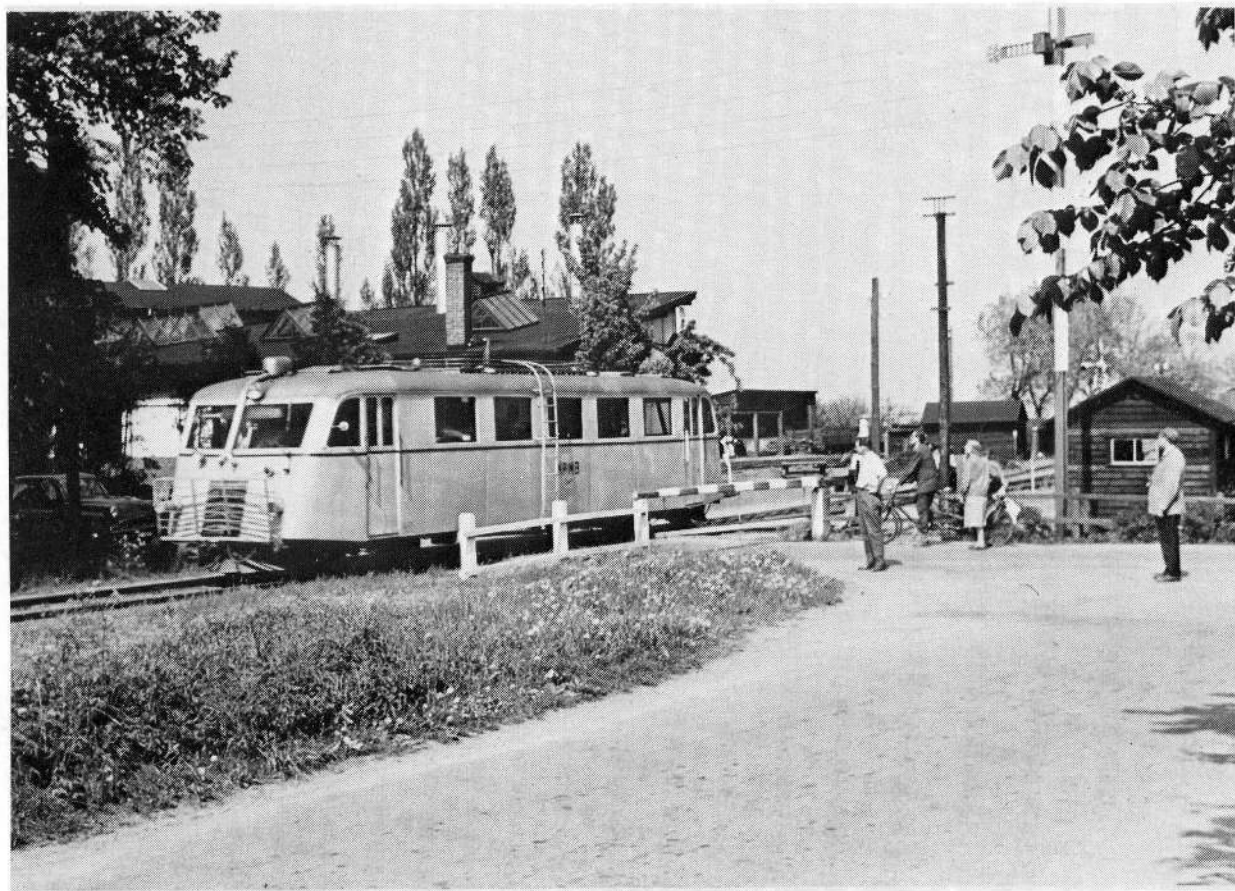
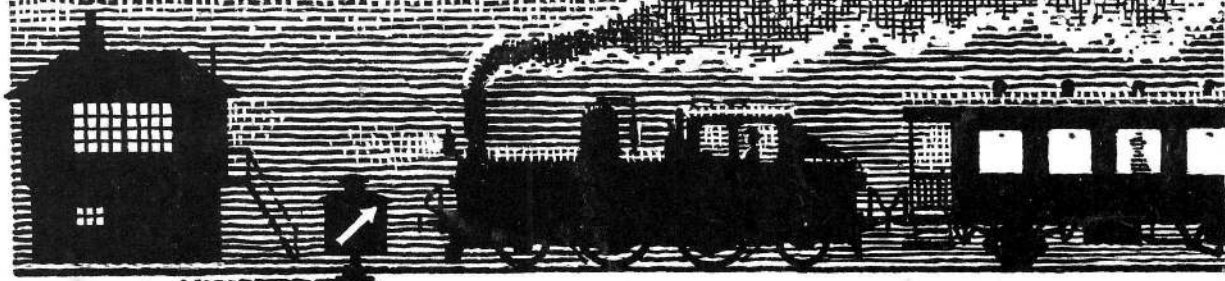


# SIGNALPOSTEN



**14. ÅRG. 1978 JUN. NR. 2**

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes 4 gange årligt, normalt i kvartallets sidste måned.

Bladet udgives af en kreds af jernbaneinteresserede som ren hobby og alt ikke-professionelt arbejde udføres uden beregning. Overskud bruges til jernbanehistorisk forskning.

#### REDAKTION:

Ulf Holtrup, Dalbyvej 12,  
2700 Brønshøj. 01-71 79 03

#### REPRODUKTION:

Bargholz offset, Skt. Knuds  
Vej 14, 1903 V. 01-22 77 05

#### TRYK og BOGBINDING:

Lantow & Co., Lergravsvej 63,  
2300 S. 01-59 44 11

#### INDHOLD I DETTE NUMMER:

14. årgang, nummer 2  
juni 1978:

	side
Motormateriellet,	
MA og MC .....	55
Jernbanestationer (II).....	74
Jernbaneoplevelser (en usædvanlig modelbane)	77
Vi bygger: En HF-vogn.....	84
De Gode Gamle Dage.....	88
Litteratur.....	90
Klubnyt.....	90

#### FORSIDEBILLEDET:

Præstø, juni 1959 -  
en forsvunden idyl! (EVP)

ABONNEMENT tegnes for et kalenderår ad gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på giro 6.49.47.22 på redaktionens adresse.

Pris for 14. årgang, 1978:  
Kr. 65,- incl. 18% moms.

## Nyt Fra Redaktionen

#### KÆRE LÆSER!

Formatskiftet med forrige nummer medførte en hel "læserstorm" af tilkendegivelser, som alle var så positive og rosende, at vi på redaktionen i øjeblikket gemmer os i musehullerne. Tak, alle sammen!

Vi ved godt, at der var en del skønhedsfejl, men dem vil vi rette hen ad vejen. Til disse fejl hører vist også, at vi med et 56-sider nummer gav et for optimistisk udtryk for vor formåen. Det viste sig nemlig, at udgiften til dette nummer ganget med 4 giver en betydelig større udgift end indtægterne kan klare, og derfor har vi måttet rebe sejlene denne gang og "nøjes" med 40 sider.

Nu ligger det også sådan, at frafaldet fra vore abonnenter har været lidt større end normalt, og selv om der er tilkommet godt 30 nye abonnenter, mangler vi stadig omkring 75 for at nå op på forrige års sluttal, og indtægten fra disse manglende abonnenter kan mærkes (eller var det omvendt?)!

Der er nogle, der mener at vi bør arbejde os hen mod at få nogle reklamer i bladet. Hertil er at sige, at vi da ikke har noget imod at få annoncer (fra seriøse firmaer), og vi skal da også nok få dem bragt i bladet, bl. a. fordi øget annonceindtægt giver mulighed for flere sider - men vi har altså ikke tid til at "rende efter dem", så eneste mulighed er "pression" fra læserne.

Med dette nummer følger iøvrigt et eksemplar af det til Jernbanehistorisk Selskab/Dansk Modeljernbane Klub udarbejdede jubilæumsskrift. Denne forening fejrede den 25. marts 1978 sin 40 års fødselsdag på festlig vis, og da det er vor ældste klub for såvel jernbane- som modelbaneinteresserede, syntes vi, at det også burde markeres ved et jubilæumsskrift.

Fra forlagsafdelingen kan meddeles, at der ikke er den helt store aktivitet her, grundet manglende ordrer (økonomisk afmatning?). Der sælges dog stadig lidt hist og pist, og af vort "righoldige" udvalg kan nu meldes totalt udsolgt af alle fire jubilæumsskrifter om SVJ, SB, HP og HHGB. Der er kun arkiveksemplaret tilbage. Det gælder også det specielle Nordbanenummer = SP 2. årg. nr. 4, og endelig DMJU årbog 1970 og 1972. Herefter resterer følgende udgivelser:

DAMPTRÆKKRAFT i model (138,-)  
DSB OLD-TIMERE i model (79,50)  
ROMANTIK i røg og damp (46,-)  
DSBs S-TOG (14,-)

Og så kommer Toget, Trine (18,-)  
Fotohefte 1, APB (N) (12,-)  
Fotohefte 2, APB (S) (12,-)  
Fotohefte 3, TFJ (23,-)  
Fotohefte 4, NKJ (16,-)

og af disse er fotohefterne 1 og 2 nærmest ved at være udsolgt.

For gamle årgange af SP gælder, at 7. årg. og tidligere er totalt udsolgte (de få "løse" numre af disse årgange, der har været nævnt er næsten helt forsvundet). Følgende komplette årgange kan endnu leveres:

8. årgang (30,-)  
9. årgang (35,-)  
10. årgang (40,-)  
11. årgang (46,-)  
12. årgang (46,-)  
13. årgang (54,-)

Læs venligst videre side 91

# MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

DSBs FØRSTE TRIANGELVOGNE,  
litra MA og MC.

Sidste gang behandlede vi Triangels vogne af model IV og VII (smal), men sprang over model V og VI, der leveredes til DSB, fordi de var ret meget anderledes end de tidligere beskrevne privatbanevogne. DSB stillede nemlig mere specielle krav til vognenes indretning og behøvede ikke i samme grad som privatbanerne at presse prisen ned til det absolutte minimum, fordi udgiften til et par små motorvogne var ret ubetydelig i forhold til DSBs samlede budget, selv om også DSB mærkede tidens ugunst.

Endnu omkring 1920 havde DSB overskud på driften, men i løbet af 1920'erne smuldrede overskuddet hen og erstattedes af det underskud, der siden har plaget DSB i stadig stigende grad.

I "Privatbane-Tidende" for 1. november 1925 er jeg faldet over følgende notits angående DSBs økonomi:

"Finansloven for 1926-27 indeholder for Statsbanernes Vedkommende adskilligt interessant. Som bekendt regnede man med et Underskud i indeværende Driftsaar paa 26 Mill. Kr. I det kommende Aar anslaaes Underskuddet til 19 Mill. Dette uden Hensyn til eventuelle Lønreduktioner som følge af Prisfaldet, man venter vil komme. Som Afskrivning er opført 9,7 Mill. Kr. og som Forrentning 20,5 Mill. Kr., saa den gamle Opstillingsmaade vilde have givet et Overskud paa 5 Mill. Kr. - Hovedsagelig som Følge af Forenkling i Driften og Omlægning af forskelligt Arbejde, men ogsaa paa Grund af Oprettelse af nye, overordnede Stillinger i det forløbne Aar gaar Antallet af Stillinger i Bundklasserne ned med ca. 700 Mand, en ret væsentlig Indskrænkning. Antallet af Assistenters nedsættes med 162, af Medhjælpere med 200, af Kontorist II med 80, af Portører med 163, af Stationsbude med 10, af Togbetjente med 71 og af Banearbejdere med 62. Alene Lokomotivafdelingen faar Lov til at gaa

ubeskaaret ind i det nye Finansaar. Paa Brændselet ventes indvundet ret artige Besparelser, saaledes paa Brændsel til Færger og Skibe 710.000 Kr."

Det ses, at "sparekniven" ikke er nogen ny opfindelse, og også dengang rationaliserede man adskillige mennesker i "Bundklasserne" ud i den kolde sne, mens der stadig skete en vækst i den administrative top.

Man er ikke i tvivl om en af de væsentlige grunde til banernes voksende økonomiske vanskeligheder når man ser kurven, fig. 1, over bilernes fremmarch fra 1910 og fremefter. Kort efter afslutningen af 1. verdenskrig begyndte den eksplosive udvikling, der rigtig tog fart i begyndelsen af 1920'erne. Den voldsomme stigning fortsatte, omend noget afsvækket under krisen i 1930'erne, helt til det midlertidige stop under 2. verdenskrig, hvor banerne fik et kunstigt, midlertidigt opsving.

Endnu i 1920'erne og først i 1930'erne havde bilerne en ret begrænset aktionsradius, først af tekniske, senere mest af økonomiske grunde: Vejene var i besyngelsen af perioden endnu dårlige, og bilerne, såvel som benzinen var stadig så dyr, at man rystede på hovedet af folk, der forestillede sig, at bilen skulle kunne blive noget i retning af "allemandseje" inden for en overskuelig fremtid. Men på de kortere distancer blev konkurrencen hurtigt meget følelig, og det ramte ikke blot privatbanerne, men også DSBs mange sidebaner. Dem var der oven i købet blevet flere af ved genforeningen i 1920, hvor DSB måtte overtage et tyskbygget (og meget forsømt og nedslidt) baneanet, hvor hovedlinierne var ført omtrent retliniet i to hovedstrengene fra nord til syd uden svinkeærinder til byer, der kunne forlænge hovedlinierne væsentligt. Derfor var der bygget et større antal stikbaner til de forbigåede byer, og stikbanerne var vanskelige at drive på en rationel måde med dampdrift.

I 1920 var der endnu ikke

gennemprøvede motorvogne eller -lokomotiver på markedet, så DSB måtte indsætte damptog på de sønderjyske side- og stikbaner. DSB modtog intet rullende materiel fra tyskerne ved genforeningen, men erstattede de alderstegne, tyske T<sub>3</sub>'ere med de dengang næsten nye og moderne "høje F-maskiner" (foruden en del ældre DSB-lokomotiver), men det var uhjælpeligt til dampogspris, og det sønderjyske banenet belastede DSBs budget betydeligt.

I "Privatbane-Tidende" for 15. marts 1925 ses følgende notits under overskriften "Motordrift paa DSB":

"Statsbanerne er kommet til det Resultat, at der for Eksempel kunne indføres Motordrift paa Strækningen Bredebro-Løgumkloster. Motordrift paa denne Strækning vilde være billigere end Dampdrift, og man vilde kunne undvære det nuværende Maskindepot i Bredebro. En lignende Ordning overvejes indført paa Strækningerne V. Sottrup-Skelde, Padborg-Tørsbøl, Rødekro-Aabenraa, Vojens-Haderslev, Skjern-Videbæk, Dalmose-Skelskør, Sorø-Vedde og mulig flere andre Strækninger. Det vil paa alle disse Strækninger fortrinsvis komme til at dreje sig om Anvendelse af Diesel-Motorvogne. - Paa Strækningen Aarhus Ø.-Ris-skov agtes forsøgsvis indført Motordrift for Lokalkørsel, og paa Strækningen Nørrebro-Hellerup tænkes Damptogene afløst af Motorvogne. Da det her kun drejer sig om Persontrafik, tænkes Benzin-Motorvogne anvendt dertil".

Dengang som nu var det et udbredt ønske, at DSB såvidt muligt skulle købe danskbygget materiel. Det ser også ud til, at DSB ikke kunne bevæge sig til at prøve de forskellige motorvogne, der kunne fås fra udlandet. Det er forståeligt, at man var skeptisk over for de fikse, men skrøbelige blikæsker fra Deutsche Werke i Kiel, som var de første motorvogne i Danmark. Men heller ikke de første diesel-mekaniske vogne fra EVA/Maybach turde man binde an med, selv om de var på tale, bl.a.



DSB M 1 \* Risskov 1925

i forbindelse med motoriseringen af Broagerbanen. På sidebanerne regnede man med at køre blandede tog, og hertil krævedes motorvogne, der var kraftige nok til at medføre mindst 3 á 4 godsvogne, for så kunne man helt undvære en række små damploko-depoter, der var uforholdsmæssigt dyre at opretholde.

Man afventede tilsyneladende fremkomsten af noget kraftigere, danskbyggede dieselmotorvogne eller -loko, og samtidig tillagde man - utvivlsomt med nogen ret - ikke de første Triangelvogne evne til at medføre det nødvendige antal godsvogne og udføre den dermed forbundne rangering inden for en rimelig tid.

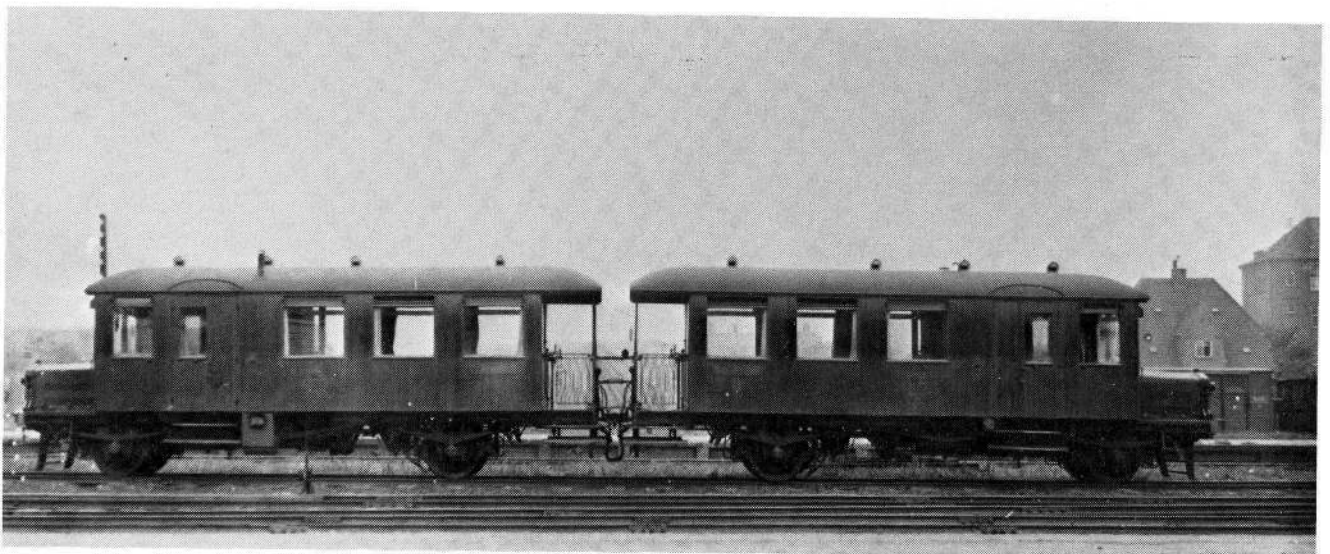
DSB havde dog allerede i 1921 udvist nogen interesse for den relativt ambitiøse forsøgs-

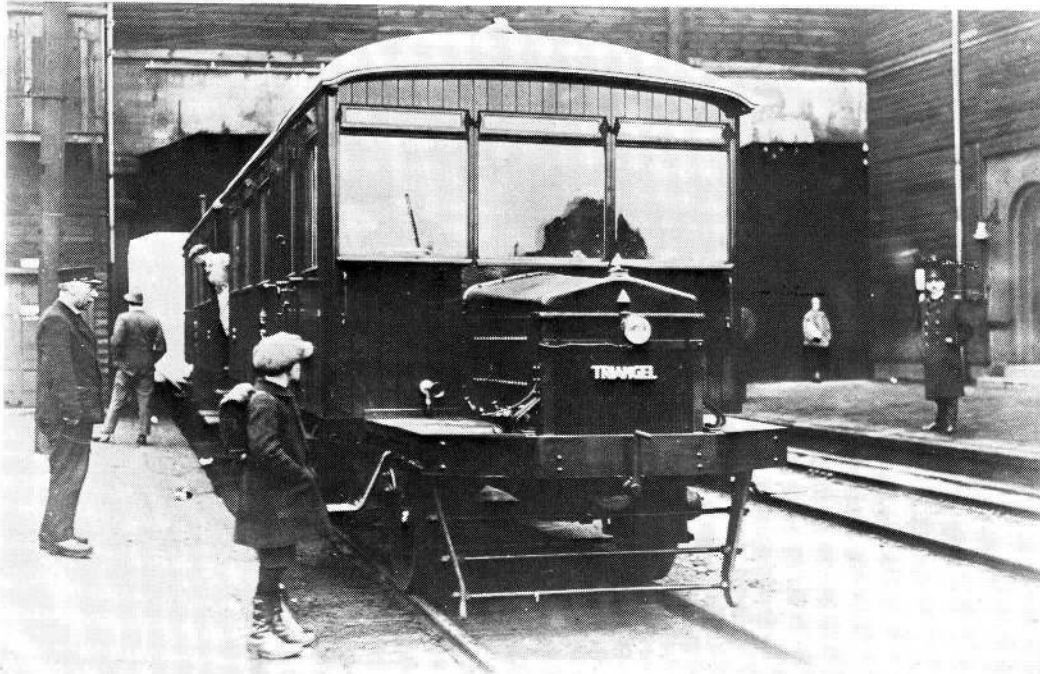
vogn, der byggedes af de Sydfyenske Jernbaner i samarbejde med DfA i Odense, men som tidligere omtalt endte dette forsøg med total fiasko, da den sydfyenske pengekasse smækkede i, inden man havde overvundet de opståede vanskeligheder, og DSB forholdt sig en tid skeptisk afventende. Det undgik dog ikke DSBs opmærksomhed, at DfA foretog omfattende prøvekørsler og demonstrationer med den lille rutebil på skinnehjul, der udviste en høj grad af driftssikkerhed. Da DfA efter den megen kritik af vognens lidenhed lod den ombygge til en noget større kapacitet, lykkedes det at udleje vognen til DSB, der i januar-marts 1923 foretog prøvekørsler med den i lokaltrafik mellem Århus og Brabrand, en strækning på ca. 7 km ud ad banen mod Randers. Da vog-

nen var ensrettet, d.v.s. kun havde førerrum i den ene ende, måtte DSB af hensyn til prøverne midlertidigt anbringe en lille vogndrejeskive i Brabrand, så man her kunne vende vognen. Denne udførte i forsøgsperioden 11 dobbeltture om dagen.

Forsøget var en stor succes, idet der efterhånden var en del mennesker, der foretrak at bo i det idylliske Brabrand, selv om de havde arbejde i Århus. "Se Neapel og dø, men lev og bo ved Brabrand sø" hed det - og det var endda inden man havde opfundet Gjellerup-centret!

Øverst: DSB M 1 i Risskov 1925 (arkiv JMJK), nederst M 2 og 3 kort efter afleveringen (Jbm).





/JMJK • Aarhus H. 1925

DSB M 1-2

I forvejen havde flere Århusvognmænd forsøgt at drive bustrafik på Brabrand, første gang så tidligt som 1913, men det var med skiftende held, og den bus, der trafikerede ruten, da DSB anstillede sine motorvognsforsøg, var ikke mere velfunderet, end at den blev slået ud af det yderst beskedne motortog, hvilket siger noget om størrelsen af den århusianske forstadstrafik i begyndelsen af 1920'erne.

Øverst M 1-2 i Århus 1925 og nederst samme i Risskov 1925 (arkiv JMJK).

Medvirkende til motortogets succes var bl.a. dets større hastighed og behageligere gang end datidens vejbusser, der stadig som oftest havde massive gummiringe og var hæmmet af vejenes ringe tilstand og Århus-brostenenes ujævnhed, såvel som af skrappe restriktioner med hensyn til hastighed og passagertal (overlæs straffedes strengt!). Desuden var nedbrud på vejbusserne dengang ret hyppige, så motortogets driftssikkerhed var også noget, der værdsattes af publikum.

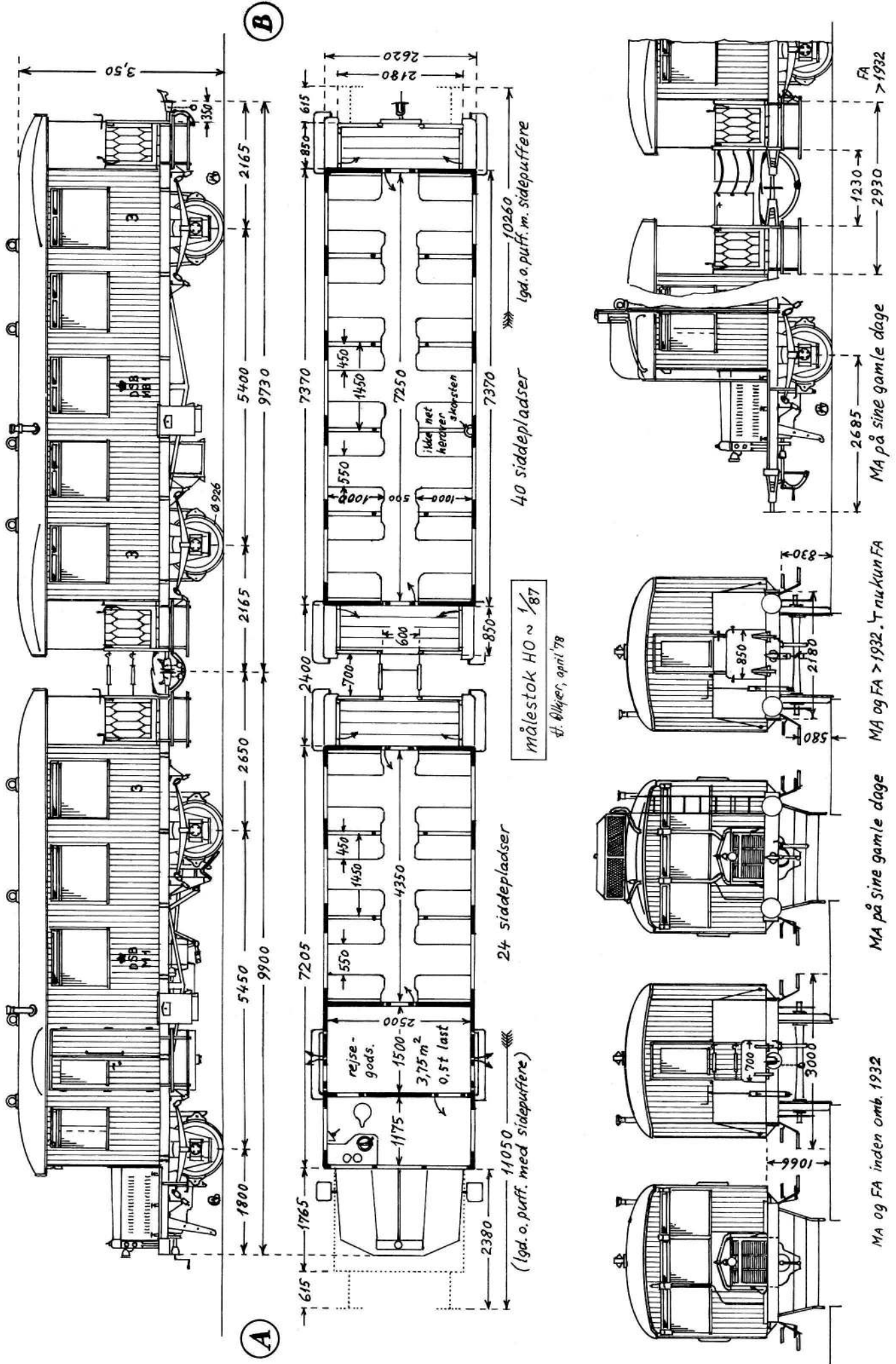
Uanset motortogets popularitet blev det atter inddraget efter

3 måneders-periodens udløb, idet man bl.a. ingen reserve havde, så driften kunne ikke vedblive uden afbrydelser, når vognen skulle til større eftersyn. Man ville nemlig ikke ofre, hvad det kostede at lade damptog afløse i samme, gode køreplan i længere tid. Endvidere var motorvognen stadig for lille, og man havde ikke sørget for at have supplerende materiel, f.eks. i form af en bivogn eller endnu en bus på skinnehjul, der sammen med den eksisterende kunne have udgjort et mere rummeligt og dobbeltrettet pendul-tog, der så måske også kunne have gjort fyldest



/JMJK • Risskov 1925

DSB M 1 og M 2



M 1-3, DfA 1925. 1928: MA 1-3. 1934 MA 48-50. 1944 MA 601-603. MA 1-2, Scnd. 1925, 1927. 1928 FA 12001-12002. 1941 FA 4701-4702.



i sommertiden, når århusianerne tog på udflugt til det bakkede landskab ved Brabrand med den ejendommelige, fladvandede sø med de mange, grønne tuer, et område, der dengang var et yndet udflugtsmål.

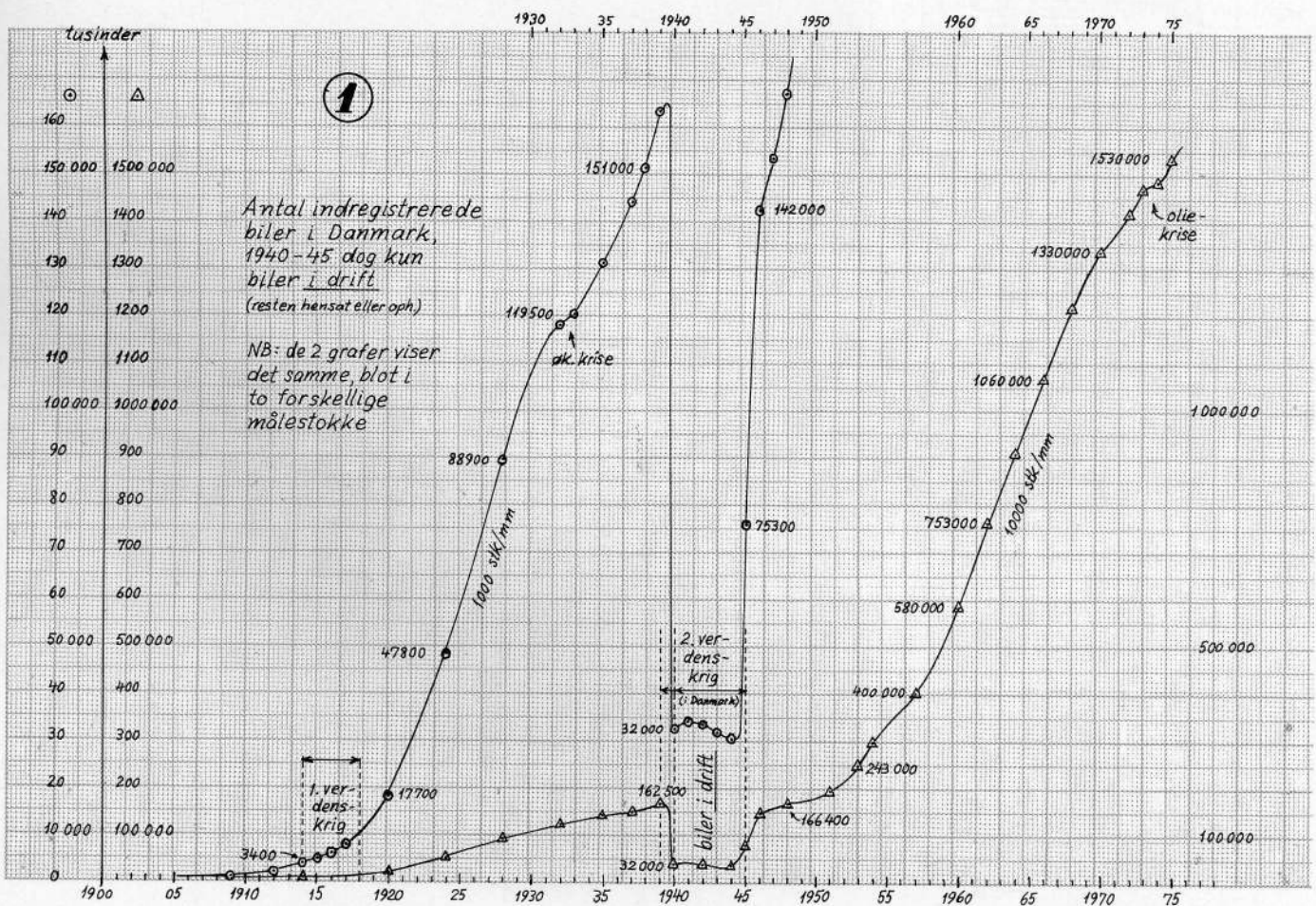
Publikum var meget utilfredse med motortogets inddragelse,

men DSB var mildest talt ikke særlig smarte til at forfølge succesen. De indsatte blot i stedet et par lokale damptog mellem Århus og Brabrand hver dag, men ikke noget der bare lignede den inddragne motorvognstrafik. Det var altså en ringe erstatning for de hyppige motortog, og den ekstra

DSB M 1-2 i Århus havn 1925, (arkiv JMJK).

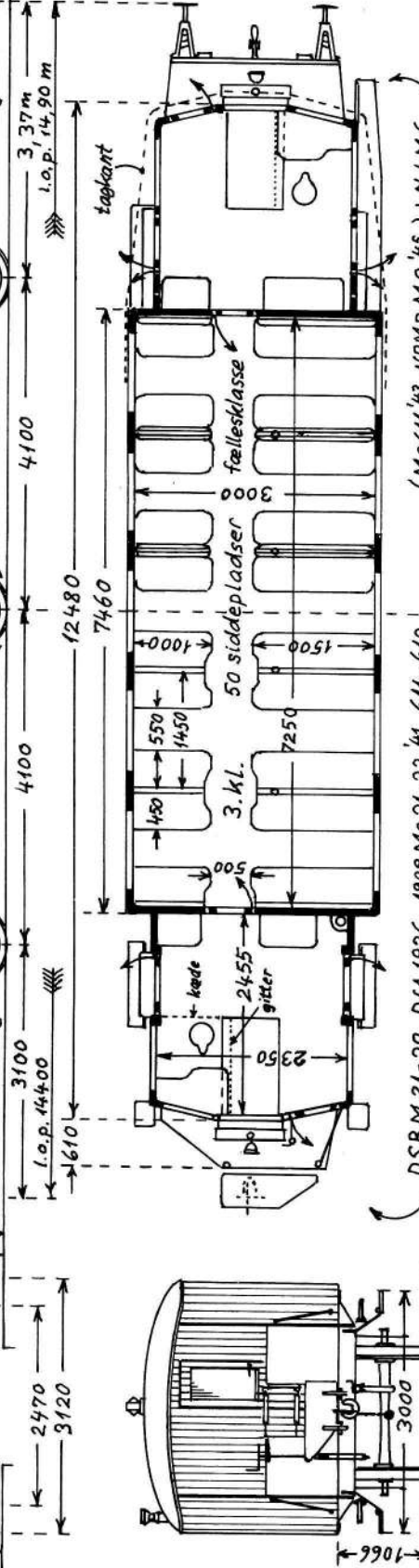
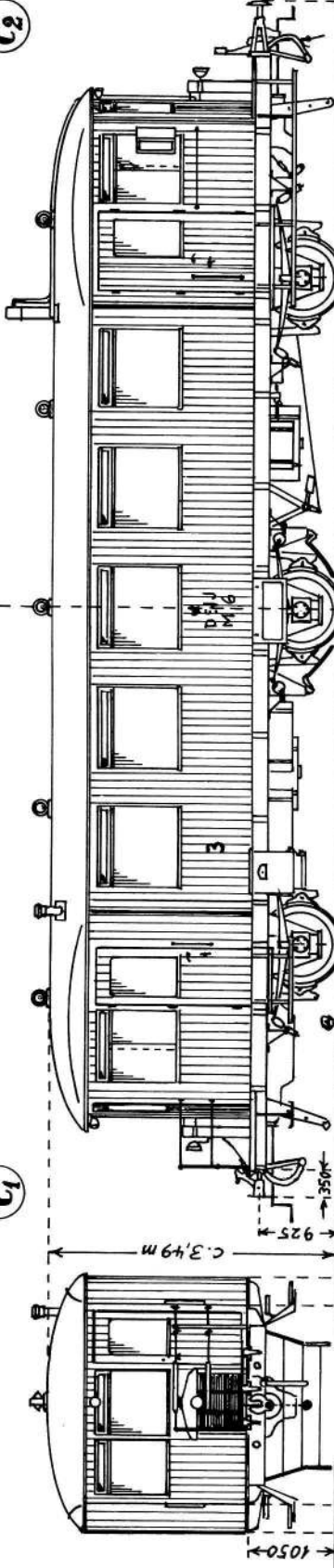
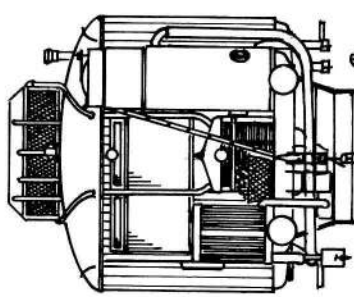
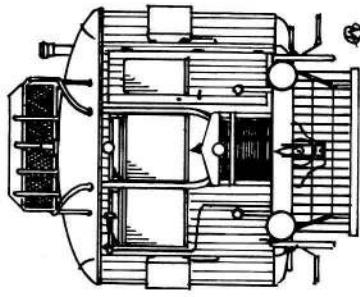
dampkørsel ophørte i løbet af 1930'erne, da man stadig intet havde gjort for at motorisere strækningen og forøge toggangen.

Det første par år efter motortogsforsøget gik så med at se

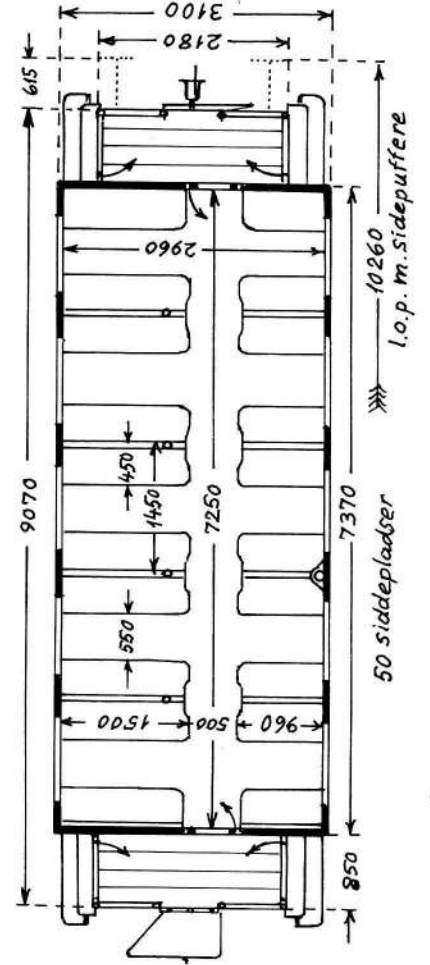
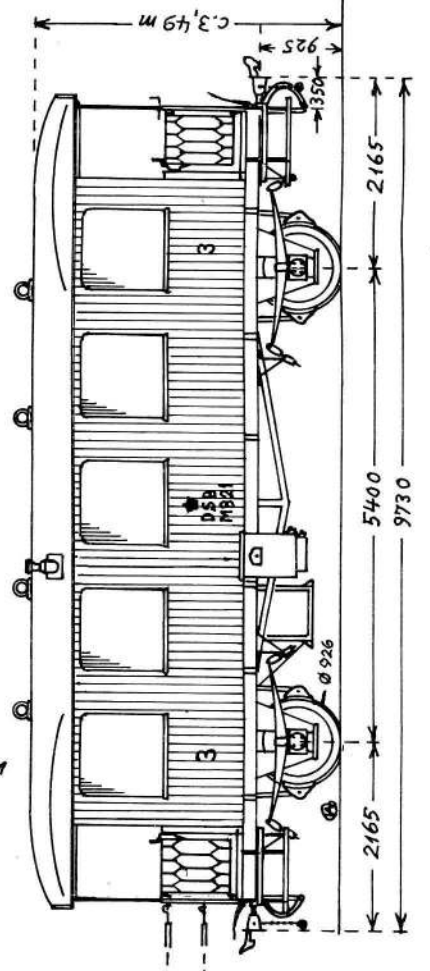


C<sub>2</sub>

C<sub>1</sub>



målestok 1:87  
H. Pflüger, april '78







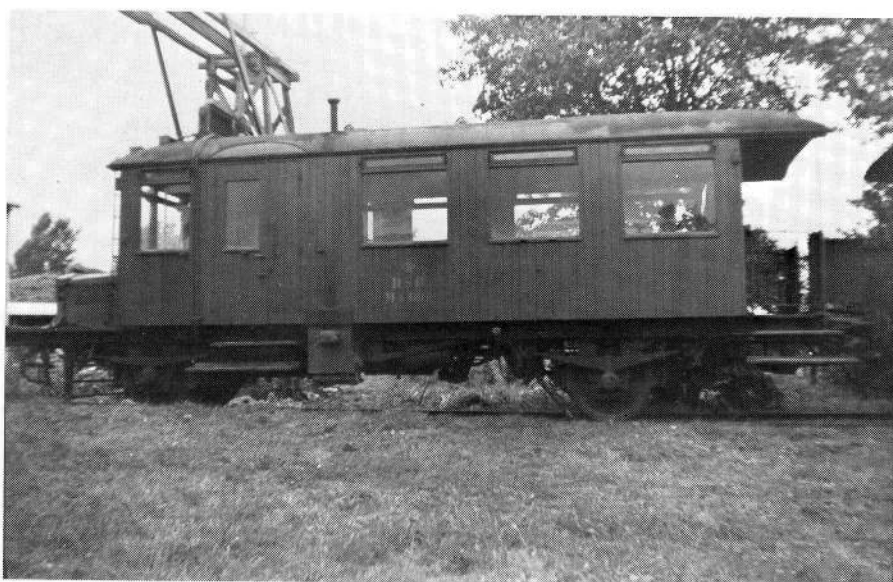
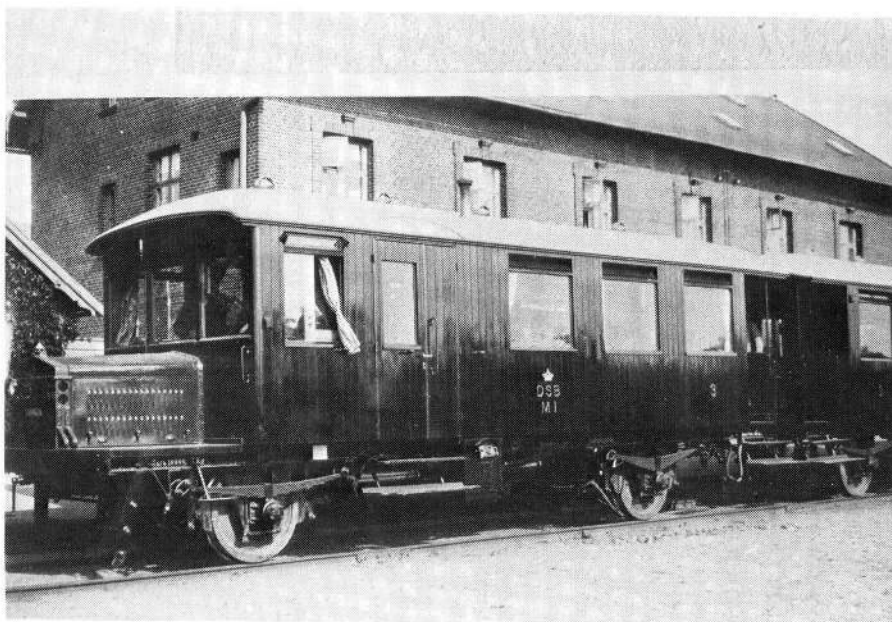
tiden an og studere, hvordan erfaringerne var med de Triangel- og andre motorvogne, som i mellemtiden indsattes på flere af landets privatbaner. Hos DSB blev man hurtigt klar over, at det sikreste var at holde sig til motorvogne fra DfA, idet disse havde udvist den største grad af driftssikkerhed, når man ser bort fra de endnu alt for tunge og svage diesel-elektriske lokomotiver.

#### MA-VOGNEN

I 1924 havde DSB i samarbejde med DfA fået udarbejdet en (foreløbig) tegning til en motorvogn, der skulle tilfredsstille DSBs krav til et sådant køretøj, idet man gik ud fra det samme maskinelle udstyr som i den tidligere behandlede Triangelvogn model IV, forsynet med den "store", 100 hk Continental-motor, 3 trins gearkasse og reversgear.

DSB-udgaven, fig. A, litra M, senere MA, fremtrådte dog i et noget afvigende design, i det ydre først og fremmest karakteriseret ved, at DSB havde ønsket motoren anbragt "udendørs" under en motorhjelm, mens alle andre Triangelvogne til jernbanebrug, bortset fra 2. verdenskrigs skinnerutebiler, der egentlig ikke var jernbanekøretøjer, havde frembygget karosseri. MA-motorens tilgængelighed blev på den måde den bedst tænkelige, og motoren kunne ved større reparationer let udtages og udskiftes med en reservemotor uden indendørs baksen med ramponering og tilsvining af fører- og bagagerummet til følge. Desuden håbede man på den måde at begrænse den generende benzintugt, der havde været en af ulemperne ved de første Triangelvogne, ligesom man håbede på at begrænse motorlarmen inde i vognen ved motorens "afsides" anbringelse.

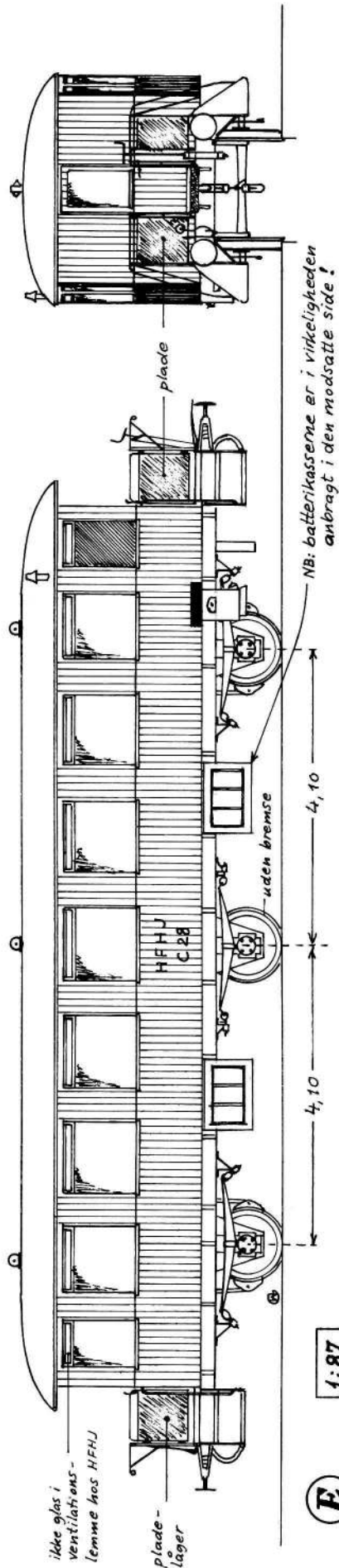
MA-vognene fik trykluftbremse (Kunze-Knorr), noget helt nyt ved DSB. Den virkede med traditionelle bremseklodser på begge sider af alle hjul, i modsætning til, hvad der var tilfældet på DfAs privatbanevogne, der i flere år leveredes med specielle bremse-



Ø: MA 601 i Nykøbing F. 1952 (True), M: M 1 i Ballerup (Danker), N: MA 601 i Slangerup 1952 (hol).

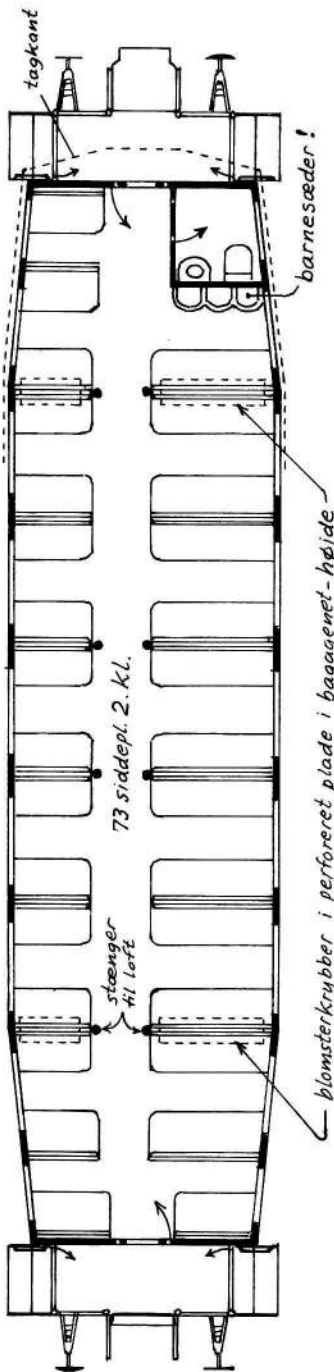
HFHJ

HFHJ



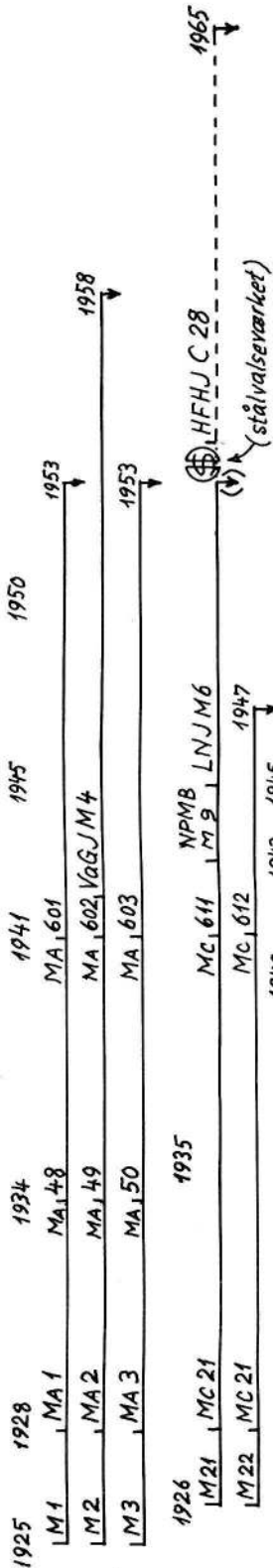
HFHJ C 28

1926 DSB M 21 . 1928  
ltr. Mc. 1941 MC 611.  
1943-1945 NPMB M 9.  
1945-1953 LNJ M 6.  
1954 HFHJ, oph. 1965.  
Indre indretning efter  
Jens Bruun-Petersen.  
Rekonstruktion af teg-  
ning: H. Alkjær, 1972.



farve: oprindelig lakeret teak, efter 1958/59 HFHJ-broget: øverst creme, nederst mørkerød.

Skæbne-diagram for DSB's motorvogne MA og Mc



skiver inden for hjulene. Foruden trykluftbremsen havde MA fra begyndelsen skruebremse med betjeningsvinget anbragt på bagperronen, d.v.s. uden for førerens rækkevidde - en ikke særlig heldig ordning. Det blev da også senere ændret, idet skruebremsen fjernedes og erstattedes af den for Triangelvogne sædvanlige vægtstangsbremse, betjenbar fra førerpladsen. Den kunne fastholde toget efter at Knorr-bremserne havde bragt det til standsning, og man kunne så straks begynde at løsne Knorr-bremserne igen, så kun vægtstangsbremserne skulle løsnes ved starten, som derfor kunne ske uden unødigt forsinkelse, så snart afgangssignalet lød.

Man havde, ligesom privatbanerne, valgt en "smal" vognkasse med kun 2 + 2 siddepladser i bredden, men vognen var dog 15 cm bredere end privatbanemodellerne, så pladserne var knap så knebne. Modulet i vognens længderetning var sat op fra 139 til 145

cm mellem sæderyggene - en beskeden forbedring, men dog et fremskridt i forhold til de berygtede "rystevoerne" litra CF (senere CX), hvor modulet var så knebent som 137 cm, selv om vognene var bygget så sent som 1912-14.

DSB havde også gjort en anden ting for at forsøge passagerernes tilværelse: Man havde vedtaget at overtrække de hårde træsæder med et lag gråbrunt, mønstret tæppetøj på filtunderlag. Det tog den værste brod af sædernes hårdhed og gav tillige en behagelig friktion mellem passager og sæde, så man ikke var så tilbøjelig til at skride ned eller "sejle" rundt på sædet under vognens bevægelser på mindre godt spor. Dette var de første "polstrede" sæder, DSB tilbød rejsende på III klasse.

I modsætning til privatbanevognene blev DSBs MA udstyret med åben bagperron, hvilket skulle fremskynde ind- og udstigningen - en væsentlig ting på de nærtrafik-

ruter, som vognene var tiltænkt. Fra den åbne perron var der overgangsbro til den tilkoblede vogn, hvilket i første omgang var endnu en MA, idet det var tanken at benytte vognene til 2-vognstog, hvor 2 MA var sammenkoblede ved bagenderne - ganske som Triangel havde anbefalet indtil flere gange i deres tilbud til privatbanerne.

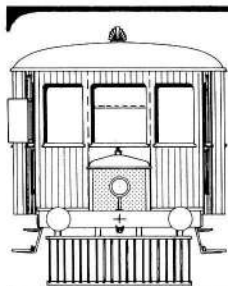
Som gelænder ved overgangsbroen var der kun 2 teleskopstænger i hver side, en i knæhøjde og en i hoftehøjde. De havde blot en simpel krøg i de frie ender, passende til øskner på nabovognen, så hvis man kom til at løfte lidt i dem røg de simpelthen bare af her - de var alt andet end fool proof. Senere fik vognene dog en rigtig låge i åbningen i perronskærmen, og lågerne dannede mere betryggende gelændere, når de var fastgjort i åben tilstand mellem de sammenkoblede vogne.

MA-vognen var udvendig beklædt med lakerede teaklister, og vinduerne var "store", d.v.s. der var kun ét vindue for hvert bænkefag. Over hver rude var der, ligesom i de fleste vogne af model IV og VII, en smal trækrude, der kunne åbnes indad, mens de store ruder ikke kunne åbnes. Det hed sig, at man derved undgik træk, idet luftstrømmene gik hen over hovedet på passagererne. Måske betød det nok så meget, at arrangementet var lettere og billigere end indretning af de store vinduer til at sænke med alt, hvad dertil hørte af mekanik og tætningsproblemer. Ud over trækruderne var der for øvrigt også et antal Torpedoventiler i taget - til forskel fra privatbanevognene, der havde Grove-ventiler.

MA opvarmedes af et koks-fyret varmtvandsanlæg. Herom oplyses i "Dansk Jernbaneblad", november 1925:

"Udvendig under Vognens Længde-drager er ophængt en lille Varmekedel af svensk System. ... Fyringen sker udvendig fra under Op-hold paa Stationerne, men normalt skal Indfyring af Koks kun ske en Gang daglig, og Apparatet skal da kunne regulere sig selv ved en selvvirkende Trækregulator. Reguleringshaandtag findes ikke".

Den beskrevne type Varmt-vandsanlæg fik i den kommende tid stor udbredelse i motortogene her i landet, da det viste sig at være det, der gav den jævne opvarm-



# motor materiel 1



Der står mere om triangelvognene i det første bind af DJKs bogserie MM - motormateriel.



Det handler om fabrikken Triangel og vognene den byggede, til danske og udenlandske baner.

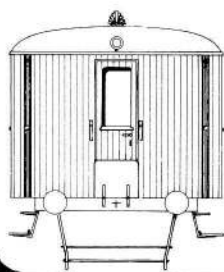


Det rummer lister over alle vognene og deres senere skæbne.



Alle typer er vist i tegning og foto. Der er ialt 70 tegn. i 1:87 og 120 fotos på de 136 s. Prisen - kr.103,00 incl.forsendelse fra

DJK-salgsafdelingen  
giro 3 17 91 76  
Holmevej 8  
4340 Tølløse

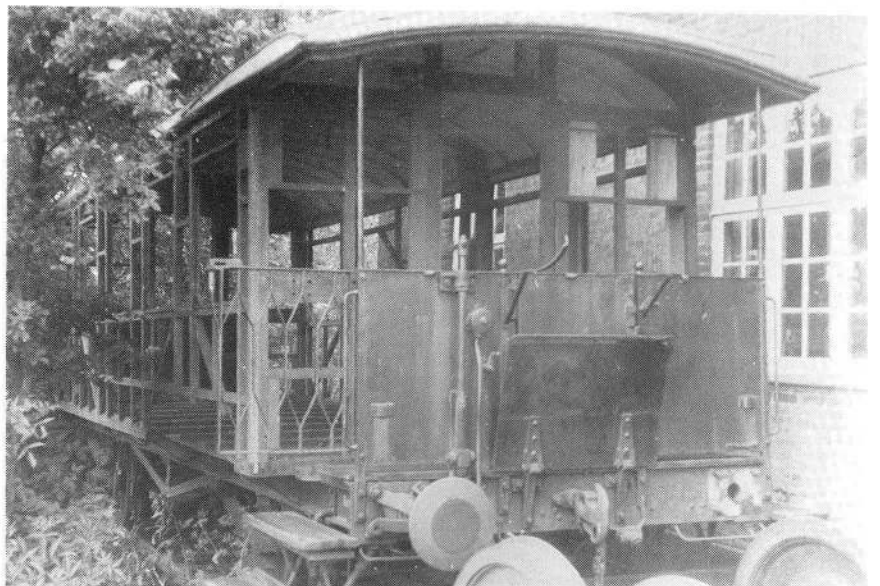
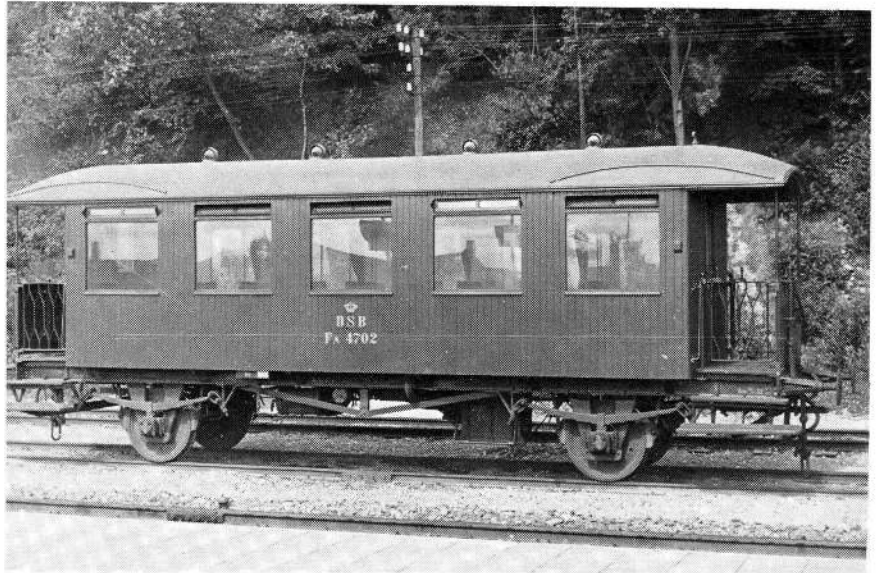


ning, mens motorens kølevand eller udblæsningsgassen var mere lunefulde varmekilder, da de var så afhængige af motorens øjeblikkelige belastning og f.eks. ikke ydede nogen varme af betydning under eventuelle længere stationsophold, når motoren gik i tomgang, rent bortset fra, at motoren ikke havde godt af at blive kølet for stærkt ned, når der skulle bruges megen varme i vognen om vinteren.

Vognens indre indretning var meget lig den, vi kender fra de øvrige, hidtil byggede Triangelvogne: Forrest et førerrum, adskilt fra resten af vognen ved en skillevæg med dør i venstre side ind til rejsegodsrummet. I førerrummet, der var 2,9 m<sup>2</sup> stort, havde begge sidevinduer delte ruder, hvoraf den ene halvdel kunne skydes til side, så føreren f.eks. ved rangering kunne stikke hovedet ud for at orientere sig. Foruden førerpladsen med det lille instrumentbord i højre side, fandtes i førerrummet en målebeholder, hvorfra benzinen ved "naturligt fald" løb til karburatoren. Benzinen pumpedes med en hånddrevet vingepumpe fra hovedbeholderen under vognen op i målebeholderen, ved hjælp af hvilken man til stadighed kunne holde regnskab med benzinforbruget. I førerrummet fandtes desuden en værktøjskasse, og der var oven i købet plads nok til, at føreren hos sig kunne have en postsæk eller lignende gods, der ikke måtte være tilgængeligt for publikum. Førerrummets gulvareal var nemlig ikke - som i de øvrige Triangelvogne - spoleret af tilstedeværelsen af motorkassen. Til gengæld havde man så heller ikke den at lægge alskens papirer og småting fra sig på i bekvem nå-højde.

Rejsegodsrummet, der havde "halvanden" fløjdør i hver side samt dør til passagerafdelingen, var af samme størrelse som i "model IV" (f.eks. AHTJ M 4), nemlig 3,75 m<sup>2</sup>, men MA havde ikke klapsæder her, og det var egentlig ikke meningen, at dette rum skulle være tilgængeligt for

Ø: Motortoget H1-Nø i Hellerup 1927 (Rask/O.F.), M: FA 4702 (JS/DMJK), N: VaGJ C 23 ex. FA (JB-P).



publikum. I gulvet var der her inspektionslemme for tilsyn med reversgear og gearkasse. Der måtte beforders indtil 500 kg gods i rejsegodsrummet, men når det - trods den oprindelige hensigt - alligevel lejlighedsvis blev proppet med stående passagerer, kunne vægten af disse let løbe op til omkring 1 ton, altså en 100% overbelastning!

Passagerafdelingen rummede 24 siddepladser og et "betydeligt" antal ståpladser. Jeg har intetsteds set, hvor mange ståpladser, der var normeret, men ved rationel stuvning af de rejsende kunne der utvivlsomt uden større besvær skaffes ståplads til godt 30 passagerer: 15 i rejsegodsrummet, 9 i midtergangen og 8 på bagperronen (i tilfælde af tåleligt vejr!). Under sådanne forhold var det dog vanskeligt for en togbetjent at bane sig vej gennem vognen.

Det bemærkes i artiklen i "Dansk Jernbaneblad", at vognen indvendig var malet på samme måde som DSBs øvrige III kl. vogne og udstyret med normale bagagenet, ventilatorer etc., "derimod findes ingen Fotografier". Der kan man se: der var alligevel en udbredt vilje til at spare, også på en af de mange bække små! Nedslået må man så til gengæld konstatere følgende: Udvendig var der indført en nyhed: De hidtil anvendte malede plader med ejendomsmærke, litra, nummer og klassebetegnelser var erstattet af påskruede bronzebogstaver og -tal, og man havde sågar støbt en ikke helt ukompliceret krone i bronze til anbringelse over bogstaverne "DSB". Det må indrømmes, at det klædte det gyldenbrune, ferniserede teaktræ bedre end de tidligere anvendte jernplader, der var malet i en ubestemmelig, brunlig farve, der skulle forestille at falde i ét med træet.

Bronzetal-moden holdt sig også fremover så længe der anskaffedes teaktræsklædte vogne, og man strøede også rundhåndet bronzetal ud over ældre, træbeklædte vogne, der før havde haft de uskønne malede blikstilte. Under 2. verdenskrig viste denne ødselhed sig pludselig som en gave fra himlen: Man havde her en ikke helt ubetydelig reserve af metal, der kunne anvendes langt mere fornuftigt til mindre iøjnefaldende, men nok så vigtige ting som alskens be-

slag, vandhaner, duppeditter og dingener, som det nu blev meget vanskeligt at skaffe materialer til, og man afskruede hurtigt disse kostbarheder fra vognsiderne for nu at male tallene direkte på træet.

Som tidligere nævnt litreredes vognene i begyndelsen M 1-3, mens de snart efter anskaffede bivogne betegnedes MB, d.v.s. motorbivogne, og de fik også nummer 1-2. Bivognene fik senere det nye hovedlitra F, der mærkeligt nok var ubenyttet, og DSBs ældste motorvognstog fik herefter betegnelsen MA og FA.

I "Dansk Jernbaneblad" beskrives kort de to første MA-vognes "jomfrurejse" fra Odense til Århus, hvor de først fandt anvendelse, og det konstateredes her, at dette 2-vognstog med kun én motor i brug kunne køre op ad bakkerne Odense-Holmstrup, Vejle-Daugaard og Horsens-Tvingstrup med en hastighed på mellem 50 og 60 km/h. Endvidere bemærkes, at det "... ved Forsøg er konstateret, at det er muligt at faa de to af hinanden uafhængige Motorer til at arbejde "i Takt", saaledes at de kan assistere hinanden, men for at dette kan faa virkelig praktisk Betydning, maa der tilvejebringes Signalforbindelse mellem Førerrummene. Fordelen ved en saadan Ordning vil jo imidlertid først træde frem, dersom man kan naa dertil, at begge Motorer kan betjenes af én Mand fra forreste Førerplads, men det hører Fremtiden til."

Man havde åbenbart ikke villet indlade sig på eksperimenter med f.eks. det af AEG anvendte pneumatiske styringssystem, som man andre steder forsøgte sig med i disse år, jf. SP 5/72, side 184.

Der anskaffedes i 1925 tre MA-vogne, hvoraf den ene var tænkt som reserve, og dertil kom fra Scandia en bivogn, fig. B, senere litreret FA 12001, beregnet til at indskyde mellem 2 stk. MA, hvorved man fik et 3-vognstog MA+FA+MA, som det var tanken normalt at fremføre ved hjælp af den ene motor, der var forrest i kørselsretningen. Der blev dog i praksis ofte brug for at benytte begge motorer for at overholde køretidene, hvilket som nævnt krævede en ekstra motormand i den bageste vogn.

Senere anskaffedes endnu en bivogn, hvorved det blev muligt at

formere et 4-vognstog MA+FA+FA+MA, men nu var det i hvert fald nødvendigt at bruge begge motorer, da toget var blevet definitivt for tungt til at fremføres med én motor, hvis en tålelig acceleration skulle opnås.

Særlig rationelt var det ikke at anvende 2 af hinanden uafhængige motorer, for det kunne ikke undgås, at der opstod langsgående ryk og stød gennem vognstammen - specielt under accelerationen op gennem gearene. Det var nærliggende at ordne det sådan, at mand nr. 1 lod sin vogn trække mest muligt, mens mand 2 kobledede ud og skiftede gear. Derefter kobledede mand 1 ud og skiftede gear, mens mand 2 gav fuld gas o.s.v., indtil man var oppe i 3. gear i begge vogne, der nu kunne arbejde "freligt" sammen uden de ryk og stød, der fremkom ved, at det skiftevis var den ene og den anden vogn, der trak/skubbede hele læsset.

Ulemperne forstærkedes af, at man, for at skåne vognene for, at uvedkommende, tunge vogne blev hængt efter dem, lige som privatbanerne, havde udstyret dem med den primitive centralpufferkobling med selvkoblende hage, som ellers kun fandt anvendelse ved visse af vore smalsporede baner. Denne kobling kunne ikke spændes stramt sammen, men havde altid nogle centimeters slør, hvorfor de langsgående stød let blev ret larmende og voldsomme - til gene for passagererne og til skade for vogne og koblinger. Man kan undre sig over, at DSB ikke lod centralpufferen kombinere med skruekobling, sådan som man efterhånden gjorde ved flere af smalsporsbanerne, hvorved man fik en kobling uden slør, og som yderligere havde den fordel, at den ikke generede vognenes frie løb gennem kurverne, sådan som de traditionelle puffere gør ved små kurvradier.

I det vedføjede skema, fig. 2, er DSBs MA- (og MC-) vogne sammenlignet med de samtidigt eksisterende motorvogne fra Triangel, AEG og DWK (Kiel), og endelig med en skinnebus fra omkring 1950. De for Triangelvognene anførte ståpladsantal må opfattes som toppen af, hvad der uden direkte vold kunne stoppes ind i vognene under myldretidsforhold, idet der også er regnet med, at plad-

serne i midtergangen mellem sæderne er optaget af stående. Noget lignende gælder for AEG-vognens tal, mens der for Kielervognens vedkommende er regnet med de af fabrikken opgivne ståpladser og et vistnok lidt lavere skøn for den lidt kendte bivogn, så Kielervognstoget kunne godt tage lidt flere passagerer, hvis det skulle være.

Skemaet, som læserne i øvrigt selv kan gruble videre over, hvis sådant ligger for dem, siger bl.a. - ud fra tallene i næstsidste kolonne: Motoreffekt sat i forhold til den totale togvægt, noget om, hvilke vogne og vogn-kombinationer, der kunne forventes at have den bedste accelerationsevne, idet

der dog skal tages hensyn til den betydning, vognenes forskellige gearing havde, såvel som til, at de forskellige motorer havde forskellige omdrejningstal, hvorved de ydede deres største effekt. Man skal derfor være varsom med at slutte for meget ud fra tallene. Fuldt sammenlignelige er kun vogne med samme motortype og tilnærmelsesvis samme gearing.

Vi kan i hvert fald slutte, at tovojnstoget MA+MA havde stor accelerationsevne, hvis begge motorer arbejdede, mens accelerationen var på det jævne, når den ene MA skulle fungere som bivogn. MA+FA+MA var en ret sløv affære, hvis toget skulle fremføres med én

motor, mens anvendelse af 2 FAmellemvogne bragte accelerationen ned på et ret beskedent niveau selv om begge motorer arbejdede.

MA-vognene var fra første færd tiltænkt strækningen Nørrebro-Hellerup ved København, men inden vognene blev leveret, var der fra Århus fremsat højlydte ønsker om, at statsbanerne skulle indsætte hyppige pendultog på den nærmeste del af banen Århus-Ryomgård.

Allerede 1878 indsatte det dengang private Østjyske Jernbaneselskab, ØJJ, en række lokaltog mellem et nyoprettet trinbræt ved St. Olufsgade og via Århus Ø. til et ligeledes nyt trinbræt der, hvor senere Risskov station blev anlagt. Midt i Riis skov lå et etablissement kaldet "Salonen", senere "Sjette Frederiks Kro", og her anlagdes et til tider meget benyttet trinbræt, hvor folk i sommertiden på visse dage kunne komme til dans i det grønne.

Uvist af hvilken grund ophørte lokaltogstrafikken igen kort før århundredskiftet, men i begyndelsen af 1920'erne var udflytningen til forstadsbebyggelsen i Risskov og Vejlbj Fed, hvor man var nær ved både skov og strand, blevet så betydelig, at der begyndte at opstå busruter derud, og den normale trafik på Risskov station var faldende på trods af udflytningen. DSB søgte så at imødegå konkurrencen ved indsættelse af motortog på ruten, og man mente åbenbart, at det gjaldt om at handle hurtigt, mens der endnu var en vis utilfredshed med busbetjeningen af området, så man skyndte sig at bestille et par nye motorvogne, der skulle "skræddersys" til Risskov-ruten. Mens man ventede på leveringen af dem, udsatte man motoriseringen af strækningen Nørrebro-Hellerup, og de dertil bestilte MA-vogne dirigeredes i første omgang til Århus og indsatte straks efter leveringen på ruten, hvis holdepladser kom til at hedde: Skolebakken - Århus Ø. - Salonen - Risskov - Strandvænget - Fortevej - Grenå Landevej. Det var en kort tur, ca. 5 km, med mange stoppesteder. Man lod to sammenkoblede MA-vogne, snart suppleret med en indskudt FA, trafikere ruten med ca. 15 dobbeltture i døgnet, og denne "Spurvognskørsel" blev hurtigt en stor succes - så stor, at man i som-

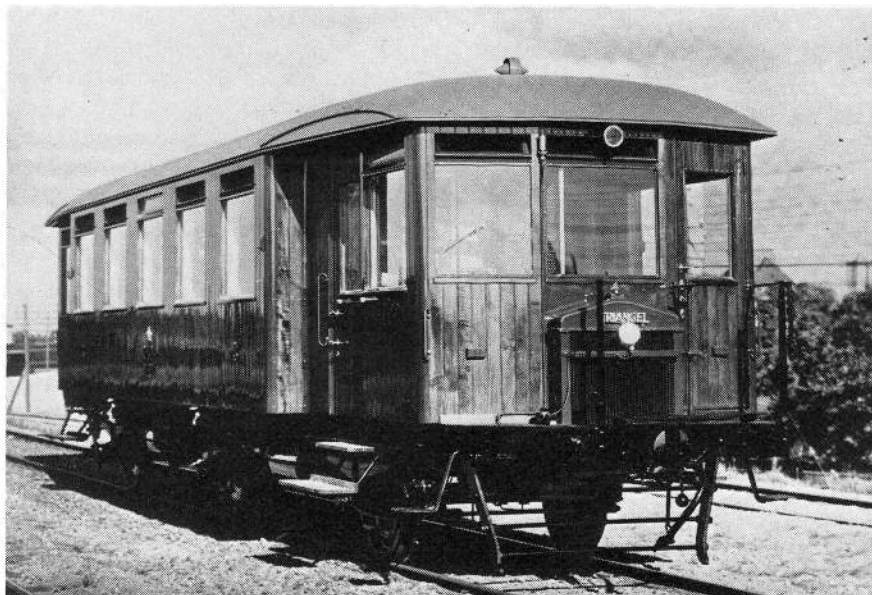
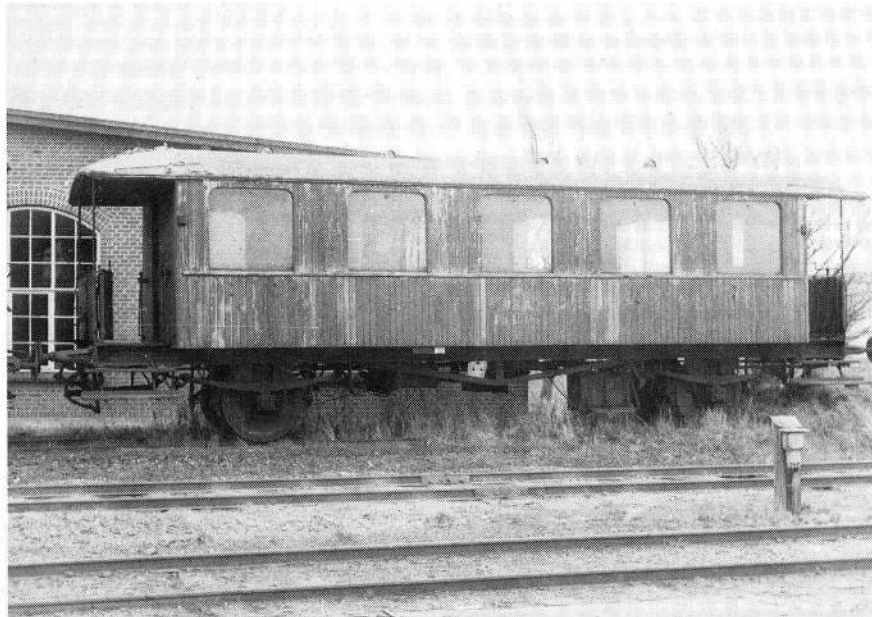
②	motor hk	tara t	passagerer					passagerer ialt stkr.	passagerer tons	brutto t togvægt	hk/t togvægt	kg togr. pass.
			sidde- pladser	ståpladser (bag- perr.)	inde	rsg- rum	gods 3,5 t					
Δ 1925	MA+MA	{100 200	21,6	48	16	18	30	112	7,2	28,8	{3,5 6,9	257
	MA+FA+MA	{100 200	29,4	88	32	33	30	183	11,9	41,3	{2,4 4,8	225
	MA+FA+FA+MA	200	37,0	128	48	48	30	254	16,5	53,5	3,7	210
	FA	-	7,8	40	16	15	-	71	4,6	12,4	-	175
	FB	-	9,3	50	16	15	-	81	5,3	14,6	-	180
Δ 1926	MC	{100 200	19,3	50	15	15	15	95	6,2	25,5	{3,9 7,8	268
	MC+MC	{200 400	38,6	100	30	30	30	190	12,4	51,0	{3,9 7,8	268
	MC+FB+MC	{200 400	47,9	150	16	60	60	286	18,6	66,5	{3,0 6,0	233
	MC+FB+FB+MC	{200 400	57,2	200	32	75	60	367	23,9	81	{2,5 4,9	221
Δ mod II 1923	M	72	8,8	24	5	8	10	47	3,1	11,9	6,1	253
	M+MP	72	14,3	56	15	9	10	90	5,9	20,2	3,6	224
	M+MP+M	{72 (144)	23,1	80	20	17	20	137	9,0	32,1	{2,2 (4,5)	234
Δ mod IV 1924	M	{72 100	9,0	28	5	9	10	52	3,4	12,4	{5,8 8,1	238
	M+B <sup>③</sup>	{72 100	15,8	56	5	18	10	89	5,8	21,6	{3,3 4,6	243
AEG 1923	AB M1	75	14	50	16	15		81	5,3	19,3	3,9	238
	AB M1+C1	75	24	100	32	30		162	10,5	34,5	2,2	213
HAJ Kiel. 1922	M	100	14	40	14	18		72	4,7	18,7	5,3	260
	M+C <sup>④</sup>	100	22,5	72	30	30		132	8,6	31,1	3,2	236
	M+C+D <sup>④</sup>	100	28,5	72	30	30	gods 3,5 t	132	12,1 <sup>②</sup>	40,6	2,5	308
Scan- dia 1947	skinnebus Sm	160	13	48	18	15	9	90	5,9	18,9	8,5	210
	" Sm+Sp	160	21,5	78	38	25	gods 2,0 t	141	11,2 <sup>②</sup>	32,7	4,9	232

① Ståpladstallene gælder for maksimalt fyldte vogne (myldretid!).

② Vægt af passagerer + gods.

③ B = Scandia-bivogn af smal type.

④ C = HAJ-personvogn, model 1904, D = HAJ-post- og rsg.vogn, model 1904.



meren 1926 måtte supplere med et specielt pendul-damptog, forment af 2 store bogievogne og en F-maskine i hver ende! Man kunne jo ikke foretage omløb hverken ved Skolebakken eller Grenå Landevej. På de største udflugtsdage nåede antallet af rejsende op over 8000, en tilstrømning, som MA-toget slet ikke kunne klare, men det oplyses, at dette tog dog havde transporteret op til 3800 rejsende på én dag! Under de omstændigheder har det anslåede antal ståpladser næppe været for stort! Det daglige passagertal lå dog kun på mellem 700 og 1000 passagerer - hvilket var mere passende for de små MA-vogne, der bestred denne trafik i ca. 9 måneder uden uheld af nogen art - et godt eksempel på Triangelvognenes driftssikkerhed.

Mens MA-vognene kørte sporvognskørsel på Risskovruten var de midlertidigt udstyret noget specielt, idet der hos føreren var anbragt en betalingskasse i lighed med, hvad der anvendtes på Aarhus Sporveie, så føreren let kunne se, hvad der blev lagt i kassen. Han indlod sig ikke på at veksle penge, hvorimod der på væggen var op-hængt en vekselaugomat, også model Aarhus Sporveie, hvori man kunne få vekslet 25-ører og 1-kroner. Prisen for en tur var 30 øre for voksne og 15 øre for børn, men en vis rabat kunne fås, hvis man købte abonnementsbilletter hos føreren. Også de kunne bruges i betalingskassen. I begge MA-vogne måtte dette "billetkontor" være betjent af en kombineret motorfører og fast konduktør, og rejsegodsrummene måtte i vognenes Århus-periode tjene som indstigningsperroner, så togene medtog

Ø: Søndag den 8/8-26 var en rigtig varm sommerdag. Tusinder af århusianere drog til skov og strand. Risskov-toget er standset ved trinbrættet ved Fortevej for at sætte passagerer af. På særligt travle dage som denne sommersøndag kunne motortogene ikke alene klare trafikken og blev suppleret med damptog. (Trafik i Århus - før og nu).  
M: FD 4806 i Hårlev i 1965 (JB-P).  
N: M 22 ved leveringen (Jbm).

ikke andet gods end folks håndbaggage. De åbne endeperroner var derimod aflåst, når 2 MA kørte sammen uden mellemvogn, og folk måtte gå både ind og ud gennem rejsegodsrummene.

Med de mange holdsteder kunne det knibe med at holde rimeligt korte køretider, særligt når vognene var overfyldt med passagerer, der både sinkede ved billetteringen og nedsatte accelerationen ved deres blotte inertimasse. Man måtte derfor i vidt omfang køre med begge motorer arbejdende, også fordi vognene var lovlig højt gearret - men de var jo heller ikke beregnet til denne rute, men derimod til den væsentlig mindre krævende trafik mellem Hellerup og Nørrebro, en strækning på 4,5 km med kun én mellemstation (Lyngbyvej).

Sidst i august 1926 leverede DfA i Odense de to nye motorvogne der var bestilt specielt til Risskovruten, hvorefter MA-vognene indgik til et hårdt tiltrængt værkstedseftersyn i Århus. I september blev de så overført til strækningen Hellerup-Nørrebro, hvor de kørte, indtil S-togene startede i 1934.

I 1927 leverede Triangel de første 8 Triangelvogne af en ny, forbedret type til DSB: ME-vognen, og der oprettedes efterhånden flere motoriserede ruter, bl.a. København-Ballerup.

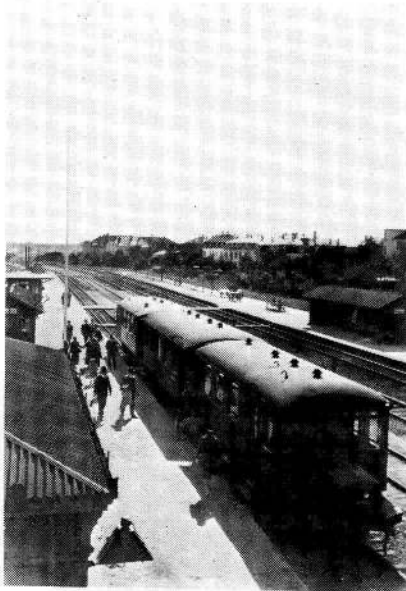
Samme år fik en MA-vogn midlertidigt en helt speciel opgave. P. Thomassen oplyser i bogen om Midtbanen, at en MA fra 1. august 1927 kørte et natligt særtog med københavnske aviser fra København til Korsør som et modtræk mod, at de større københavner-dagblade var begyndt at sende provinsoplaget med bil til Korsør for at nå morgenfærgen til Fyn. Man kan måske undre sig over, at en MA kunne konkurrere med biltransport, men man må huske, at bilernes hastighed dengang var begrænset til

personbiler	60 km/h
varevogne og lette lastvogne	40 km/h
almindelige lastvogne	30 km/h.

mens MA måtte køre 70 km/h, hvilket den også kunne på langt den største del af turen København-Korsør, og den skulle ikke sno sig gennem diverse bygader undervejs. Den kunne således køre til Korsør

på knap 2 timer. Regner vi måske omkring en times tid til af- og pålæsning, har den lige kunnet nå dette i sin natlige "fritid", inden den igen skulle hjem og køre morgentog ved København. Jeg har desværre ikke kunnet få oplyst, hvor længe denne trafik stod på, men formentlig har man snarest omlagt køreplanen for posttogene, så det natlige motortog ikke var nødvendigt.

Da man omkring 1930 blev færdig med ringlinien via den nye Nørrebro station, Fuglebakken, Godthåbsvej, Grøndal og Flintholm til Frederiksberg, indsattes Triangeltoget på hele strækningen Frederiksberg-Hellerup og Frederiksberg-Vanløse, og nu kørte MA-vognene på flere strækninger i tur med ME og de tilhørende bivogne FA hhv FD, idet også ME+FD var leveret med den primitive centralpuffer-kobling, som jeg tidligere har jamret over. Et "blandet" tog bestående af ME+FD+MA ses på



billedet fra Hellerup 1930, hvor man tydeligt kan se af skyggerne på perronen, at MA var smallere end de to andre vogne. Bemærk desuden de to udluftningsrør på MAS tag ("paraplyhåndtagene"): Det forreste for målebeholderen for benzin, det bageste for varmeanlæggets ekspansionsbeholder.

I 1932 ombyggede man MA, ME og deres bivogne med normale puffere og kobling i begge ender, så de nu også kunne medtage enkelte godsvogne efter behov, og de indsattes efterhånden på forskellige sidebaner, hvor de så viste sig - mod den oprindelige forventning

- at kunne klare også den efterhånden såre beskedne godstrafik på flere strækninger.

MA-vognene fungerede teknisk ganske udmærket, men de var allerede fra starten lovligt små, og de blev derfor snart forvist til svagere trafikerede sidebaner. Som "godstogslokomotiver" var de oven i købet lidt bedre end ME på grund af deres mindre egenvægt, hvilket tillod dem at medføre en vognvægt på 36 t mod MEs 32 t.

MA-vognene blev i deres liv udsat for indtil flere omnummeringer: 1925 M 1-3, 1928 MA 1-3, 1934 MA 48-50 og 1941 MA 601-603.

Indtil 1934 var alle MA stationeret på Østerport maskindepot men i løbet af sommeren 1934 flyttedes de til Skælskør (2 stk.) og Næstved (1 stk.). I Næstved var der derudover stationeret et antal ME-vogne, som MA-vognene gik i tur med. I de følgende år, indtil motordriften under 2. verdenskrig indskrænkedes til et minimum, var de tre MA stationeret skiftevis med 2 eller 1 stk. i Skælskør og de andre i Næstved, men de optrådte oftest 2 MA sammen på Skælskør-Dalmose, der havde så ringe trafik, at 2 MA kunne klare det hele - også godstrafikken, som dog tid efter anden kunne kræve enkelte særtogskørsler. I nogle perioder afløstes den ene eller begge MA på Skælskør-ruten af ME-vogne, men så kørte MA til gengæld på Næstved-Ringsted og Næstved-Slagelse, måske lejlighedsvis også Ringsted-Hvalsø-Frederikssund, d.v.s. på de baner, der en tid lang trafikeredes hovedsagelig af ME og MF.

I 1941 gik Skælskør-Dalmose igen over til dampdrift, og alle 3 MA-vogne kom til Næstved. I 1942 solgtes MA 602 til VaGJ (Vardes-Grindsted), mens 601 og 603 endnu en tid blev i Næstved, indtil de engang i 1943 kørtes til Helgoland maskindepot, hvor de afventede krigens afslutning. Først sidst på året 1945 kom de i drift igen, nu på Falster, hvor begge stationeredes i Gedser. Her var først begge, senere én af dem hjemmehørende, indtil de begge udrangeredes i 1953. Nr. 603 var næsten hele tiden på Falster, mens nr. 601 førte en noget omflakkende tilværelse i årene 1946-48: Den var nemlig med mellemrum udlejet til forskellige privatbaner, f.



eks. oktober 1946-april 1947 til GDS, august 1947-januar 1948 til HTJ og i 1949 kørte den på ØSJS i maj og juni. Ind imellem var den på værksted eller hensat som overkomplet på Helgoland. Nr. 603 havde også et par eskapader, således kørte den på ØSJS fra november 1947 til februar 1948, mens ME-vogne afløste på Falster.

I 1948 overtog DSB Slangerupbanen, og MA 601 kom da til Slangerup sammen med ME 624 for at køre som afløser for KSB M 1 og 2, der plejede at trille frem og tilbage med en enkelt personvogn på den svagt trafikerede strækning Farum-Slangerup. Samtidig oplyses, at 603 stadig kørte på Gedser-ruten sammen med ME 627, hvilket fortsatte indtil udrangeringen i 1953, dog med enkelte ombytninger på grund af værkstedseftersyn m.v.

I deres sidste år fik MA-vognene hver en supplerende køler på taget, fordi det havde vist sig, at frontkøleren fungerede for dårligt, når vognene kørte baglæns med arbejdende motor, idet motorens ventilator, der ikke kunne køre baglæns, stadig søgte at trække luft ind udefra gennem køleren, mens de omgivende luftstrømme dannede et vacuum foran køleren og således modarbejdede ventilatoren.

Allerede midt i 1930'erne begyndte DSB at sælge ud af deres Triangelvogne (ME), men MA-vognene syntes ikke at have privatbanernes interesse. Endelig i 1942 lykkedes det som tidligere nævnt alligevel at få solgt MA 602, nemlig til VaGJ, hvor den var i drift som VaGJ M 4 indtil 1958, hvor den udrangeredes. I 1944 købte banen også den ene FA-vogn, oprindelig MB 1, senere FA 12001, 1947 FA 4701 og til slut VaGJ C 23. Dens sørgelige rester kunne endda endnu ses i Varde i 1964 (se billedet).

MA-vognene tjente statsbanerne godt og driftssikkert i mange år, men man kan godt være bagklog og bemærke, at passagerafdelingen burde have været noget større - de kunne med samme maskinanlæg godt have haft en væsentlig større vognkasse (jf. ME og gl. MC). Vi må dog huske på, at DSB ved bestillingen af vognene ikke havde de store muligheder for at forudse, hvordan udviklingen ville forme sig, hvor længe det

f.eks. ville være, inden der kunne skaffes væsentlig større og kraftigere motorvogne og -lokomotiver, og det må siges at være ganske godt, når man har kunnet bruge de først anskaffede motorvogne, der byggedes mens fabrikken kun havde et par års erfaring i denne specielle produktion - at de har kunnet bruges i over 25 år i daglig drift. Det tyder på, at vognene rent teknisk var godt gennemtænkt og veldimensionerede, hvilket ikke altid har været tilfældet med det motormateriel, som danske baner har anskaffet - formentlig som oftest fordi der ikke har været penge til den fornødne produktudvikling, jf. det første, danske eksempel fra SFJs værksteder i 1921.

#### DEN TRE-AKSLEDE MC

Det er i det forrige nævnt, at DSB kort efter bestillingen på MA-vognene afgav en supplerende bestilling på endnu 2 motorvogne, og at disse vogne var specielt indrettet til brug på Risskov-linien. Den første forslagstegning, jeg kender til denne type er omtrent samtidig med det tidligste MA-udkast, d.v.s. fra omkring årsskiftet 1924/25. Det fremgår ikke af forslagstegningen, om den i første omgang var udarbejdet med henblik på DSB, idet den senere er benyttet som ét af de tilbud til Frederiksværkbanen, som DfA i hast fremsatte efter at HFJ ved en ulykke fik totalskadet deres oprindelige Triangeltoget.

Forslagstegningen viser en vogn, der nærmest må opfattes som et par siamesiske tvillinger, nemlig to Triangelvogne, sammenvokset ved bagenderne på en sådan måde, at bagakslerne var smeltet sammen til én, så der var opstået en omkring midten symmetrisk, 3-akslet vogn med motor i begge ender og drivaksel under midten. Den oprindelige tegning viser hverken puffer eller koblinger, så vognen har altså været ment som en til enhver tid solokørende vogn.

Den vogntype, der faktisk blev leveret til DSB, fig. C, og som senere fik litra MC, var i flere henseender ændret i forhold til det første forslag, men det pudsige er, at DSB i sin driftsmaterielfor-tegnelse i 1926 bragte en målskitse, hvis målangivelser stammede

fra det gamle forslag, men ikke svarede rigtig til den faktisk leverede vogn. Man aner et kraftigt hastværk, når DfAs vognbygning kunne overhale tegnestuerne i den grad, at den endelige tegning til den nye MC først fremkom 3 måneder efter at vognene var leveret og afgivet til drift!

Den nye MC var den første Triangelvogn, der havde normal personvognsbredde i passagerafdelingen, mens endeperronerne var så meget smallere, at man kunne tillade sig at benytte udadgående døre, uden at risikere, at eventuelle ikke lukkede døre kunne ramme faste genstande langs banen og forårsage ulykker.

I modsætning til MA havde MC frembygget karosseri, så motoren lå under en kasse i endeperronen, der tjente som både fører- rum, rejsegodsrum og ind- og udstigningsperron. Man var altså sprunget op og faldet ned på de argumenter, der bevirkede, at MA fik den udvendige motor "snude", formentlig for at undgå, at vognen skulle blive alt for lang i forhold til, hvad den kunne rumme.

I den endelige udformning var MC alligevel blevet udstyret med kobletøj i begge ender, og det var ligesom hos MA og ME blevet til den famøse centralpuffer-kobling, så vognen ikke kunne kobles sammen med normalt jernbanemateriel. Som noget nyt havde man anbragt en gavldør i hver ende, til venstre for motoren på lignende måde som vi kender det fra AEG-vognene, og MC havde også - i lighed med AEG, et arrangement af platforme, sceptre, gelændere og kæder - senere erstattet med teleskop-stænger - samt "skæve" overgangsbroer, så det blev muligt for de ikke alt for fummelfødede at passere uskadt fra den ene vogn til den anden - også under kørslen.

Vognene havde egentlig ikke noget rigtigt rejsegodsrum, for endeperronerne var ikke ret store, og der var kun enkelt-døre i siderne. De var dog brede nok til, at en ikke alt for bred barnevogn kunne komme igennem, og med lidt god vilje kunne den også placeres på endeperronen, hvis man gav afkald på at benytte gavldøren. MC var i øvrigt normeret til at medføre indtil 500 kg rejsegods. Førerpladsen var kun adskilt fra den øvrige endeperron ved et ca. 160 cm højt



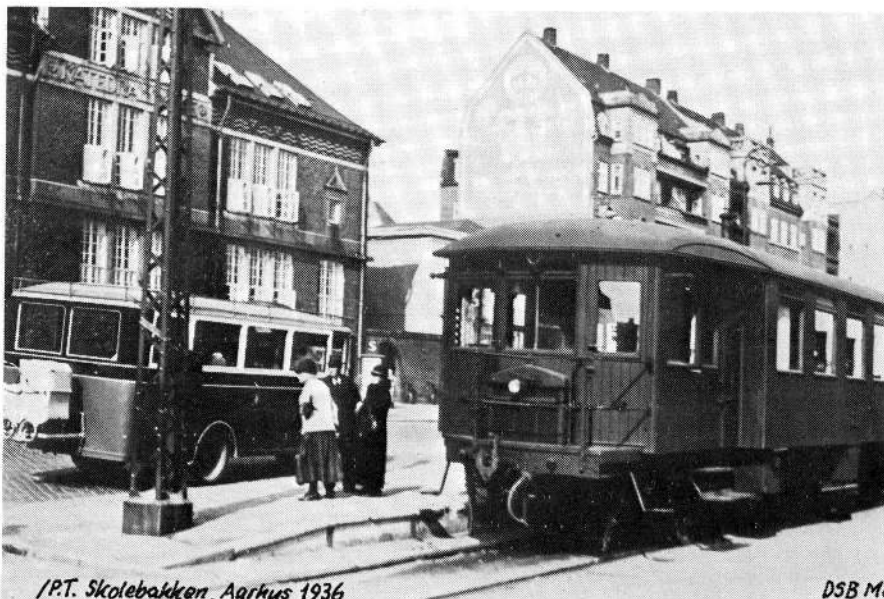
LNJ M 6 passerer entreprenørens slæbesporskifte i Jægersborg 1951

Efter P. Thomassen: Nærumbanen gennem 75 år



Neckelmann Jægersborg 1953

LNJ M 6 (MC 6)



/P.T. Skolebakken, Aarhus 1936

DSB M 6

gitter, der bl.a. skulle hindre, at folk, der benyttede motorkassen som siddeplads, skulle læne sig ind over førerens område og genere hans virksomhed. Ud over de to siddepladser på hver motorkasse, var der også et par klapsædepladser på hver endeperron.

Passagerafdelingen var ét, stort, reelt rum med skæv Midtergang: 2 + 3 pladser i bredden - og ialt 50 siddepladser. Pladsforholdene var ganske som i MA med samme fag-modul og samme sædetype, bortset fra, at der her også var plads til 3-mandssæder. Sæderne var, ligesom i MA, overtrukket med tæppestof på et underlag af 2 cm filt. Der var også - stadig ligesom i MA - stænger fra ryglæn til loft, her dog kun i 3-mandssiden, da MC kun havde bagagenet langs ydervæggene, mens de i MA var anbragt vinkelret på væggene over sæderne og derfor krævede flere lodrette stænger. Det øvrige design var både indvendig og udvendig meget lig MA, f. eks. havde MC ganske samme type vinduer med trækruder over, mens der ikke var trækruder i dørene.

Den maskinelle udrustning var egentlig også meget lig MAs, men i MC var "bagtøjet" altså anbragt i midten og med en kardanaksel fra hver motor, der ligeledes havde hver sin gearkasse og reverskasse. Indretningen af transmissionen var sådan, at det var muligt at benytte begge motorer samtidig eller hver for sig efter behag, men skulle 2 motorer benyttes samtidig, måtte de betjenes hver for sig af en mand, da man stadig ikke havde fået udviklet et system, der tillod fjernbetjening af den ene motor - meget primitivt set ud fra teknikkens nuværende stade.

Der var dog indlagt en ringeledning mellem de to førerrum, så den forreste fører ved simple klokkesignaler kunne kommunikere med den bageste motor-mand, så de ved passende øvelse kunne samarbejde om motorbetjeningen på samme måde, som nævnt under MA. Ringeledningen havde også

Ø: LNJ M 6 i Jægersborg 1951 (fra P. Thomassen: Nærumbanen gennem 75 år). M: MC ved Skovbakken, 1936 (arkiv PT) N: LNJ M 6 i Jægersborg 1953 (Neckelmann/arkiv HA).

koblinger, så man kunne "samkøre" 2 MC-vogne på samme, primitive måde, hvilket der blev megen brug for, da 2 MC-vogne var lovlig meget at fremføre med kun én af de 4 motorer, hvis der skulle holdes ved ret mange af stoppestederne og vognene var tungt lastet med passagerer. Det var derimod sværere at udnytte begge motorer i samme vogn, idet vægtfordelingen var ret uheldig: 7,3 t på hver af endekslerne, men kun 4,7 t på drivakslen (mod 5,7 t for MA). Noget hjalp det jo nok, når vognen var fyldt med passagerer, hvis vægt tyngede mest på midterakslen - under forudsætning af, at vognens længdedragere og hele karosseri var tilstrækkeligt bøjelige til at bøje kendeligt ned på midten ved belastning. Da den lange vogn ikke havde noget "sprængværk" (undervognsarmering), har det såmænd nok været tilfældet, så midterakslen har fået mere end en trediedel af ekstralasten ved fyldt vogn.

Man må trods alt have regnet med, at adhæsiensvægten var tilstrækkelig, for udvekslingsforholdet i bagtøjet var sat ned fra 21% for MA til 17% for MC, i den hensigt at forbedre accelerationen. Da gearkasserne var magen til MA's, d.v.s. uden overgear, var maksimalhastigheden samtidig nedsat fra 70 til 55 km/h, hvilket dog også var rigeligt på Risskov-banen, hvor man næppe kunne nå op på fuld hastighed noget sted, hvis der skulle holdes ved alle stoppestederne.

MC havde - ligesom MA - lænkeaksler med pladejerns-akselgaffler, men hos MC måtte midterakslerne have ekstra stor sidebevægelighed, hvilket man mente at have opnået ved at benytte det specielle "Ring-i-ring" fjederophæng til denne aksel, mens endekslerne havde det sædvanlige op-hæng med ovale ringe, som også alle øvrige "små" Triangelvogne benyttede helt til og med den sidste Triangelvogn leveredes i 1949 (RGGJM 4). Man havde også gjort ophænget af bremseklodser og sandingsrør specielt sidebevægelige ved midterakslen, og det synes i vognenes DSB-tid at have fungeret tilfredsstillende.

I løbet af 1927 leveredes fra Scandia 2 små bivogne, MB 21-22, senere FB 12021-22, til MC-vognene, se fig. D. De havde stort set

samme bredde som MC og samme længde som FA. FB havde, som MC, skæv overgangsbros og tilhørende teleskopstænger som gelænder ved overgangsbrosene - passage-rernes eneste beskyttelse mod at falde ned mellem vognene, hvis de skulle miste balancen efter et lovlig vellykket besøg på "Salonen" i Riis Skov.

Men FB-vognene LIGNEDE ikke rigtig deres motorvogne: Man var nemlig nu igen gået bort fra de faste vinduer med trækruder over og havde i stedet indført spejlglasruder til at skyde ned, afbalanceret med et fjedersystem, så de tidligere obligatoriske op-halingsremme og bevægelige vindueskarmer var bortfaldet. De tykke ruder var tunge, men det var absolut et fremskridt, at man nu atter kunne komme til at læne sig ud og vinke til de efterladte på perronen. Det væsentligste var dog, at man i en hed sommer kunne komme til at lufte ordentligt ud i en fart, ikke mindst, hvis toget en tid havde henstået i brændende sol i stille vejr, så bænke, vægge m.m. var ulideligt varme, når man sveddryppende kom ind og satte sig. Jeg mindes sådanne situationer fra nutidens ellers så behagelige Y-tog, hvor kun enkelte vinduer - altid i en fjern afkrog af vognen! - kan åbnes, så man er lige ved at gå ud og se sig om efter en passende brosten...

Tilbage til MC - FB: Man anskaffede altså ikke mindre end to bivogne til disse mærkelige motorvogne, så det blev faktisk muligt at formere et 4-vognstog med et ganske betydeligt antal pladser: 200 sidde- og mere end 150 ståpladser. Men dette 4-vognstog var heller ikke helt let, omkring 80 t samlet togvægt, hvilket omtrent svarede til to tog af typen MA+FA+MA. Dette store tog regnede man formentlig med at kunne fremføre med 2 arbejdende motorer, men der var sådan set intet teknisk i vejen for at betjene alle 4 motorer, bortset fra, at det kostede løn til 4 motormænd foruden et antal togbetjente til billettering. Det kunne måske også være lidt halvsvært for 4 mand at betjene gearene på den mest hensigtsmæssige måde, selv om der udsendtes klokkesignaler fra forreste fører. Hvis kun 2 motorer anvendtes, havde man samme maskinkraft som i et MA+FA+MA-tog med kun én motor

i brug, men på grund af MC-vognenes lavere gearing, kunne man opnå godt 20% bedre acceleration, HVIS ellers drivhjulene kunne stå fast, eventuelt ved flittig brug af sandet!

Kørsel med begge mellemvogne må have fundet sted en gang imellem, idet begge FB var stationeret i Århus helt til 1938, hvor kørslen på Skolebakken-Grenåvej ophørte. I 1932 ombyggedes MA og ME med normalt kobletøj. FB-vognene beholdt derimod centralpufferne helt til 1939, så 1932-1939 har de KUN kunnet bruges sammen med MC, der hele deres tid ved DSB beholdt den primitive centralpuffer.

Som nævnt var Risskov-motortoget i begyndelsen en stor succes, og i 1929 prøvede man at forfølge successen yderligere ved at forlænge nogle af turene til den første "rigtige" station efter Risskov: Lystrup, 10 km fra Århus Ø. og der oprettedes 2 nye trinbrætter kaldet Terp og Elev (tryk på første stavelse!). Når man ser på kortet, kan man tvivle på, om der var ret meget at holde efter ved de nævnte trinbrætter. Ved Terp gik banen over et totalt ubeboet engdrag, og ved Elev lå kun en ret beskeden samling huse. Kun Lystrup udviste en by-lignende struktur på mit kort, der er ajourført 1935.

I den gengivne køreplan, fig. 3, fra 1935/36 ses, at man nu lod de fleste tog have endestation ved Førtevej, mens 5 tog blev gennemført helt til Lystrup. Læg mærke til, at der i nordgående retning forekom et "iltog", der mellem Århus Ø. og Lystrup kun holdt i Risskov, hvorved køretiden nedbragtes til næsten det halve. Man opdager også, at der er opstået endnu et holdested: Trøjborg. Det lå næsten i strandkanten lige ved sydspidsen af Riis Skov, og adgangen hertil var kun en stejl sti, der førte fra banen op til et punkt mellem Trøjborgvej og Niels Juelsgade.

I 1930 forlængedes den århusianske sporvognsline til Skovfaldet lige op ad Riis Skovs vestside, og det kunne snart mærkes i form af faldende passagertal i motortoget. Samtidig vrimlede bilerne frem i stadig større stil, men motortoget fik først det endelige dødsstød, da Aarhus Sporveie i 1938 oprettede ikke mindre end to "Trambus"-linier, nr. 6 og 7, til

henholdsvis Vejlbj og Vejlbj Fed, så kun en lille del af villakvarteret i selve Risskov "by" havde kortere afstand til toget end til en af trambusserne. Den værste konkurrent, linie 6, startede oven i købet med 15 minutters intervaller, mens der nærmest var times-drift på motor-toget, så det er ikke så mærkeligt, at motortog-driften indstilledes samtidig med trambussernes start den 1. oktober 1938.

De to MC-vogne var nu faktisk blevet arbejdsløse, og DSB havde besvær med at finde andre anvendelser for dem. Bivognene ombyggedes med normalt kobletøj, men MC-vognene beholdt de nu helt uanvendelige koblinger - de kom nemlig aldrig mere til at køre 2 sammenkoblede, men kun i ganske enkelte solo-løb.

Begge vognene henstilledes først ved Århus Ø. som "overkomplette", efter at de var efterset på centralværkstedet i Århus. I juni 1939 overførtes MC 22 til Struer, hvorfra den indtil efteråret 1940 havde nogle solo-løb til Holstebro.

Nr. 21 var stadig overkomplet, men omtales fra 1940 som værende "Til rådighed for Gen. dir.", hvad det så skulle betyde?

I løbet af 1940 overførtes begge MC til Østerport maskindepot og siden, 1941-43, nu omnummereret til 611 og 612 til centralværkstedet i København, stadig til rådighed for Gdt.

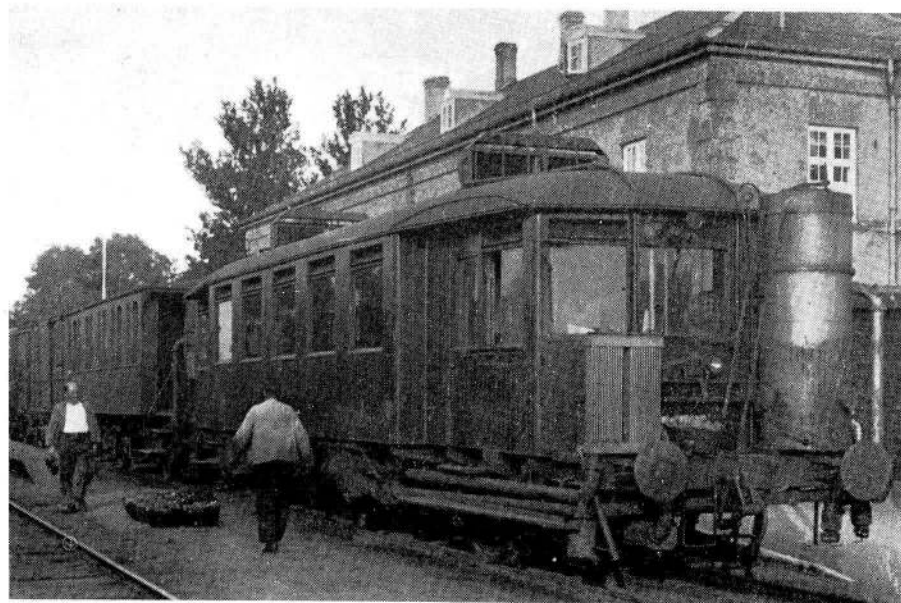
Nr. 611 solgtes i 1943 til NPMB, mens 612 forblev på Cvk. Kh. til foråret 1946, hvor den udstationeredes i Ringsted og kørte på strækningen Ringsted-Næstved et års tid for endelig at blive ud-rangeret i sommeren 1947.

MC 611 solgtes som nævnt til NPMB, og det siges, at de gav 40.000 kr. for dette mærkelige køretøj, der nu betegnedes NPMB M 9. Banen udstyrede den med ikke mindre end 2 gasgeneratorer, én i hver ende, så man har åbenbart regnet med at benytte begge vognens motorer på én gang, da det ellers sagtens kunne lade sig gøre at lede gassen i rør fra den ene ende af vognen til den anden. Desuden udstyrede vognen med normalt kobletøj, så den kunne bruges til normal togfremførelse sammen med andre af banens Tri-

**71a. Aarhus (Skolebakken)-Aarhus Ø.-Risskov-Fortevej-Lystrup og omvendt.**

6-10-1935

		Se endv. Strækning 71.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
0	Aarhus (Skolebakken) Af	714	750	824	854	1032	1105	1210	1330	1413	1457	1535	1615	1656	1709	1730	1815	1915	2015	2140	2240	2315	2350	2415	2450	2515	2550	2615	2650	2715	2750	2815	2850	2915	2950	3015	3050	3115	3150	3215	3250	3315	3350	3415	3450	3515	3550	3615	3650	3715	3750	3815	3850	3915	3950	4015	4050	4115	4150	4215	4250	4315	4350	4415	4450	4515	4550	4615	4650	4715	4750	4815	4850	4915	4950	5015	5050	5115	5150	5215	5250	5315	5350	5415	5450	5515	5550	5615	5650	5715	5750	5815	5850	5915	5950	6015	6050	6115	6150	6215	6250	6315	6350	6415	6450	6515	6550	6615	6650	6715	6750	6815	6850	6915	6950	7015	7050	7115	7150	7215	7250	7315	7350	7415	7450	7515	7550	7615	7650	7715	7750	7815	7850	7915	7950	8015	8050	8115	8150	8215	8250	8315	8350	8415	8450	8515	8550	8615	8650	8715	8750	8815	8850	8915	8950	9015	9050	9115	9150	9215	9250	9315	9350	9415	9450	9515	9550	9615	9650	9715	9750	9815	9850	9915	9950	10015	10050	10115	10150	10215	10250	10315	10350	10415	10450	10515	10550	10615	10650	10715	10750	10815	10850	10915	10950	11015	11050	11115	11150	11215	11250	11315	11350	11415	11450	11515	11550	11615	11650	11715	11750	11815	11850	11915	11950	12015	12050	12115	12150	12215	12250	12315	12350	12415	12450	12515	12550	12615	12650	12715	12750	12815	12850	12915	12950	13015	13050	13115	13150	13215	13250	13315	13350	13415	13450	13515	13550	13615	13650	13715	13750	13815	13850	13915	13950	14015	14050	14115	14150	14215	14250	14315	14350	14415	14450	14515	14550	14615	14650	14715	14750	14815	14850	14915	14950	15015	15050	15115	15150	15215	15250	15315	15350	15415	15450	15515	15550	15615	15650	15715	15750	15815	15850	15915	15950	16015	16050	16115	16150	16215	16250	16315	16350	16415	16450	16515	16550	16615	16650	16715	16750	16815	16850	16915	16950	17015	17050	17115	17150	17215	17250	17315	17350	17415	17450	17515	17550	17615	17650	17715	17750	17815	17850	17915	17950	18015	18050	18115	18150	18215	18250	18315	18350	18415	18450	18515	18550	18615	18650	18715	18750	18815	18850	18915	18950	19015	19050	19115	19150	19215	19250	19315	19350	19415	19450	19515	19550	19615	19650	19715	19750	19815	19850	19915	19950	20015	20050	20115	20150	20215	20250	20315	20350	20415	20450	20515	20550	20615	20650	20715	20750	20815	20850	20915	20950	21015	21050	21115	21150	21215	21250	21315	21350	21415	21450	21515	21550	21615	21650	21715	21750	21815	21850	21915	21950	22015	22050	22115	22150	22215	22250	22315	22350	22415	22450	22515	22550	22615	22650	22715	22750	22815	22850	22915	22950	23015	23050	23115	23150	23215	23250	23315	23350	23415	23450	23515	23550	23615	23650	23715	23750	23815	23850	23915	23950	24015	24050	24115	24150	24215	24250	24315	24350	24415	24450	24515	24550	24615	24650	24715	24750	24815	24850	24915	24950	25015	25050	25115	25150	25215	25250	25315	25350	25415	25450	25515	25550	25615	25650	25715	25750	25815	25850	25915	25950	26015	26050	26115	26150	26215	26250	26315	26350	26415	26450	26515	26550	26615	26650	26715	26750	26815	26850	26915	26950	27015	27050	27115	27150	27215	27250	27315	27350	27415	27450	27515	27550	27615	27650	27715	27750	27815	27850	27915	27950	28015	28050	28115	28150	28215	28250	28315	28350	28415	28450	28515	28550	28615	28650	28715	28750	28815	28850	28915	28950	29015	29050	29115	29150	29215	29250	29315	29350	29415	29450	29515	29550	29615	29650	29715	29750	29815	29850	29915	29950	30015	30050	30115	30150	30215	30250	30315	30350	30415	30450	30515	30550	30615	30650	30715	30750	30815	30850	30915	30950	31015	31050	31115	31150	31215	31250	31315	31350	31415	31450	31515	31550	31615	31650	31715	31750	31815	31850	31915	31950	32015	32050	32115	32150	32215	32250	32315	32350	32415	32450	32515	32550	32615	32650	32715	32750	32815	32850	32915	32950	33015	33050	33115	33150	33215	33250	33315	33350	33415	33450	33515	33550	33615	33650	33715	33750	33815	33850	33915	33950	34015	34050	34115	34150	34215	34250	34315	34350	34415	34450	34515	34550	34615	34650	34715	34750	34815	34850	34915	34950	35015	35050	35115	35150	35215	35250	35315	35350	35415	35450	35515	35550	35615	35650	35715	35750	35815	35850	35915	35950	36015	36050	36115	36150	36215	36250	36315	36350	36415	36450	36515	36550	36615	36650	36715	36750	36815	36850	36915	36950	37015	37050	37115	37150	37215	37250	37315	37350	37415	37450	37515	37550	37615	37650	37715	37750	37815	37850	37915	37950	38015	38050	38115	38150	38215	38250	38315	38350	38415	38450	38515	38550	38615	38650	38715	38750	38815	38850	38915	38950	39015	39050	39115	39150	39215	39250	39315	39350	39415	39450	39515	39550	39615	39650	39715	39750	39815	39850	39915	39950	40015	40050	40115	40150	40215	40250	40315	40350	40415	40450	40515	40550	40615	40650	40715	40750	40815	40850	40915	40950	41015	41050	41115	41150	41215	41250	41315	41350	41415	41450	41515	41550	41615	41650	41715	41750	41815	41850	41915	41950	42015	42050	42115	42150	42215	42250	42315	42350	42415	42450	42515	42550	42615	42650	42715	42750	42815	42850	42915	42950	43015	43050	43115	43150	43215	43250	43315	43350	43415	43450	43515	43550	43615	43650	43715	43750	43815	43850	43915	43950	44015	44050	44115	44150	44215	44250	44315	44350	44415	44450	44515	44550	44615	44650	44715	44750	44815	44850	44915	44950	45015	45050	45115	45150	45215	45250	45315	45350	45415	45450	45515	45550	45615	45650	45715	45750	45815	45850	45915	45950	46015	46050	46115	46150	46215	46250	46315	46350	46415	46450	46515	46550	46615	46650	46715	46750	46815	46850	46915	46950	47015	47050	47115	47150	47215	47250	47315	47350	47415	47450	47515	47550	47615	47650	47715	47750	47815	47850	47915	47950	48015	48050	48115	48150	48215	48250	48315	48350	48415	48450	48515	48550	48615	48650	48715	48750	48815	48850	48915	48950	49015	49050	49115	49150	49215	49250	49315	49350	49415	49450	49515	49550	49615	49650	49715	49750	49815	49850	49915	49950	50015	50050	50115	50150	50215	50250	50315	50350	50415	50450	50515	50550	50615	50650	50715	50750	50815	50850	50915	50950	51015	51050	51115	51150	51215	51250	51315	51350	51415	51450	51515	51550	51615	51650	51715	51750	51815	51850	51915	51950	52015	52050	52115	52150	52215	52250	52315	52350	52415	52450	52515	52550	52615	52650	52715	52750	52815	52850	52915	52950	53015	53050	53115	53150	53215	53250	53315	53350	53415	53450	53515	53550	53615	53650	53715	53750	53815	53850	53915	53950	54015	54050	54115	54150	54215	54250	54315	54350	54415	54450	54515	54550	54615	54650	54715	54750	54815	54850	54915	54950	55015	55050	55115	55150	55215	55250	55315	55350	55415	55450	55515	55550	55615	55650	55715	55750	55815	55850	55915	55950	56015	56050	56115	56150	56215	56250	56315	56350	56415	56450	56515	56550	56615	56650	56715	56750	56815	56850	56915	56950



NPMB M 9 (fra DJK 37: Bogen om Næstved-Præstø-Mern banen).

dengang noget miserable spor. Så snart banen fik sine Y-tog, udrangeredes C 28, efter at have tjent Frederiksværkbanen i ca. 10 år, hvilket vil sige, at vognen dog havde gjort en eller anden form for jernbanetjeneste i 40 år, selv om typen ellers ikke kan siges at have været særlig heldig som motorvogn betragtet.

Efter ovenstående artikels aflevering - og egentlig også efter redaktionens slutning - er der dukket en interessant tegning op fra Scandia via JMJKs tegningsafdeling: Et Scandia-projekt, dateret 19/4 1923, visende en motorvogn, der i forbløffende grad ligner den senere MA-vogn, se tegningen på side 74. Måske er det et tilbud til DSB? I så fald skyldes ligheden formentlig, at DSB allerede da havde specificeret sine motorvognsønsker så meget, at forslagene derved nødvendigvis måtte komme til at ligne hinanden temmelig meget.

Det er påfaldende, at Scandia ikke har antydnet anbringelsen af maskineriets forskellige dele, ud over hvad motorkassen foran vognen viser, mens samtidige tegninger fra Triangel viser anbringelsen af ikke blot motor, men også gearkasse, reversgear, kardanaxsel og trækbuk.

Måske viser Scandias tegning blot et "hylster", hvori ædlere dele af f.eks. en Triangelvogn kunne formumme sig?

Det ærgrede Scandia, at DfA begyndte at føre sig frem på JERNBANEvogn-markedet, og Scandia søgte samarbejde med forskellige virksomheder, så man måske kunne komme til at levere vogn-delen af diverse motorkøretøjer, hvilket også senere lykkedes ganske godt (Kielervogne, Frichs-dieselvogne o.s.v.) - undtagen når det gjaldt de små, 2-akslede motorvogne, hvor Triangel kom til helt at dominere markedet indtil udbruddet af 2. verdenskrig, selv om Scandia af og til fremkom med konkurrerende tilbud på 2-akslede motorvogne, bl.a. benzin-elektriske.

H. Alkjær

fra oktober 1944. LNJ var kommet i bekneb for trækraft på grund af krigstidens voldsomt opsvulmede godsmængde. Banens sidste damplokomotiv var ophugget i 1937, og man var blevet nødt til at leje damptrækraft hos DSB for at klare godstogene. Det var dog usikkert, om DSB fortsat kunne undvære et lokomotiv hertil, og man håbede så, at det 3-akslede uhyre fra NPMB kunne aflaste de andre motorvogne så meget, at man kunne undvære damp-assistancen, og man havde oven i købet, ligesom i Præstø, naivt forestillet sig, at en vogn, der på papiret var DOBBELT så kraftig som banens øvrige vogne, lige måtte være sagen, når godsvognene skulle flyttes. Jeg gad nok vide, hvad man har brugt vognen til i forsøgsperioden, når den ikke havde gjort det af med illusionerne! Man mindes en udtalelse af ældre dato: "Tilgiv dem, de ved ikke, hvad de gør". Nok var der en del kurver på NPMB, men på Nærumbanen var det betydeligt værre, ligesom holdstederne på LNJ lå mere end dobbelt så tæt som på Præstøbanen.

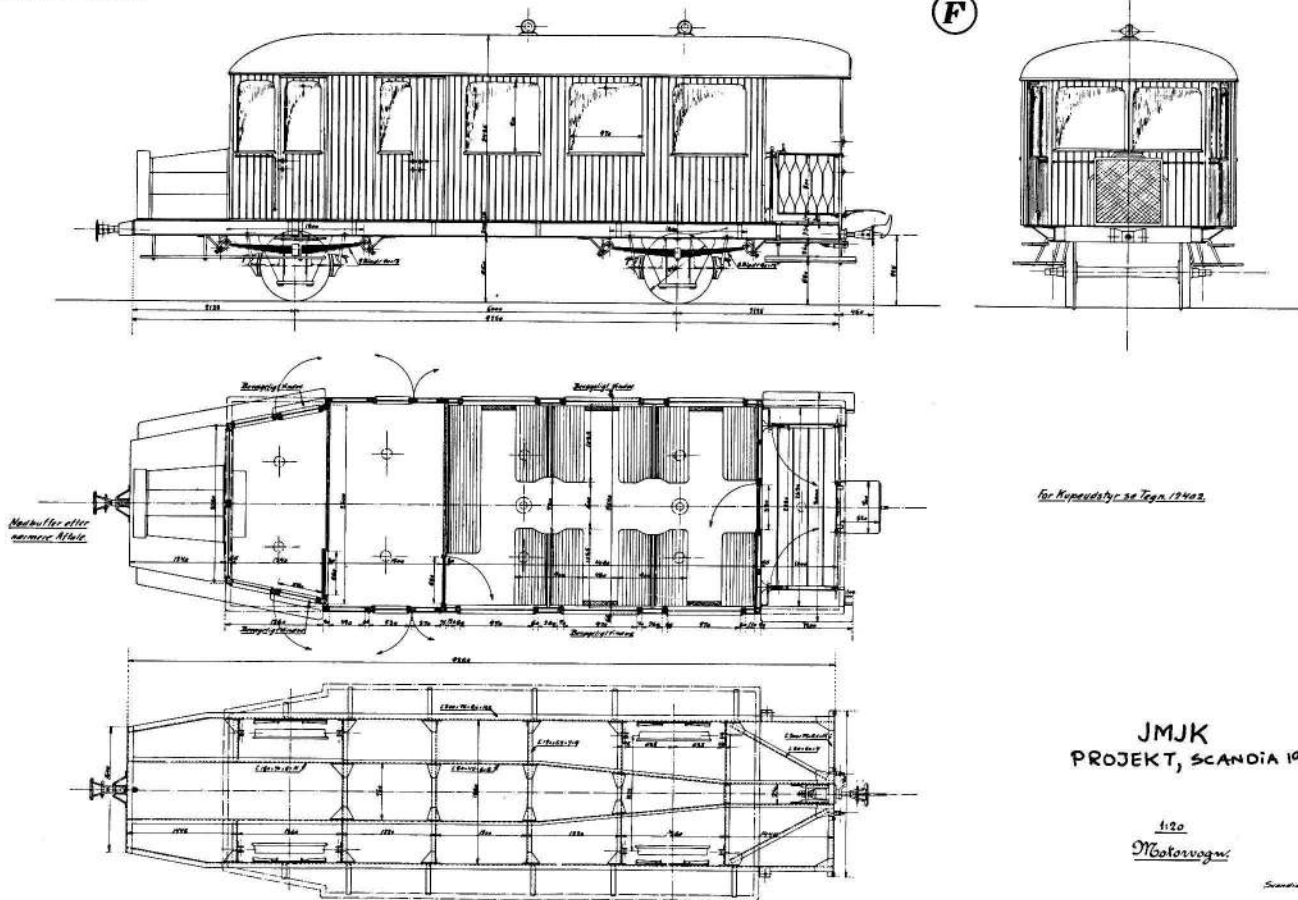
LNJ lod så mest vognen køre solo, hvorfor den iflg. P. Thomassen fik tilnavnet "Dronningen", fordi hun "kørte i ensom majestæt og regerede slemt i kurverne". Det berettes, at hun på Nærumbanen var slem til at danse "mavedans", d.v.s. lade midterakslen gå på gulvet (af sporet), hvilket var ret uheldigt, da det var den eneste drivende aksel!

Vognen, der på LNJ fik betegnelsen M 6, kørte kun den første, korte tid med gasgenerator

her, idet benzintildelingerne allerede i 1946 begyndte at antage et acceptabelt omfang, men ret længe fik banen ikke glæde af vognen, for allerede i 1952 knækkede den en aksel, og man mente ikke, det kunne betale sig at reparere den, så vognen henstilledes urepareret, indtil den året efter solgtes til ophugning hos Det Danske Stålværk i Frederiksværk for 1600 kr.

Endnu engang var der en privatbane, der fik øje på gamle M 21: Frederiksværkbanen! En anelse sent fandt man her på, at der da vist kunne blive en hæderlig personvogn ud af vognen, så man tuskede sig til den fra DDS: Man fik den i bytte for ca. 3 tons skrot! Desværre havde DDS allerede fjernet bremsetøjet, så nyt måtte anskaffes og monteres. Derudover ombyggedes vognen med tilspidsede ender, toilet og små åbne endeperroner uden tag over, se nærmere på fig. E og fotos. Vognen blev afgivet til drift i juni 1955, og dens imponerende udstyr affødte megen presseomtale og var en god reklame for HFHJ. Et interiør-foto findes i DJKs bog nr. 33, side 53, hvor billedteksten er blevet lidt misvisende, idet vognen her betegnes som en Kuhlman-car en betegnelse, der ellers var forbeholdt de store, nybyggede vogne HFHJ 52, 54 og 55.

Vognens udstyr med blomsterkrybber og børnesæder samt rutebil-sæder efter tidens smag var mildest talt imponerende - og måske nok en bedre vogn værdig, idet C 28, som vognen litreredes, aldrig fik nogen rigtig behagelig gang, i hvert fald ikke på HFHJs



# Jernbanestationer

## BYSTATIONER

Ligesom det kan være vanskeligt at definere nøjagtigt, hvad man forstår ved landstationer, kan det også være svært at forklare, hvad bystationer er. Det nemmeste ville naturligvis være at sige, at det er de stationer, der ikke er landstationer, men det er jo en lidt utilfredsstillende forklaring. Desværre kan man heller ikke uden videre betragte en station som bystation, blot fordi den tilhørende by er af en vis størrelse, idet stationens plads i jernbanenet net ofte er af lige så stor betydning som bystørrelsen. Det væsentlige for, at man kan betegne en station som bystation, er, at trafikens omfang, hvad enten det skyldes byens størrelse eller driftsmæssige forhold, kræver større stationsanlæg end det minimum, der nævntes i forbindelse med omtalen af landstationerne.

For at få en mulighed for at systematisere lidt, vil jeg inddеле stationerne i grupper efter de antal baner, der løber ind i stationernes to ender. Jeg skelner ikke mellem enkelt- og dobbeltsporede baner, men de fleste af de stationer, jeg viser, ligger dog på enkeltsporede baner. Det hænger sammen med, at det er hensigten, at artiklerne skal kunne være til nytte for modelbanebyggere, hvorfor hovedvægten ganske naturligt vil blive lagt på at vise forholdsvis små stationer.

Egentlig burde gennemgangen af stationstyper begynde med endestationerne (1 bane) og fortsætte med mellemstationerne (2 baner), men jeg har valgt at bytte om på rækkefølgen af disse to typer. Det skyldes blandt andet, at de fleste endestationer i deres opbygning egentlig er mellemstationer, hvor hovedsporet i den ene ende ikke har forbindelse med en

strækning, men kun er udtræks-spør, og jeg har foretrukket at vente med den forvanskede type til efter den "rigtige". Det skyldes også, at man på den måde får den mest naturlige overgang fra landstationerne, som jeg beskæftigede mig med i sidste nummer.

## A) MELLEMLATIONER

I betragtning af den ildhu, hvormed man i mange år anlagde jernbaner, er det forståeligt, at de fleste bystationer efterhånden udviklede sig til knudestationer. Ganske vist har man siden med nogenlunde samme ildhu nedlagt jernbaner, så mange tidligere knudestationer nu atter er blevet mellemstationer, men det har sjældent medført væsentlige ændringer i stationernes spornet, så hvis man vil finde gode eksempler på mellemstationer, kan de næppe anvendes. Til gengæld kan man jo

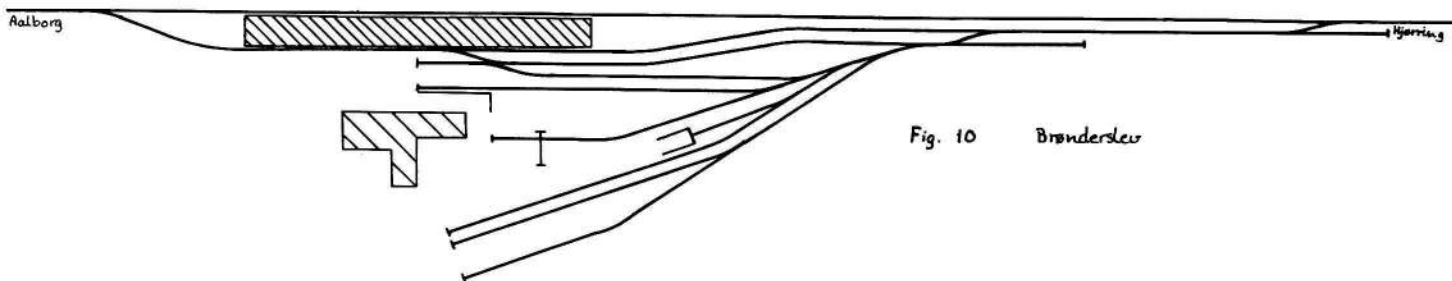


Fig. 10 Brønderslev

så på et modelanlæg, hvor man driftsmæssigt har lagt sig fast på perioden efter 1950, meget vel benytte en knudestation som forbi- lede for en mellemstation.

Der findes dog et antal bystationer, der er opbyggede som mellemstationer uden sidebaner, men adskillige af disse har været vist i tidligere numre af SIGNAL-POSTEN. Det drejer sig om Skærbæk og Ribe (7. årg. nr. 4), Sæby, Hadsund N, Fjerritslev, Nibe, Dronninglund og Åbybro (12/2), Horsens indtil 1884 (12/4), Kjellerup (13/2) og Gjerrild (14/1). Jeg vil ikke her beskæftige mig med disse stationer, men har i stedet fundet nogle andre.

Hvis vi atter ser på årsagerne til at anlægge stationer, altså persontrafik, godstrafik og driftsmæssige hensyn, er der visse forskelle på land- og bystationer.

Bystationer vil oftest have en ret stor passagertrafik. Der er derfor behov for ret store stationsbygninger med rigelige opholdsrum og ekspeditionslokaler, hvorimod behovet for perronspor normalt ikke er større end ved landstationer. Hvis en bystation ligger på en hovedbane, kan visse tog være gennemkørende, men det sædvanligste er dog, at togene standser ved bystationerne. Man har derfor ikke i samme grad som ved landstationerne behov for et decideret gennemkørselsspor, men det er dog først ved knudestationer at det bliver almindeligt at træffe stationer uden gennemkørselsspor.

Bystationer vil oftest også have en ret stor godstrafik. Denne godstrafik kræver sporplads, og det er derfor især mængden af godsspor, der adskiller land- og bystationer. Samtidig stiller den større godstrafik krav om særlige anlæg som ramper eller kraner, og stykgodstrafikken var tidligere ofte af et sådant omfang, at man havde behov for særlige pakhusspor.

De driftsmæssige hensyn gør sig ikke så stærkt gældende ved mellemstationerne. Normalt vil kun få tog udgå fra eller ende på en mellemstation, og behovet for maskindepoter og opstillingsspor er derfor beskedent. Det må dog bemærkes, at dette ikke gælder i helt så udpræget grad ved private banerne, hvor man dels har flere bystationer, der er overgangsstationer fra én bane til en anden og derfor må have remiser og opstillingsspor til dem begge, og hvor man dels har adskillige "lokalstationer", der nok er banernes officielle hovedstationer, men som rent trafikalt fungerer som mellemstationer mellem nærliggende statsbanestationer og private banestyringerne.

Som det første eksempel på en bystation, der er mellemstation uden sidebaner, har jeg valgt Brønderslev station. Den er åbnet for trafik i 1966 i forbindelse med, at banen på en strækning af ca. 3 kilometer forlagdes vestpå, så man kunne nedlægge nogle niveauskæringer mellem den gamle banelinie og gader i byen. Af fig. 10 ses, at stationen er opbygget som en lang station (jf. fig. 5), hvor godspladsen er udvidet. For at undgå niveauoverkørsler blev den nye banelinie hævet over terrænet, og det har derfor været hensigtsmæssigt at udstyre stationen med en Ø-perron, hvorfra man gennem en perrontunnel, der ligger i jordhøjde, kommer ud til stationsbygningen. Godsstationen består af to rangerspor, et pakhusspor, fire læssespor og et spor til rampen. Denne sporplan giver et godt ek-

sempel på en moderne og rationelt udstyret mellemstation uden overflødige spor.

Stationen i Store Heddinge indeholder heller ingen overflødige spor, idet man har fjernet pakhussporet og måske også visse andre spor. Fig. 11 viser de sørgelige rester, nemlig hovedspor, krydsningsspor, et enkelt godsspor og et stikspor til en kombineret side- og enderampe. Efter at stykgods-transport med tog er gået af mode, har man jo heller ikke noget at bruge et pakhusspor til. Perronarrangementet i Store Heddinge viser storstadstilbøjeligheder, idet der er to spor mellem perronerne, og tillige har man forhøjet disse perroner, så de nu er 50 cm høje.

Som eksempel på en lokalstation viser jeg i fig. 12 Sorø Bystation. Da lokalstationerne ligger meget nær de tilhørende baners endepunkter, har man ikke behov for krydsningsspor på dem, med mindre man regner med at udsende togene fra lokalstationen. I adskillige tilfælde anlagdes lokalstationerne for at beskytte handelen i de byer, hvori de anlagdes, idet man ville have, at passagererne skulle gå fra den ene station til den anden, for at de kunne blive så forkomne, at de blev nødt til at proviantere undervejs, og lokalstationerne udstyredes derfor med to perronspor, men i praksis har man næsten altid ladet togene udgå fra og ende på statsbanestationen i byen. Nogle steder - og naturligvis især sådanne steder, hvor lokalstationerne er anlagt af anden årsag - tog man konsekvensen og

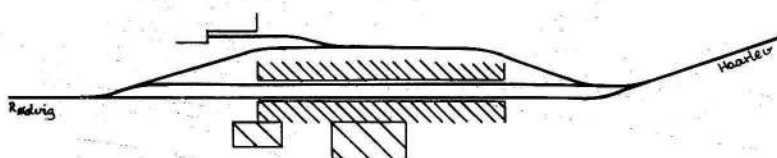


Fig. 11 Store Heddinge



Fig. 12 Sørø Bystation

nøjedes med ét perronspor. Sørø bystation har kun ét perronspor, idet den tilhørende banelinie, der ganske vist officielt var en privatbane, allerede fra åbningen blev drevet af statsbanerne. Af samme grund var det også muligt at undvære remise og depotspor på bystationen, så ud over hovedsporet indeholder den derfor kun anlæg for godstrafikken. På samme side som stationsbygningen ligger pakhuset med et særligt pakhusspor, og der er også et stikspor til stationens siderampe. På den anden side af hovedsporet ligger først nogle rangerspor og dernæst stationens læssespor, og på denne

side ligger tillige stationens enderampe.

Ganske vist er Haslev ikke købstad, men det er dog en by af ret anelig størrelse. Der er et betydeligt antal skoler af forskellig art i Haslev, og der er også en del industri, så stationen har haft et godt trafikgrundlag. Stationen har to perronspor og et antal gods- og rangerspor. Spor 3 (eller hvad det nu måtte hedde) er et kombineret læsse- og pakhusspor, og spor 4 (se ovf.) er også læssespor. Dette spor har en elegant bue bag om pakhuset, og det slutter i den ene ende med et blindspor hen ved siden af en lille byg-

ning, der vist nok engang har været en remise. Stationen har både side- og enderampe, og der er også en kran ved sporet til enderampen. Fig. 13 viser, at man har pillet et par sporskifter op i SV-enden af stationen, men man kan stadig let se, hvordan sporforbindelsen har været, især da man ikke har fjernet sporstykkerne mellem de fjernede sporskifter. Stationen har et meget langt udtræksspor, hvis fjerneste ende man ikke kan se inde fra stationen. Da jeg var der, havde jeg desværre ikke tid til at udforske dette spor nøjere, men der er vist ikke andet end skov ved sporets

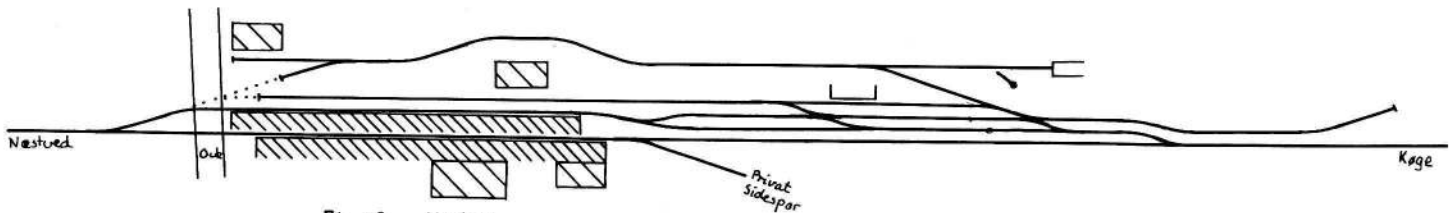


Fig. 13 Haslev

anden ende, så det vil forbavse mig, hvis det fører til noget. Derimod er der fra stationens hovedspor ført et sidespor ind til et savværk.

Til sidst vil jeg vise en stor og forvirret station, nemlig stationen i Fåborg, som den så ud i sine velmagtsdage. Denne station var i princippet overgangsstation mellem to privatbaner, men da de blev drevet af samme selskab, var der kun behov for ét sæt tekniske anlæg. Fig. 14 viser stationens sporplan, og det ses, at vi her har et eksempel på en station uden gennemkørselsspor. Foruden de to banelinier har stationen også en

færgeforbinding, men den giver sig ikke så væsentlige udslag i sporplanen, at man kan tale om en færgestation. Stationens udformning er betinget af, at der i virkeligheden ikke var plads nok på det område ved havnen, man havde valgt at lægge stationen på. Det har derfor været nødvendigt at lægge maskindepotet på den anden side af overkørslen for landevejen til Svendborg. Maskindepotet er bygget i etaper og består af en rundremise til damplokomotiver og to motorvognsremiser, og der er desuden kulgård og andre hjælpeanlæg langs sporet til drejeskiven. I den anden ende slutter sta-

tionen sig direkte til havnen, idet der er to forskellige havnespor. Pakhus og rampe ligger også i den ende af stationen, og i tilknytning til disse ting findes der nogle rangerspor. Efter god sydfyenssk skik er der blindspor for begge ender af perron 2, så man har let adgang til at stille eller hente forstærkningsvogne, men derudover var der vist ikke afsat plads til henstilling af personvogne. Det var dog muligt at anvende ét eller flere af de spor, som jeg antager for godsspor, som personvognsdepot.

O. Buskgaard

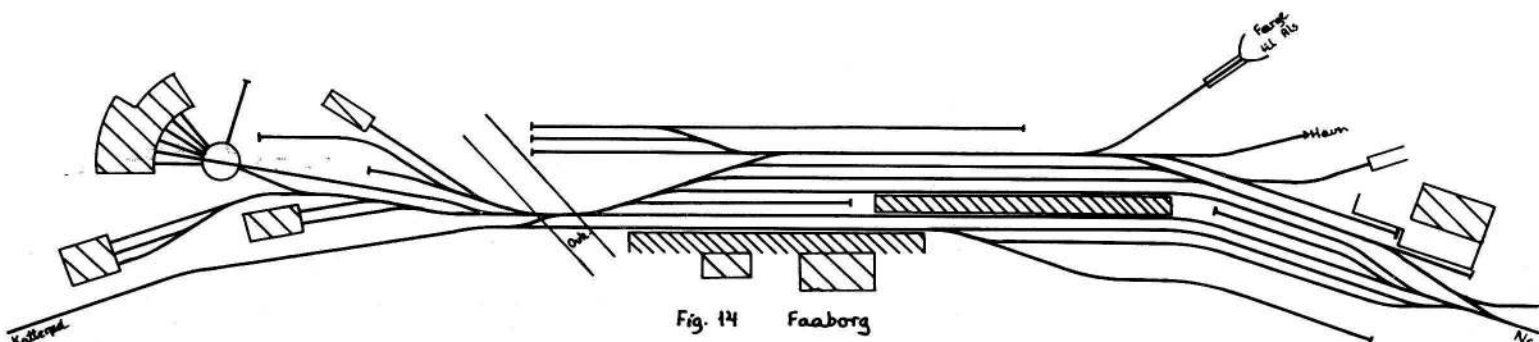


Fig. 14 Faaborg



# JERNBANEOPLEVELSER

EN NOGET USÆDVANLIG  
MODELJERNBANE

Usædvanlig, fordi sporvidden er 381 mm, og fordi formålet med banen er - ja, det handler artiklen om, men sagt kort: politisk. Nu står der imidlertid på side tre (to) i hvert nummer af SIGNALPOSTEN, at bladet er upolitisk, men der er absolut heller intet politisk formål med denne artikel. Tilfældig tilstedeværelse parret med jernbaneinteresse og naturlig nysgerrighed gjorde denne bane til en udfordring.

Er betegnelsen modelbane nu ikke en tilsnigelse? - Prøv blot at høre begyndelsen af banens formålsparagraf: "smalsporet jernbane, der ikke opfylder noget samfærdselsbehov...". Definitionen er naturligvis længere og tydeligere, og dens sidste del adskiller en gængs dansk modelbane fra "vores" bane, der er

## PIONERBANEN I DRESDEN

De socialistiske lande opererer med et begreb, de kalder pionerbaner. Fænomenet er ikke helt ukendt i Danmark, idet der med års mellemrum cirkulerer billeder fra pionerbanerne i danske aviser. Teksten er indskrænket til en kort billedtekst, hvis nøgleord

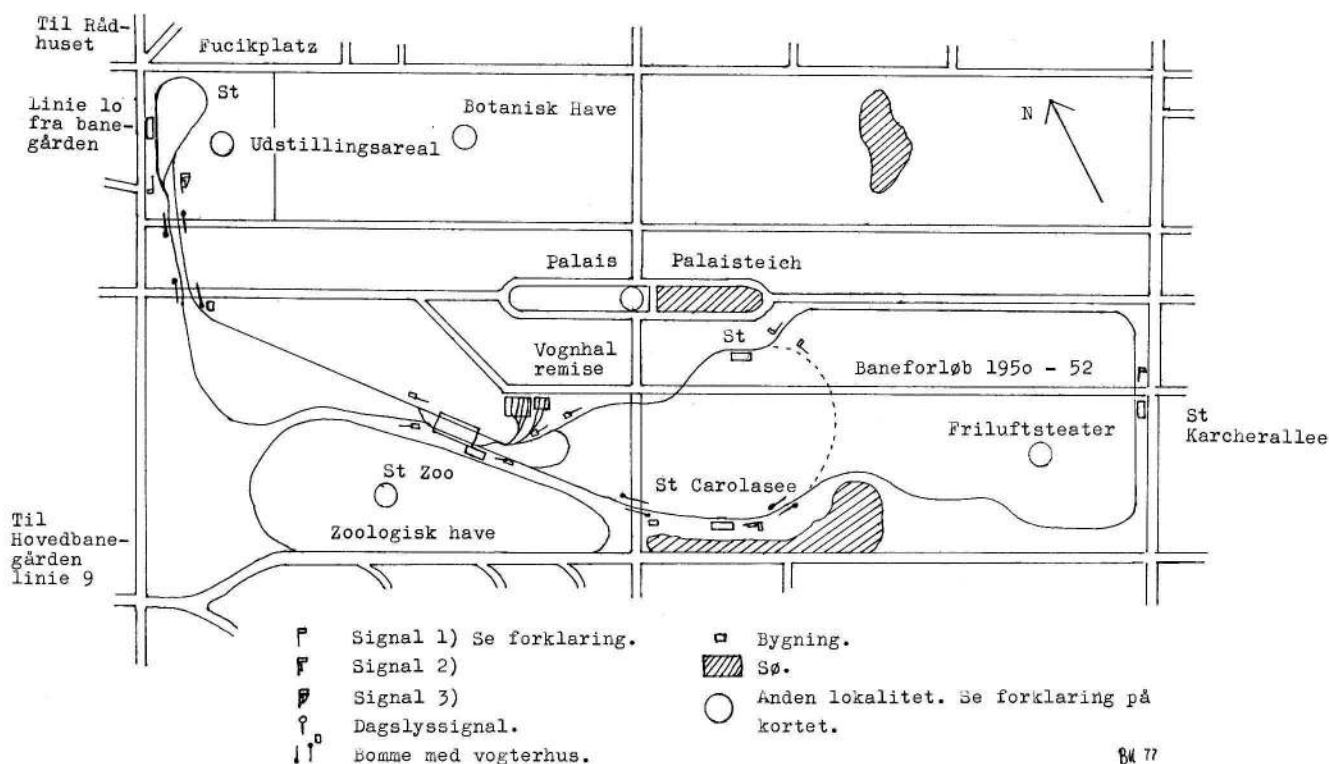
er børnejernbaner og legetøj. Efter læsningen er man lige klog, måske lidt mere nysgerrig.

Jeg måtte holde min nysgerrighed i ave til sommeren 1977, hvor jeg besøgte Dresden, og da der i denne by findes en pionerbane, var det nærliggende at tage begrebet nærmere i øjesyn. Da banen er afsat på det officielle bykort, voldt det ingen vanskelighed at finde den. Sporvejenes linie 10 kører lige til døren: Fucikplatz. En ligeud koster kun 45 øre, så det kan slet ikke betale sig at køre bil derud, navnlig da det er ret svært at finde parkeringsplads. Banen ligger i et stort parkkompleks kaldet Grüne Park, Volks Park m.v. Her findes foruden plæner, skove, søer og lystslot også zoologisk have, botanisk have, friluftsteater og udstillingsfaciliteter.

Banens linieføring fremgår af skitsen (fig. 1), som et par pionerer beredvilligt hjalp mig med. Længden er 5,6 km, og der er fem stationer. En rundtur koster 0,80 Mark eller (pr. jan 78) 2,25 kr. og varer inclusive stationsophold en halv time. Man kan dog nøjes med delstrækninger. De mange transversaler (forbindelser fra det ene spor til det andet) på fig. 1 bruges kun ved oprangeringen af togene samt ved fyraften, når loko

og vogne skal "i hus". Under den daglige drift fungerer banen som en enkeltsporet ringbane. Kørselsretningen fremgår af signalerne, der på fig. 1 er vendt mod toget. De mange signaler er nødvendige, når der køres med to eller endog tre tog ad gangen. Bemærk også de mange bomanlæg med ledvogterhus eller fjernbetjening fra nærmeste station. Bomme og signaler er af de tyske rigsbaners (DR) normalkonstruktion og endog i naturlig størrelse. Angående signalernes betydning, se tillæg 1.

Banen åbnede i 1950 og blev udvidet i 1952 til sin nuværende længde. Sporvidden er 381 mm - et noget skævt mål, men omregnet til fod bliver det "runderere", nemlig 1 1/4 (engelsk) fod. At sporvidden også er en pæn brøkdel (1/4) af De sovjetiske Statsbaners, skal man ikke lægge noget i. Sporvidden blev nemlig bestemt længe før man i DDR tænkte i de baner. Skinnevægten så ud til at være 12-15 kg/m og længden seks meter, altså et svært spor efter omstændighederne. Mange steder var der helt nye skinner. Man kunne få tre sveller ud af en almindelig jernbanesveller. Sporet lå overalt godt, men der kørtes også stærkt, 30-40 km/h. Ganges det op fra modelstørrelse, vil det svare til en hastighed på mindst 120 km/h.



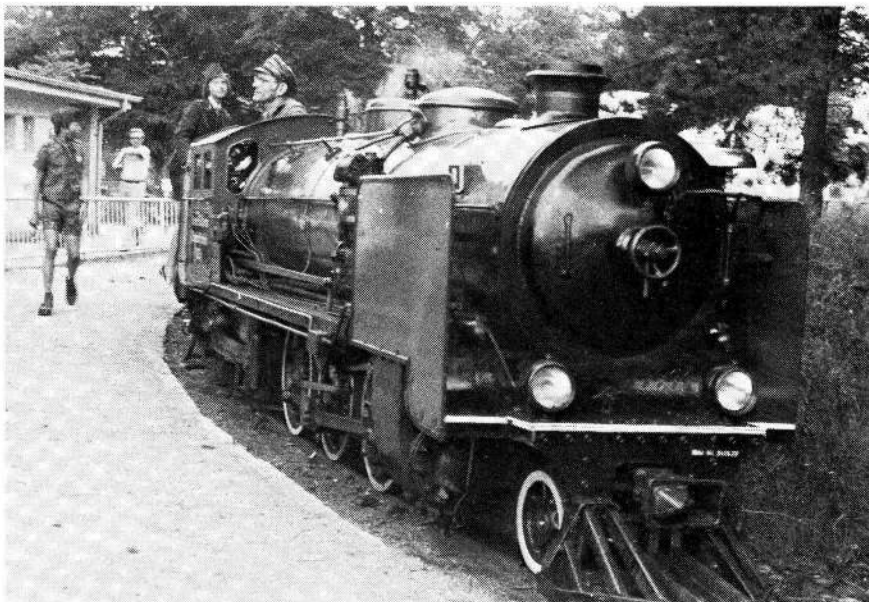


Fig. 2: Toget holder klar på stationen ved Fućikplatz. Lokoføreren, der er jernbanemand, sidder klar i sin tender. Togføreren, en pige på 13 år, er ved at stige på efter at have givet afgang. En jævnaldrende dreng er allerede på vej med signalnøglen, så han straks efter at toget er kørt kan etablere indkørsel for næste tog. Den iøvrigt fikse uniform er blå med rødt tørklæde - ungpionerernes farver.

Fig. 3: Toget passerer bom-anlægget ved indkørselen til Fućikplatz station. Ved sammenligning med manden bag bommen ses tydeligt at bommene er i 1:1, mens toget er i 1:4. Den tjenestegørende dreng i det ret store ledvogterhus fremviste stolt en rugende solsort i tagkonstruktionen. Bemærk "PP"-skiltet - ekstra fløjten før næste overkørsel, som kun var bevogtet af en dreng med et rødt flag. Denne overkørsel ses ikke på fig. 1.

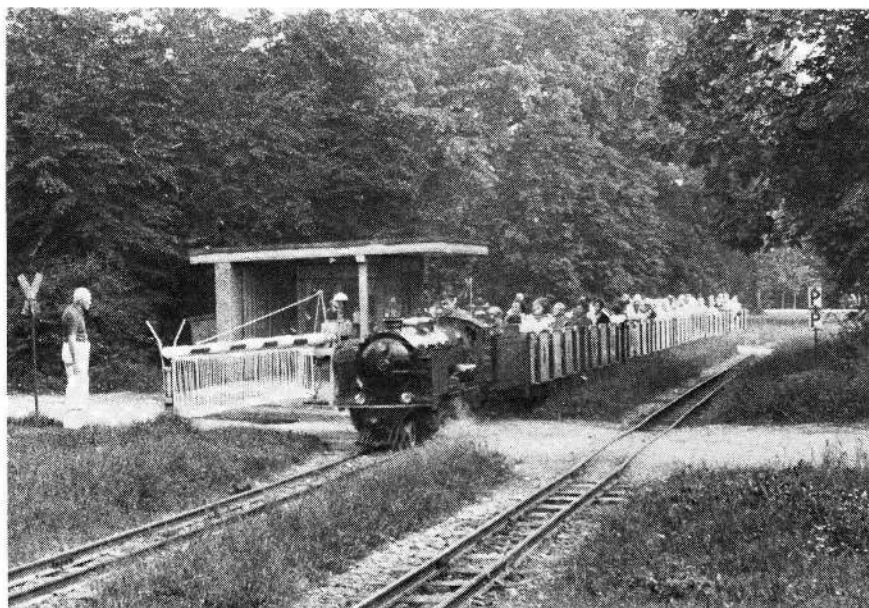


Fig. 4. Fra pionerhovedbanegården, Zoo. Man ser et hjørne af stationsbygningen med perrontag til højre. Herunder ur og under dette den i teksten omtalte Sperre, hvor en pioner står og billetterer. Til venstre et hjørne af perronhallen og et daglyssignal. Midt i billedet pionerernes fane, blå med bogstaverne, JP, med ild over.

#### TRÆKKRAFT

Man rådede over tre lokomotiver: to damploko og et akkumulatorloko. Damplokomotiverne er bygget af den store lokomotivfabrik, Krauss & Co. i München i 1925. Jeg kunne tænke mig, at de er bygget som reklame for fabrikken i anledning af en trafik-udstilling i München samme år. Hvad forbilledet har været, er svært at sige, hvis der overhovedet skal søges noget forbillede. Visse træk leder tanken hen på De Bayerske Statsbaners "flagskib", ekspres-togslokomotivet med typebetegnelsen S 3/6 - af mange anset for at være Tysklands smukkeste damploko. Andre træk leder tanken hen på de netop konstruerede nye enhedsloko af typen 01. Blot er modellerne i en fjerdedel naturlig størrelse. Fabrikken byggede tre ens loko til at køre udstillingsgæ-



sterne rundt på messeområdet, og derefter turnerede lokomotiverne Tyskland rundt på lignende udstillinger og var blandt andet i 1930 i Dresden. Her var de igen i 1939, men i de efterfølgende år var der formentlig ingen, der skænkede dem en tanke på grund af krigen; først i 1950, da Den tyske demokratiske Republik var et år gammel, fik man den ide at anvende dem på en pionerbane. Loko nr. 1 og 3 beholdt man i Dresden, men nr. 2 blev sendt til Leipzig til en tilsvarende bane.

Krauss havde åbenbart succes med sine kvartstørrelsesloko, idet man i de næste par år byggede endnu ti loko, dels 2-C-1 koblede loko som pionerbanens, dels to-koblede. De fleste skulle køre endnu, omend et enkelt har fået anden beskæftigelse. Et kan i dag ses i Stuttgart og et par i Wien (Prater), begge steder på baner i forlystelsesparker, nogenlunde svarende til banerne i Løve-land, Legoland, Velling Koller, Ålholm, Knuthenborg m.v.

Lokoene er rigtige damploko. De fyres med koks og kører forbavsende godt og roligt. De er tilsyneladende i tip-top stand, men det var også mit indtryk, at chefmekanikeren passede dem, som var de hans egne. De vejede ca. 8 tons. Akkumulatorlokomotivet var det tungeste med sine 9 tons. Her kunne føreren sidde inde i førerhuset, mens han i damplokoene sad i tenderen. Akkumulatorlokomotivet har formentlig haft et af de i DDR ret udbredte, russisk byggede, diesel-elektriske loko fra Worosjilovgrad til forbillede. Det var sort og rødt, mens damplokomotiverne havde den gamle bayerske grønne farve.

Man rådede over 26 vogne, 4-akslede, åbne, 6,5 m lange og med plads til 16 passagerer. Togstørrelsen var ni vogne - ikke fordi lokomotiverne ikke kunne trække mere, men fordi perronerne ikke var længere.

#### DRIFTEN

Banen var i drift om eftermiddagen efter skoletid, normalt mellem 15 og 18. Til den daglige drift behøvedes 50 børn. Lørdag og søndag, hvor der kørtes med tre tog, skulle man bruge 60 børn. Der var job nok: nogle solgte billetter, andre klippede dem ved

"sperreren", nogle agerede stationsforstandere, togførere og ledvogtere, andre passede signaler eller bevogtede de overkørsler, der ikke var forsynede med bomme eller advarselslys. Hver station passedes af fire tog i timen, idet en rundtur tog en halv time. Station Zoo dog af otte tog i timen, og for begge opgivelser vedkommende vel at mærke om hverdagen, hvor der kun var to-togsdrift.

Desuden var der værksteds-, sikrings- og sporarbejder, hvor børnene ikke kom i kontakt med publikum. Arbejder, der ikke nødvendigvis skulle udføres i driftstiden, og hvor jeg også har en fornemmelse af, at Rigsbanernes ingeniører og banekolonner gav en hånd med. I alt mønstrede pionerbanen 350 pionerer.

I 1976 havde man ikke mindre end 600.000 betalende passagerer. Det kunne således ikke kun være børnenes egne onkler og tanter, der kom for at beundre dem, men en massiv folkelig opbakning af ideen. Statistisk har hver indbygger i Dresden det år rejst mere end én tur med banen.

Jeg besøgte banen af jernbaneinteresse - det skal ingen hemmelighed være, men det jernbanemæssige var hurtigt overset. I stedet blev jeg fascineret af ideen bag pionerbanen. Jeg ville godt vide, hvordan man får 350 børn - drenge og piger! til med en sådan iver at gå ind i et sådant rutinearbejde, for det vil det uden tvivl ret hurtigt blive for dem. Naturligvis skulle alle drenge for en generation siden på et vist tidspunkt være lokomotivførere, og jobbet har stadig tiltrækning, hvilket veteranbanerne (i Danmark) kan tale med om, men der må i DDR være andre aspekter også.

Samarbejdet mellem børnene var fantastisk. F.eks. skulle den fungerende (stationsforstanderen) sikre sig, at signaler og bomme var henholdsvis oppe og nede, samt at publikum ikke stadig myldrede ind på perronen. Lågen (Sperreren) skulle være lukket, inden han gav afgang til togføreren. Sidstnævnte skulle sikre sig, at publikum på perronen var færdige med at stige ind, inden lokomotivføreren fik signal til afgang. Ansvar var på nogle stationer med kurvede spor helt børnenes, idet lokomotivføreren ikke kunne overse hele perronen. Børnene var meget alvorlige

under udførelsen af deres job. De fleste tegn afgaves i retstilling! Samme stilling indtoges af ledvogterne, mens de gjorde honnør ved hvert togs passage. Der var ingen tvivl om, at mange af børnene havde et ansvar, og at de følte et ansvar. De tog det helt alvorligt. Lokomotivføreren, der var voksen, kunne i givet fald redde nogle situationer, men under mit besøg klappede alt, uden at han behøvede at løfte så meget som et øjenbryn. Mens man i USSR ser børn som lokomotivførere, har DDR den samme regel som vi har i Danmark: ingen omgang med dampkedler uden kedelcertifikat. Altså i praksis en aldersgrænse. Lokoførerne var statsbanefolk, men mon ikke også medlem af det kommunistiske parti? for at få sådan en tjans. De havde ansvaret for driften, og mon ikke også medansvar for den socialistiske opdragelse?

Det slog mig, at flaget blev strøget ved fyraften uden ceremoni og at perroner, billetsalg og stationskontor blev fejlet - uopfordret.

#### FORMÅL

Det er fristende at sammenligne pionererne med vore spejdere, en sammenligning de dog ikke brød sig om, men som en til Vesttyskland flygtet tidligere Dresdenbo udtrykte det: Spejdere? Nej men man kan sige, at det er spejderarbejde, de udfører! Modviljen mod spejderbetegnelsen kunne skyldes ukendskab blandt pionererne til vort system. De har måske kun hørt om vore religiøse spejderkorps og vidste ikke, at også andre grupper, bl.a. politiske har spejderkorps eller spejderlignende ungdomsorganisationer.

80% af DDRs skoleungdom (de 10 - 14 årige) var pionerer, (egentlig ungpionerer - Junge Pioniere = JP). Ikke alle var de naturligvis ved pionerbanen. Der var talrige andre aktiviteter, og bystyret havde stillet et helt slot til rådighed for JP'erne. I den nærliggende Karl Marxstadt var en af aktiviteterne f.eks. anlæg og drift af en større modelbane.

Som i Danmark er der et vist frafald med alderen. Kun 50% af de 14 - 18 årige gik videre i FDJ (Freier Deutscher Jugend). Næste skridt derefter er så partiets ungdomsafdeling, men her er tilslut-



Fig. 5. Ernst Thälmanns-strasse, en af Dresdens hovedgader. Alle husene er rejst efter krigen, både glas/beton-paladset til venstre, der i øvrigt er kulturhuset, og de ældre udseende huse. Til højre en kø, der fortsatte langt ind i varehuset. Køer var dog ikke mere typiske for bybilledet. Midt i gaden en gul sporvogn med to bivojne, og lidt længere nede to røde motorvogne med én bivojn.

Fig. 6. Sporvognstog bestående af en motorvogn og en bivojn i Leningraderstrasse foran rådhuset. Lidt længere henne lå en til dels underjordisk sporvognsstation af imponerende dimensioner. Statuen af pigen med hakken er rejst til ære for kvinderne i Dresden, der måtte rydde op i ruinerne efter krigen.



Fig. 8. Det udendørs opstillede museumsmateriel på Radebeul Ø. Bemærk hjulet til Heberlein (eller Görlitzer?)bremsen og de påmalede kongekroner. Lokomotivet er af den type, der anskaffedes kort efter første verdenskrig, bygget i forlængelse af en vellykket serie militærbanelokomotiver. Maskinen er fem-koblet. I 1960 fik det sidste dusin - der var tilbage - nye kedler og andre ændringer. Dette eksemplar ser dog ud til at være ført tilbage til sin oprindelige skikkelse. Endnu et eksemplar befinder sig køreklart i remisen. Typen hedder VI K.



ningsprocenten endnu lavere.

Imidlertid har partiet allerede i JP øvet sin indflydelse i form af socialistisk opdragelse, supplerende den i hjemmet og skolen givne.

Tilsyneladende beskæftigede pionerbanen både JPere og FDJere - flest JPere naturligvis.

Pionerbanen er ikke legetøj, som antaget af danske aviser. Den er opdragelse til samarbejde eller skal vi udtrykke det sådan: arbejde i socialistisk ånd. Jeg tror heller ikke, at flertallet af disse børn senere bliver jernbanefolk, som antaget af de første vestlige jernbaneskribenter, der fik lov til at besøge USSR, og som bagefter beskrev fænomenet. (Det er dog muligt, at forholdene er anderledes i USSR?). Derimod skal mange af pionerbørnene nok få en højere

uddannelse, og det skulle ikke undre mig, om de fleste af dem senere dukker op i de frivillige "studentbrigader" på jernbanearbejde i sommerferien (mod kost, løg og løn).

Nu stod der meget vel i pionerbanens formålparagraf, at børnene skal lære jernbanedriftens grundregler. Uden disse ville driften af pionerbanen også bryde sammen! Det var tydeligt, at samarbejdet var det centrale, mens jeg så på. Samme formålparagraf konstaterer dog, at pionerer med interesse for jernbanedrift er et værdifuldt aktiv for statsbanerne.

En enkelt lokomotivfører ved statsbanerne, jeg talte pionerbane med, var dog knap så begejstret for ideen. Måske har han på et eller andet tidspunkt haft en elev, der som forhenværende jernbanepioner har været alt for klog. Pionerbanedrift kan naturligvis ikke overføres på rigtig jernbanedrift.

De økonomiske forhold er uoplyst, men med ulønnet arbejdskraft (bortset fra lederne), og de nævnte 600.000 betalende passagerer - sammenholdt med billetpri-

Fig. 7. Smalsporet saksisk loko af typen IV K. Byggeår 1898. Den er 4-cylindret og drivhjulene er koblet efter system Mayer. Dette loko er set på trafikmuseet, men i Radebeul Øst opbevares et køreklart eksemplar.



sen, skulle banen sagtens kunne hvile i sig selv. Banens kilometer-takst ligger tilsyneladende over statsbanens og væsentligt over sporvejenes. Avisoverskrifter som "Verdens dyreste legetøj" passer ikke på Dresdens pionerbane. Retfærdigvis skal det også nævnes, at bedømmelsen heller ikke var møntet på netop Dresden. Den gjaldt anlægget i Kharkov i USSR.

Det var nogle trætte børn, der stod ved sporvognsstoppestedet med deres mapper under armen. Klokkeren var nu 18.15, og de havde været i skole, måske siden kl. otte om morgenen. Nu skulle de hjem til lektierne, trætte, men synligt tilfredse med at have været et lille, perfekt virkende hjul i samfundsmaskineriet og tilfredse med at have ydet en indsats for deres land. En lignende indstilling kendes også fra Danmark, men indehaverne af denne indstilling hører ikke just til de, der høres mest. (Skade, thi staten er os alle sammen - under alle politiske systemer!).

Med nogen ret kan man sige, at pionerbanebørnene tilhører et kommunistisk transportarbejderforbund. Det var simpelthen umuligt at undgå at drage sammenligning med vort hjemlige ditto, her i sommeren 1977. Ideologien skulle være den samme? men praksis har rigtignok været en anden! (De erindrer måske færgestrejkerne?).

Endelig er der fristelsen til at se på lønningerne for en voksen kommunistisk transportarbejder i DDR. Imidlertid er det ingen nytte til at nævne et beløb. Omregning kan ikke foretages, da Markkursen er kunstig, og sammenligning kan ikke drages, da skatter, huslejer og priserne på de daglige fornødenheder er bemærkelsesværdigt lave. Lønnen er tilsvarende lav, men det er en overraskelse, at en transportarbejder, f.eks. ved Dresdens bytrafik (sporvogne, busser, Elbfærger og Elb(udflugts) både) foruden sin løn får gratis rejse for sig selv og sin husstand, andel i virksomhedens overskud og bonus, hvis femårsplanens mål blev nået. Tilbuddet gjaldt både vognstyrere, vedligeholdelses- og rengøringspersonale. Det er sikkert kendt, at der i DDR er mangel på arbejdskraft.

## PIONERBANERNES UDBREDELSE

I Leipzig ligger en pionerbane magen til Dresdens, idet man som nævnt her har et loko af samme type. I Berlin derimod har pionerbanen sporvidde 600 mm, og trækraften er dieselloko. Foruden banerne i disse DDRs tre største byer er der nylig åbnet endnu en pionerbane, nemlig i Cottbus i det sydøstligste DDR. Ydermere viser kortet en bane i Magdeburg.

Pionerbaneideen er oprindeligt russisk, fostret i tiden mellem verdenskrigene. I USSR findes der i dag 35 anlæg med tilsammen 200 km bane. I Volgograd - en kort overgang bedre kendt som Stalingrad - hvor sporvidden er 600 mm anvendes et tidligere tysk militærbanelokomotiv fra anden verdenskrig, taget af russerne som krigsskadeerstatning. I Kharkov i Ukraine er banen 17 km lang og forbinder en forstad med byen. Her er endog jernbanerestaurationer, men om børnene også bestri-der disse job, vides ikke.

Efter anden verdenskrig bredte ideen sig i de socialistiske lande: således Ungarn, Rumænien, Tjekkoslovakiet og Kina. Banen ved Kosice i Slovakiets østlige del er særdeles velvoksen, idet sporvidden her er 1000 mm - samme dimension som f.eks. sporvejene i Århus eller De bornholmske Jernbaner.

Pionerbaneideen kan nok næppe overføres til Danmark. Noget af det, der kommer nærmest, tilpasset danske forhold, er trafikskolen i Legoland, hvor børnene er individualister med hver sit køretøj, mender er i høj grad lejlighed til samarbejde. Trafikskolen er en meget populær leg, men samarbejdet kan udarte til alles kamp mod alle - ligesom i det virkelige liv: på en forstoppet vej en rigtig varm sommerdag!

I jernbaneklubberne her i landet kan der findes en del paralleller til pionerbanen, omend gennemsnitsalderen er noget højere, og klubberne har flere andre intentioner at tilgodese.

For individualisten kan vi også finde en parallel: han møder op med sit køretøj f.eks. i en grusgrav eller på en isbane, og gennem "leg" øver han sig i at tømme hestekræfterne, så han i en eventuel farlig situation har større chancer for at klare sig?



Fig. 9. I 1920'erne dannedes Deutsche Reichsbahn (DR), og man tog straks skridt til rationalisering af lokomotivbestanden. Mange loko, der kun eksisterede i få eksemplarer, erstattedes af en stor 1-E-1 enhedstype. Det her viste eksemplar, der er fotograferet i Dippoldiswalde på Kurort Kipsdorf-strækningen, har blandt andet dome (kedeloverbygning) som andre enhedsloko, f.eks. 24 og 64.



Fig. 10. Hovedvejen fra Berlin til Prag går gennem Dippoldiswalde. Vejen benyttes bl.a. af adskillige danske lastbiler på vej til og fra Orienten. Blandt de mærkelige oplevelser chaufføren kan komme ud for er at skulle stoppe for en mand med et rødt flag, fordi et 750 mm damplokomotiv med et par normalsporede godsvogne på transportør skal tværs over hovedvejen. Sidesporet ligger på fri bane, og resten af godstoget holder til venstre i vejsiden. Kornfirmaet har rangerspil til flytning af vognene, men andre fabrikker langs banen havde egne remiser!

Fig. 11. Først i 1950'erne byggede DR endnu en serie loko efter tegningerne fra 1920'erne, men dog med anvendelse af svejsning og andre moderne teknikker. Nybygningen her er ligeledes forvejet i Dippoldiswalde, hvor der passerede fem loko på en times tid. Forskellen fra enhedslokoet ses tydeligst på domene, men også enhedslokoet viser nogle flere nitter i samlingerne end nybygningen.



#### DRESDENS HISTORIE

Under et besøg i Dresden er der mange andre ting at se på. Før krigen var Dresden kunstens og kulturens by, og navnlig i de senere år er byen kommet godt med igen. Bystyret går videre i de fodspor, kong August den Stærke betrædte. I DDRs første år skulle kunsten tjene folket (staten), men i de sidste par år er der rejst selv efter danske forhold - rigtig mange skulpturer af vidt forskellig art, deriblandt mange harmløse ting, hvor fortjenesten er svær at se.

En anden ting, man ikke kan undgå at lægge mærke til, er de mange år efter krigen. Man kan her faktisk få et begreb om, hvad

der venter os i en tredje verdenskrig - bortset fra at der nu ikke behøves et tusinde fly eller halvfems minutters angreb, og at vi ikke slipper med kun 30.000 ofre og 60% ødelæggelse af byen. Angrebet fandt sted natten mellem den 13. og 14. februar 1945, på et tidspunkt, hvor krigen forlængst var afgjort og Det tredje Rige forlængst delt af sejrherrene. Dresden lå i den russiske zone, men det var engelske og amerikanske maskiner, der udførte angrebet. Forklaringerne er mange - og de er noget forskellige.

Hele den indre by blev ødelagt. Dresden var på grund af sine kunstskatte hidtil blevet skånet for bombeangreb, men nu lå slotte, museer, kirker og beboelseshuse i ruiner. Kun meget lidt kunne repareres; det meste måtte fjernes af kvinderne i årene efter.

Ofrenes antal kan ikke fastslås, da byen på det tidspunkt var overfyldt med flygtninge fra øst. 30.000 er det officielle tal, men der er set opgivelser helt op til 130.000. Brandene var så voldsomme og sugede så meget luft (ilt) til sig, at folk, der efter angrebet vovede sig uden for døren, sugedes gennem gaderne og ind i det brændende centrum's flammehav. Selv tjæren på gaderne brændte.

Efter oprydningen begyndte man på genopbygningen af både kulturbygningerne og boligkvartererne. Ikke ethvert bystyre havde vovet at starte med at genrejse lystslottet Zwinger, men i dag kan enhver se, at det var rigtigt. Det har betalt sig - rent økonomisk! Nogle boliger genrejstes i ny, moderne stil, mens andre genopbyggedes, som de så ud før krigen. Både her og ved Zwinger og andre kulturbygninger er det indre dog fuldt moderne (beton). Netop i 1977 tog man fat på restaureringen af den 16. kulturbygning, Semperoperaen. Nu resterer kun slottet og den protestantiske domkirke, men det er ikke meningen at domkirken skal genrejses. Den skal blive liggende som en ruin - som et Manmal. (Kendes ordet Denkmal, behøver Manmal næppe oversættelse).

Endnu ligger store grønne områder i centrum og venter på bebyggelse, mens kaninlivet trives. Sammenlignet med Forbundsrepublikken forekommer genop-

bygningstempoet langsommere i DDR, men vi må ikke glemme, at Dresden foruden krigens ødelæggelser også af russerne fik demonteret 75 fabrikker efter krigen som krigsskadeerstatning. De lå i yderkvartererne og var derfor intakte. Pudsigt nok findes denne oplysning kun i vestlige kilder. Desuden tog russerne alle kunstværkerne, som før krigen bl.a. var udstillet i Zwinger, men som i begyndelsen af krigen blev gemt i minegange i Erzgebirge. Da museerne var genopbygget efter krigen gav russerne af en eller anden grund kunstværkerne tilbage til DDR i restaureret stand. Det mest kendte billede er nok Rafaels Den sextinske Madonna - mest kendt for de to små gådefulde engleansigter, der er placeret i billedets kant. Hverken dette billede eller nogle af de øvrige havde imidlertid haft godt af opholdet i de kolde fugtige minegange, menda restaureringen er perfekt, opdager man det næppe i dag.

Nu fremtræder Dresden som en lys og venlig by, præget af brede gader, gågader og navnlig blomster, springvand og skulpturer - ret anderledes end andre af DDRs byer. (Slotshaven i Zwinger har dog ikke fået bevilling til blomster - sådanne ses kun i gamle turistbrochurer).

Indbyggertallet, der før krigen var 630.000, er nu meget nær 500.000, og det er stadig for nedgående.

#### DRESDENS OMEGN

For jernbaneinteresserede er trafikmuseet midt i byen et besøg værd. Det er ikke stort, for meget museumsmateriel er stadig i drift rundt om på de små baner, og hele førkrigssamlingen blev ødelagt under krigen. Mest interessant forekommer nok jernbane- og sporvejsafdelingen, men også de øvrige afdelinger: skibe, fly, biler, motorcykler og trædecykler er seværdige med udbytte, idet DDR først efter krigen har forladt "vor kulturkreds".

En stor samling af 750 mm jernbanemateriel findes på stationen i Radebeul Øst. Noget af det bruges endog fra tid til anden til "traditionsture". Angående denne kørsel henvises til Dresdens plakatsøjler, hvor informationer findes.

Banen fra Radebeul Øst til

Radeburg nord for Dresden er sammen med Freital Hainsberg - Kurort Kipsdorf syd for Dresden blandt de sidste eksisterende rester af det tidligere så omfattende saksiske smalsporet, der i sine velmagtsdage nåede en længde på 520 km. Blandt andet kunne man køre fra Dresdens forstæder til Leipzigs forstæder på smalspor, og omtrent midtvejs passeredes Mügeln, Europas største smalsporbanegård, hvor der i velmagtsdagene opstilledes 40 persontog daglig - foruden gods- og særtog. Både Radebeul Øst og Freital Hainsberg nås bekvemt med sporvogn eller nærtrafiktog.

Fjernere i Thüringens og Erzgebirges bjerge henligger endnu et par småbaner, og mens det tidligere forlød, at alt smalspor i DDR skulle fjernes inden for en kortere årrække, erkender man nu fra officiel side, at smalsporbaner bør bevares i turistegne. Beslutningen gælder banen til Radeburg og forhåbentlig også begge Harzbanerne, men banen til Kurort Kipsdorf var i fare, fortalte "en indfødt" mig. En af banens største kunder var nylig gået over til lastbil, men allerede på dette tidlige tidspunkt var den lokale befolkning begyndt at røre på sig (avispolemik). Forhåbentlig har man bedre held med sig her, end vi har haft i Danmark, hvor vi først begynder at røre på os, når en banes eksistensgrundlag er helt borte. I DDR har befolkningen imidlertid bedre kort på hånden: den ejer både banen og fabrikkerne. Spændende, hvad det ender med.

Med lidt held kan man få et repræsentativt udvalg af de saksiske smalsporloko at se ved besøg på banerne og på museet. Det gælder den gamle Mayer-maskine med de to mod hinanden vendende cylindre. Det gælder feldbanelokomotivet fra første verdenskrig, de store enhedsloko fra trediveerne samt de moderne kopier fra 1954-56. Sidstnævnte fremfører normalt togene.

#### TILLÆG 1: Signalerne.

Det tyske signalsystem adskiller sig noget fra det danske, hvorfor signaturforklaringens kortfattede tekst på fig. 1 næppe vil være fyldestgørende.

I korthed betyder en vandret vinge på et armsignal stop. Har

signalet to vinger er kunden øverste vandret. Den nederste sidder lodret opad langs masten. Kør markeres for alle typer ved at den øverste vinge peger skråt opad til højre. Viser signalet to vinger skråt op til højre, er betydningen langsomkørsel. I praksis vil det ofte sige, at togvejen ikke er ret. Altså signalet har indbygget hastighedsvisning.

Ser vi på signalerne for Fučíkplatz, er indkørselssignalet tovinget, og vingerne er "koblet". Det kan således kun vise stop eller langsomkørsel. Selv om togvejen er ret, er kurven så voldsom, at den kræver nedsat indkørselshastighed. Ved udkørsler der ingen problemer med kurver, hvorfor udkørslen kan ske med største hastighed. Signalet behøver kun én vinge.

På Carolasee har udkørselssignalet to ukoblede vinger. Én vinge betyder udkørsel med fuld hastighed, altså mod Karcheralée. To vinger angiver udkørsel med nedsat hastighed gennem sporskiftets afvigende gren ad det ikke mere i brug værende spor til Palaisteich.

Zoo har daglyssignaler af tilsvarende type. Pionererne skal lære alle typerne. De var da også til fulde klar over signalernes udseende og placering og tegnede en signalplan og satte mig ind i den uden tøven.

TILLÆG 2: Pionerbanen i Cottbus.

Fra sædvanligvis velunderrettet kilde meddeles det netop, at pionerbanen i Cottbus har fået et af lokomotiverne fra Muskauer Waldbahnen, formentlig et af feldbanelokoene fra første verdenskrig? Det vil sige, at denne bane må have sporvidden 600 mm og absolut være værd at besøge, hvad enten man vil se på pionerer eller studere veteranloko.

#### KILDER OG SUPPLERENDE LITTERATUR

Litteratur på dansk om emnet findes ikke. Emnet er dog berørt for USSR's vedkommende i Carlo Andersen: Farvel til damphesten (Høst & Søn, København 1967) side 58. (65.84).

Et billede fra pionerbanen i Kharkov, USSR, findes i: Howard Loxton, Railways (Paul Hamlyn, London 1963) side 74. (st 65.84).

P.B. Whitehouse: Round the World on the narrow Gauge (Ian Allan, London 1966) side 26 bringer et billede fra pionerbanen ved Košice, Tjekkoslaviet.

På tysk er emnet berørt i Walter Ess, Henschel Nr. 25983 (DKBM e.V., Gütersloh 1976) side 104. Forfatteren har uden tvivl sine informationer fra:

Josef Otto Slezak: Breite Spur und weite Strecken. Denne bog må antages at være udgivet i

Wien ikke tidligere end 1958.

Formålsparagraffen er hentet i Lexikon Modelleisenbahn (Transpress, Berlin 1971), side 242. (69.65)

Generelt om smalsporbaner i DDR kan læses i Gerhard Trost: Kleine Eisenbahn Ganz Raffiniert (Urania, Leipzig 1970) kap. 17, side 251 ff. (69.65).

De saksiske smalsporlokoer gennemgås i H. J. Obermayer: Taschenbuch Deutsche Schmalspur-Dampflokomotiven (Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, 1971).

Beskrivelse af en rejse fra Radebeul Ø. til Radeburg findes i H. G. Christiansen: Små tog på spinkle skinner (Clausen, København, 1972) side 102 ff (65.84).

Om Dresden og DDR kan læses i Deutsche Demokratische Republik. Reiseführer. (44.2).

Bøger med decimalnummer (i parentes) er lånt på biblioteket. Bog nr. 2 findes uden tvivl i en nyere udgave. Der er i nogen udstrækning anvendt mundtlige kilder og egne optegnelser. Der har dog vist sig uoverensstemmelser mellem skriftlige og mundtlige kilder. Det gælder blandt andet pionerbanelokoernes byggeår og oprindelse. Det har ikke senere været muligt at forene synspunkterne.

Bent Hansen

# Vi Bygger

## EN HF-VOGN i 0

I sidste artikel omtalte jeg, at jeg var ved at bygge en Hf-vogn. De fleste har nok tænkt, hvad ialverden det dog var for en vogn, men DSB har virkelig haft en lukket godsvogn litra Hf.

Jeg har set den engang som ung i Odense, det var vel i 1950-erne, og jeg blev meget forelsket i den. Da jeg fik en sending sider fra Dansk Jernbanearkiv, var den med, og jeg kontaktede den ihær-

dige leder, for at få en tegning i 0. Da det var en ombygget vogn, kunne jeg jo ikke få fat i en originaltegning, hvad jeg ellers foretrakker.

Jeg fik den, det vil sige, jeg fik forsten, som så meget usymmetrisk ud, men så må den gode Hr. Topp have fået skrupler, for kort efter kom en ny, som så mere normal ud. Godt nok var det en mærkelig vogn, men der var dog grænser.

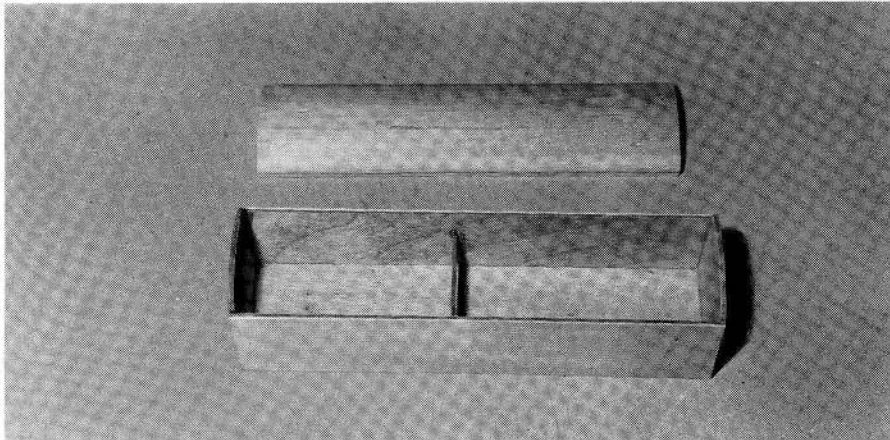
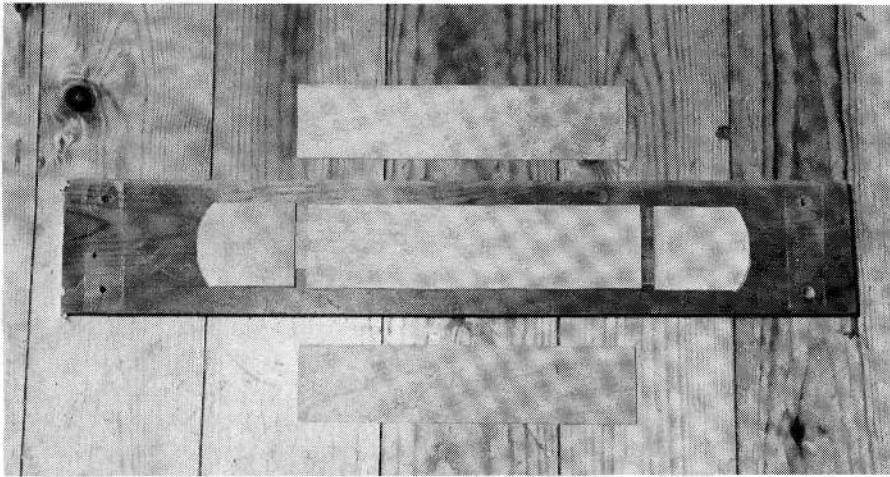
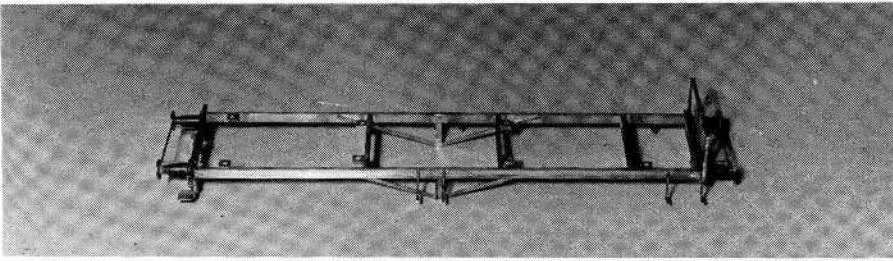
Ifølge Jernbanearkivet er den bygget i 1924 i Tyskland som treakslet fiskevogn, ZF 500 071 og overtaget af DSB i 1938. Den er så ombygget i 1942 til en vogn, der lignede en forvokset Ia, men malet brun som en Hd, og fik samtidig den midterste aksel fjernet. I 1954 er den ombygget til værk-

stedsvogn nr. 4 og senere har den haft nummer 464. Om den eksisterer endnu ved jeg ikke.

K.E. Jørgensen fremtryllede et par billeder af vognen som værkstedsvogn, og så gik jeg igang.

Siden barndommen har jeg altid taget det sværeste først, så man bagefter kan glæde sig over det lettere, så jeg begynder altid med undervognen, som jeg har vist på foto 1. Den er loddet op af NEMEC-profiler, og pufferne var nogle fra Heinzl, som jeg har haft liggende i flere år. De er ikke særlig gode, og laves ikke mere, men jeg ville se at få dem brugt. De 8 øjer, som er loddet på den indvendige side af undervognen, er beregnet til at skrue den fast på vognkassen med.





Fornylig har jeg igen set en byggebeskrivelse til en vognkasse, som skulle fræses og stiftes og hvad ved jeg. Derfor har jeg taget et par billeder af Hf-eren under bygning, så man kan se, at det slet ikke er nødvendigt med alle de "Falbela'er" som vi siger på Fyn. På foto 2 er bunden slået på et stykke brædt og sider og gavle ligger udenomkring. Bunden er et stykke finer, men hård masonit er lige så velegnet. Sider og gavle er 2,0 mm krydsfiner, der så har fået påklisteret noget af det rillede finer, som JP-Hobby sælger. Dette her er nu købt hos JMJK, men det er jo lige meget. Fineren er kilstret på med Karlsons klister, som er knapt så hurtigttørrende,

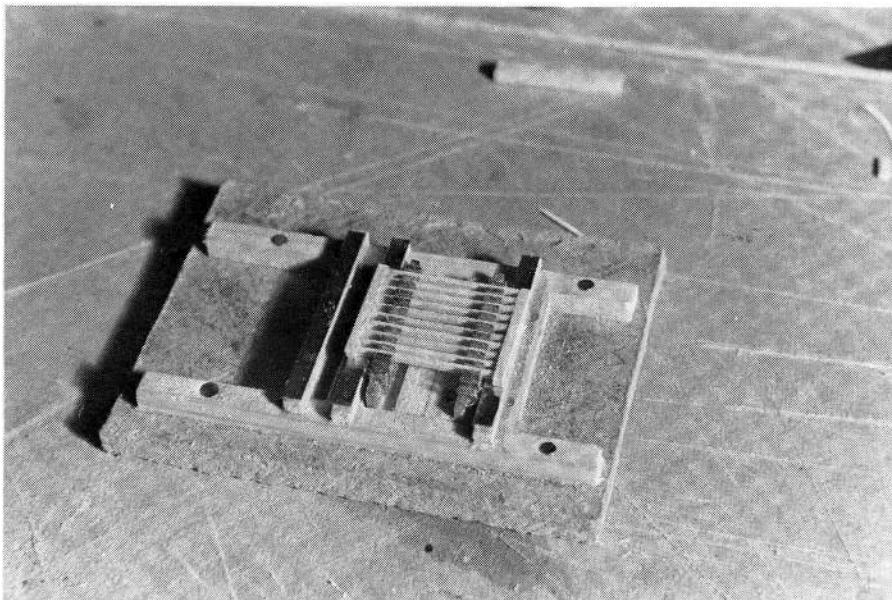
så man kan glatte det lidt ud og skubbe fineren på plads. Gavle og bund har samme bredde, hvilket vist også fremgår af billedet. Bunden er klodset lidt op, da siderne normalt går ned under bunden på de fleste vogne. Hf-eren er særlig slem, jeg tror det drejede sig om 2-3 mm, men den er altså heller ikke normal. Jeg giver lige bunden et par små stifter, så den ligger plan og fast, og så smører jeg lim på. Her bruger jeg UHU-hart, som tørrer hurtigt og meget hårdt, men Lima C-lim kan også bruges. Først gavlene, som med en vinkel stødes hårdt op til enderne af bundpladen. Så siderne, som jo skal have både i enderne og i højde med bunden, altså diverse mm oppe. Også her

bruger jeg vinklen, som kan støtte på brædtet, som jo selvfølgelig skal være plant og lige i alle retninger. Siderne skulle kunne passe sig selv, da de jo hviler an mod gavlene, som gerne skulle være i vinkel. For at vognen ikke skal "smalle ind" på midten, sætter jeg gerne et stykke krydsfiner ind i midten, og det skal selvfølgelig være af præcis samme bredde som gavlene.

På foto 3 ses den nu fremkomne kasse, som nu kan skrues på undervognen - eller omvendt. Den skiller ikke ad i stille vejr, det kan jeg love, og er man nervøs, så kan man sætte et par lister i hjørnerne som forstærkning. I baggrunden ligger taget, som er et tagprofil fra JMJK. Taget er selvfølgelig også aparte på denne vogn så det skal høvles til, så det passer efter tegningen på nær 1,5 mm som er beregnet til et stykke finer, som kan rage ud over enderne.

Dette ulykkelige finer voldte mig nogle kvaler. Min lokale Jens Hobby havde - vidste jeg - 1 henholdsvis 2 mm Abaci-finer, men jeg skulle jo bruge 1,5 mm, og det skulle kunne bøjes meget. Jeg prøvede først med kludepap (det grå) men det var ikke godt. Når det blev gjort vådt, lod det sig villigt forme, og da det blev tørt holdt det fint formen, men det var ikke til at skære pænt af ved tagrenderne, eller hvad vi skal kalde det. Jeg prøvede så en finerhandel og så på både nødde- og ege-finer, men det var ru i overfladen og intet af det var 1,5 mm. Da jeg på vejen hjem kom forbi Jens Hobby, nå, ja, så kiggede jeg ind, for han vidste vel, hvor man kunne få sådan noget. Han havde det - selvfølgelig, og udtalte de bevingede ord: "Spørg altid din hobbymand først". Det var nu ikke abaci men balsa-finer, og det var meget fint at bøje. Uden besvær fik jeg limet balsaen på tagprofilet, og det føjede sig nydeligt. Blot skal man lige huske, at balsa er meget blødt i overfladen, så det skal behandles varsomt. Jeg gav det straks en gang grå maling for at beskytte det. Derefter fik det som sædvanlig endnu en gang grå maling og blev så drysset med carborondumpulver.

At lime U- og L-profiler på sider og gavle er jo ikke noget større problem. I hjørnerne skulle der være vinkelprofiler på 2 mm

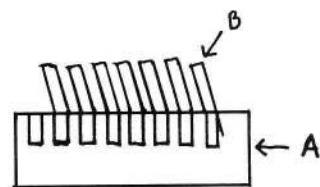


og her brændte jeg fingrene, sådan da. Krydsfineren - rillefineren var mere end 2 mm tyk, så vinkeljernet kunne ikke dække over det på gavlen. Man skal nok bruge noget tyndere krydsfiner, når man vil bruge det amerikanske rillefiner, men det findes altså også i en lidt tykkere udgave, som jeg vil prøve næste gang og undgå krydsfineren. Brædderne må også godt være lidt bredere, hvad man kan se på billedet.

Nej, problemet var ventilationsgitterne eller tremmerne, hvad de nu hedder. I H0 tegnede jeg dem altid på med sort tusch, men den går ikke i 0. Jeg var klar over, at jeg måtte bruge nogle tynde lister, men hvordan få dem limet på med samme afstand, så det så nogenlunde ordentligt ud. Jeg spekulerede i længere tid og

var klar over, at jeg måtte lave en eller anden form for lære.

Tremmerne skal være skrå, hvilket gjorde sagen mere indviklet, og de skal pudses, så de flugter med rammen. Efter megen tænkning begyndte jeg at lave en lære, som ses på foto 4. Jeg tog først noget 1,5 mm messing, som jeg lavede et par små skinner af - A på skitsen. Jeg havde nogle strimler messing i 0,5 mm tykkelse og i 2 mm bredde, og dem ville jeg anvende. Jeg fandt ud af, at min lille nedstryger savede riller med 0,5 mm bredde, så den kunne jeg altså bruge. Jeg savede den første rille i skinnen A. Derefter tog jeg en lille firkant af 0,5 mm messing og loddede på en større. Når jeg stak den store del ned i den savede rille, så ragede den lille 0,5 mm ud, og når jeg så

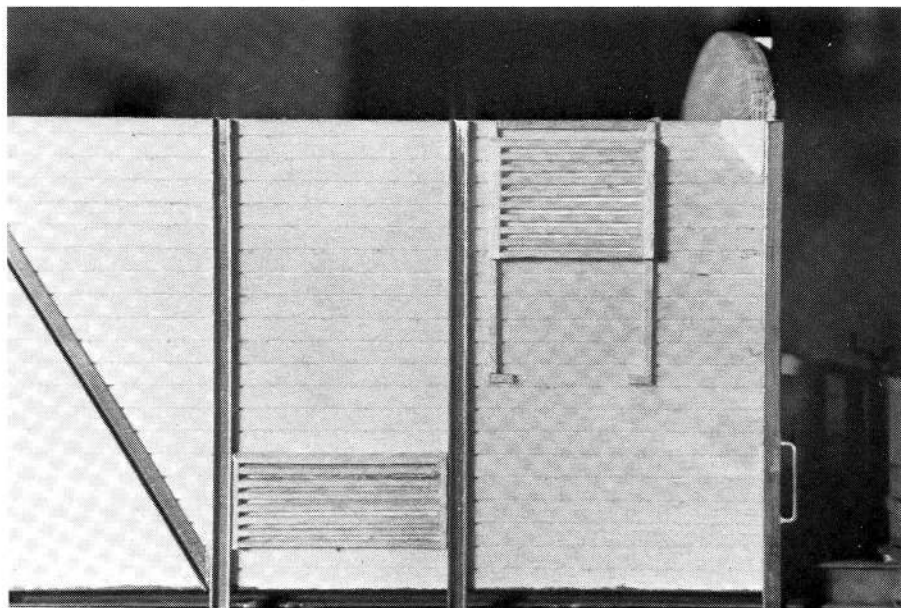


lagde nedstrygeren ind, så den savede langs den, så måtte jeg efterhånden få 0,5 mm riller med 0,5 mm afstand. Derefter savede jeg 0,5-strimlen i små, lige lange stykker, fortinnede dem, stak dem ned i rillerne og loddede. Det er dem, der er benævnt B på skitsen.

Jeg fik således en lille kam, og det var ikke svært at bøje tænderne i samme skrå retning ved at kigge på dem fra siden. Bare de hælder i nogenlunde samme skrå vinkel er det godt, ellers kan man rette på dem efterhånden, hvis den første tremmerist ikke bliver pæn. Kald det en tremmerist eller noget andet, jeg ved ikke, hvad det hedder. Jeg var jo så snedig at save to skinner A samtidig, man kan eventuelt lodde dem sammen og senere skille dem ad. Det er meget vigtigt, at de er lige lange og at rillerne sidder overfor hinanden.

Da tremmeristene findes i to længder på vognen, måtte læren kunne udvides. Det lavede jeg ved, at den ene skinne eller kam kan flyttes ud i en anden rille i læren. På foto 4 er det den smalle model, som fremstilles, men man kan vist godt se, at der er en fordybning, som den ene kam kan flyttes i. De to lister med søm i på læren skal have skinnelængdens afstand og være parallelle! De lister, som skal puttes imellem og holde skinnerne i den rette afstand, skal være vinkelrette på de to første lister, ellers bliver vort gitter skævt. De tre lister, hvor rammen skal limes på tremmerne beklædte jeg med tynd kobberfolie, så limen kunne slippe let, og så var jeg klar til at afprøve monstret.

Hos Old Pulmann havde jeg købt lister i forskellige størrelser, men det viste sig, at 1 x 0,5 passede fint til ihvertfald Hf-eren. De to rammestykker i hver side skal være noget tykkere på det smalle gitter, men dem måtte jeg file til. Det gælder så om at få de små tremmer af 1 x 0,5 skåret ud i lige lange stykker, og jeg brugte den metode at lægge skydelæren ud med den præcise afstand og så file forsigtigt på stykkerne til de



kunne passere kæberne uden at klemme og uden luft. Hvis ikke tremmerne er lige lange, så falder vores gitter fra hinanden. De små lister placeres så nede i de to kamme, indtil der er det rette antal. Der kommer så UHU-hart på de to endestykker, som så lægges på kobberet og presses mod hinanden. Der må ikke være for lidt lim, så ikke alle tremmer får noget på enden, men heller ikke for meget, så det fylder noget af mellemrummet ud. Det skal man øve sig lidt på.

På billedet kan også ses, at jeg er nødt til at lægge de to endestykker lidt til højre i øverste del. Min lære er altså ikke helt vinkelret, men det går alligevel. Limen tørrer hurtigt, og så kommer det spændende øjeblik. Med en kniv løsnes de to endestykker fra kobberet. Når det er sket, så stikkes kniven ind under midten af rammen og man løfter forsigtigt op, idet man løfter i samme retning som kammens skrå retning. Man har så forhåbentlig den nydeligste lille ramme foran sig. Den limes så på en lille firkant af visitkort-karton (Opalinekarton). Her må man sørge for, at limen fordeles over hele firkanten, så alle tremmer kan få lim nok. Efter kort tid kan gitteret pudses forsigtigt med fint sandpapir, så forkanterne kan få den rette højde med gavlene. Jeg fandt imidlertid ud af, at er vognen brun, så skal man male kartonen brun, inden man limer gitteret på, for ellers kan det være svært at komme ind i alle riller med penslen, og det ser jo ikke godt ud, at et hvidt stykke glør bag gitteret.

På Hf-eren skulle det aflange gitter flugte med U-jernene, men det smalle skulle ca. 1 mm ud. Jeg lavede så en ramme af 0,8 mm lister, som jeg placerede gitteret på, og det ses på foto 5. Jeg var ganske tilfreds med resultatet, men jeg må indrømme, at der i



virkeligheden er flere tremmer i gitteret og at de har en endnu mere skrå hældning. Jeg var bange for, at det så gik helt i fisk, og at jeg ikke kunne få gitteret op af læren, hvis hældningen blev større. Det bliver vist også svært at få lister på mindre end 0,5 mm.

Jeg har advaret JP-Hobby om min artikel, så han har lovet at hjemtage lister iflere små formater, hvis nogle skulle blive fristet til at forsøge sig i byggeriet.

På foto 6 ses det færdige resultat. Aksellejerne er SCEs af plast, som passer til denne vogn af tysk oprindelse. Det var et argument mere for at bygge den.

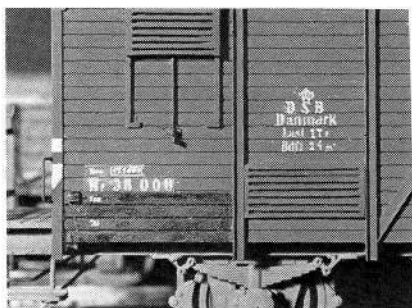
Denne mærkelige vogn, som forøvrigt kun fandtes i dette ene eksemplar, skulle imidlertid være prøveklud for mere også. Via diverse venner fandt jeg ud af, at det ikke var så vanskeligt at lave "Letraset-ark" selv. Jeg pudsede JP-Hobby på sagen, og han købte resolut maskineri til det. For mange år siden lavede OMJKs daværende formand et ark med påskrifter, som skulle have været fremstillet som overføringsark, men det blev aldrig til noget. DMJU sov og tænkte kun på NEM-normer. JP fandt det frem og lavede et par prøver i hvidt. Jeg skulle så prøve det og resultatet ses på foto 7 i nærbillede. Tara og litra og nummer er overført på tape, da jeg var bange for ikke at kunne få alle 0-erne til at stå i samme højde. Rektanget til Tara og Indholdet har jeg selv tegnet, hvilket vist fremgår tydeligt. Arkets rektangler var blevet for svage og indholdet passede jo ikke til denne "ener" af en vogn. De små "Til" og "Fra" på

den sorte tavle ser mægtig godt ud. Som det ses på resten af påskriften, så er rillerne for smalle. S-et i DSB har Ørum altså heller ikke kunnet tegne ordentligt, men JP laver om på det, så det skulle blive et pænt S. Bdfl. vælter lidt. Jeg blev ihvertfald klar over, at så små bogstaver ikke let kan overføres styk for styk. På tape går det, men direkte på vognen, som det sidste er, går det ikke. Det skal være hele ord, hvad det altså også var i dette tilfælde. Jeg har selv skrevet 17 t og 24 m<sup>2</sup> og det kan vist også ses tydeligt. Der var noget fedtet stads på arkene, og det smittede lidt af, men JP mente, at det var hans begynder-vanskeligheder.

Alt ialt er det meget pænere end når jeg selv maler det hele på med tusch, så det er et mægtigt fremskridt, når JP får gang i maskinen. Han vil lave mindre ark med et par vogne på hver, og han vil selvfølgelig også lave moderne påskrifter. Nu har jeg da efterhånden lavet god "fed" reklame for ham, men jo flere der bliver solgt, jo flere laver han og jo billigere bliver de.

Jeg håber, at jeg med denne noget mere indgående byggebeskrivelse har taget skrækken af nogle, så de går igang med at bygge vogne. Det var det, der var bagtanken med hele epistlen, og man vil så nok gøre sig sine egne erfaringer, hvilket ikke er at foragte!

Måske vil man så delagtiggøre os andre i dem, det vil sikkert glæde redaktøren, som altid mangler modeljernbanestof.



# De Gode Gamle Dage

Det er tidligere nævnt, at gennemgangen af de gamle kopibøger på mange måder bringer læseren fjerne tiders mennesker ganske nær, idet man får et ganske klart indblik i de forhold og problemer, der optog de ansatte ved jernbanen for omtrent 100 år siden. Fristelsen til at fortsætte med at gengive de gamle skrivelser, der som nævnt udgik fra driftsinspectorens Contoir i Fredericia er for stor, vi fortsætter endnu en gang.

Skrivelser og ordrer til stationerne på den fynske hovedbane er mange gange aftrykt på de guldene kopiblade. Ligeledes breve omhandlende forhold på de fynske stationer som f.eks. følgende:

Fredericia, den 29/10 1888

Trafikforvaltningen,  
Aarhus.

I anledning af forøget Trafik - særlig Humle- og Frugttransporter og Flyttedagstravlhed - har jeg beordret Afløsningsassistent Nielsen, Fredericia, til midlertidig Assistance for Nr. Aaby Station fra den 27. ds. til efter Maanedregnskabet.

.....

Også andre varearter befordredes med jernbanen på Fyn, breve som følgende forekommer ofte:

Fredericia, den 6. Marts 1889

Holmstrup Andelsmejeri,  
Holmstrup.

Der meddeles Dem herved Til-ladelse til at lade indtil 10 Vogn-ladninger Kul aflæsse fra det private Sidespor ved Holmstrup Holdplads.

.....

Hvem bemeldte sidespor i virkeligheden tilhørte, ses ikke

nogetsteds i kopibøgerne, men forholdene ændrede sig forøvrigt nogen tid efter, da Holmstrup rykkede op til at blive station.

Det er tidligere nævnt, at tonen overfor de ansatte var en helt anden dengang end i vore dage. Se følgende Eksempler:

Fredericia, den 19. Marts 1889

Veien Station.

Vedlagt tilbagesendes Stationens Andragende om Frikort under Henvisning til Ordre Serie A. 788.

Samtidig henstilles til Stationen at benytte hele Ark Papir i Andragender til Generaldirektoratet.

.....

Der skulle nok spares, men alligevel. Værre var imidlertid følgende:

Fredericia, den 15. Juli 1889

Billetsælger P. Nielsen,  
Andst.

I Anledning af Deres Forespørgsel angaaende Pladsen i Eltang, skal jeg kun meddele, at jeg anser Dem for uberettiget til at søge Pladsen.

.....

Det var jo rene ord for pengene, den arme billetsælger kunne ikke påregne en større karriere indenfor banerne, hvis han da ikke foretrak at finde sig et andet job.

Den videre gennemgang af kopibøgerne frister til at fremdrage endnu flere eksempler på forholdene for personalet og forskellige for nutiden lidt uforståelige forhold. Som f.eks. følgende:

Fredericia, den 19. Marts 1889

Trafikforvaltningen,  
Aarhus.

Tillader mig at henlede Op-

mærksomheden paa, at den Stationskarl, som eventuelt ville blive ansat i Gjørding i den ved Stationskarl Hoves Død ledigblevne Plads, maa være en ældre Mand samt maa kunne telegrafere, da han paa egen Haand vil komme til at expedere Aftentogene.

.....

Der er tidligere vist eksempler på tilsyneladende hovedkuldse forflytninger, hvor de ansatte direkte er beordret til tjeneste på en eller anden station uden mulighed for selv at ytre sig (for at bruge datidens udtryksform). Der findes dog også eksempler på, at de ansatte har fået mulighed for at være lidt med i, hvad der skulle ske med dem. Her er et eksempel:

Fredericia, den 11. Juli 1889

Stationskarl Madsen,  
Nyborg Station.

I Anledning af, at det er paa-tænkt at forflytte Dem, bedes De omgaaende meddele, om De i saa Fald maatte foretrække at komme til Hornslet med en ugentlig Løn af Kr. 12,25 Øre eller til Kjøbenhavn, Ugeløn 14 Kr.

.....

Det er tidligere nævnt, at der med jernbanen dengang befordredes alle mulige forskellige arter af varer og rejsende, jernbanen var jo næsten den eneste anvendelige mulighed til lands så snart befodringsafstanden lå blot lidt udenfor bygrænserne. Derfor forekommer af og til ganske specielle transportere, som her følger eksempler på.

I 1889 eksisterede Falcks Redningskorps som bekendt ikke, transport af syge over længere afstande foregik derfor med tog, hvor dette var muligt - enten i en reserveret kupe eller i en til formålet lejet personvogn, som dette:

Fredericia, den 10. Juli 1889

Vamdrup Station.

Generaldirektoratet har under den 8. ds. tilskrevet Trafikchefen saaledes:

"Det meddeles herved, at der med tysk Tog 56 den 10. ds. iføl-

ge Telegram fra den kongelige Jernbanedirektion i Altona vil ankomme en Syg i en 2-axlet Personvogn 4. Kl. bestemt til Svendborg. Da Driftsbestyreren for Sydfyenske Jernbane har erklæret, at Vognen kan viderebefordres til Svendborg med første korresponderende Tog anmodes Hr. Trafikchefen om at foranledige det videre fornødne. Betalingen udgør for Strækningen Vamdrup-Odense Kr. 43,80 (Incl. Betaling for den Syge og 2 Ledsagere) og for Strækningen Odense-Svendborg Kr. 12,00 foruden Kr. 1,60 for hver medfølgende Sygevogter eventuelt i Disinfektionsgebyr 2 Kr."

Hvilket herved meddeles Stationen til Efterretning.

.....

Men også på andre områder måtte jernbanen træde til når specielle transportbehov skulle løses. Nedenstående eksempel ville i vore dage foregå med specialautomobil, i 1889 gik det således for sig:

Fredericia, den 13. August 1889

Fredericia Station.

Aalborg Landmandsbank har leiet Salon No. 3 til en Reise i Tog 170 d. 14. ds. Aalborg-Fredericia og Tog 170 den 15. ds. Fredericia-Hamburg.

Til befordringen skal løses 12 I Kl. Billetter Aalborg-Fredericia og Fredericia-Hamburg og kan Vognen da benyttes af indtil 12 Voxne.

Endvidere er det tilladt, at der i Vognen frit medføres ca. 1000 pd. Obligationer, for hvilke Jernbanen imidlertid har fralagt sig alt Ansvar, hvorfor der ikke maa udfærdiges nogen Expedition for denne Sending.

.....

Vi har tidligere under DE GODE GAMLE DAGE beskæftiget os med prinsessen af Wales (den senere dronning Alexandra, der var datter af kong Christian IX som bekendt). Hun benyttede ofte toget på sine rejser til København og Fredensborg og sædvanligvis i egen salonvogn. Denne salonvogn blev på et vist tidspunkt stationeret i Fredericia, hvorom Fredericia station modtog følgende underretning:

Fredericia, den 4. September 1889

Prindsessen af Wales Salonvogn indgaar en af Dagene til Fredericia for indtil videre at stationeres der. Vognen vil være at tildække med Presenninger, hvis den ikke kan skaffes under Tag.

.....

Apropos kongelige, adelige og andre højtstående personer. Som tidligere nævnt forekommer der ofte i de gamle kopibøger meldinger om disses rejser, lad os tage endnu et eksempel:

Fredericia, den 28. Marts 1889

Hr. Skibsinspecteuren,  
Fredericia.

Med Tog 46's Færge inat overføres en tysk Sovevogn, hvori Storhertugen og Storhertuginde af Baden befinde sig.

Reisen er inkognito.

.....

Yderligere underrettet blev Fredericia station, Maskininspecteuren, Nyborg og Nyborg station. Og så er det nok et spørgsmål om rejsen længere var inkognito.

Så forekommer der et par breve, som muligvis kan interessere specielt ansatte ved statsbanerne:

Fredericia, den 28. Marts 1889

Striib Station.

Onsdag den 10. April d.A. agtes afholdt Examen over 5 Elever paa Striib Station, den skriftlige Del Kl. 8 Fm. og den mundtlige Kl. 10 1/4 Fm.

Stationen bedes have de fornødne Localer i Stand.

.....

Denne foranstaltning var dog ikke den eneste, der måtte træffes. De i eksamen implicerede personer skulle befordres til Striib, hvilket bevirkede følgende skrivelse:

Fredericia, den 28. Marts 1889

Skibsinspecteuren,  
Lillebeltsoverfarten.

For at overføre Examenskommissionens Medlemmer samt Examinanterne udbedes en Extrafærge fra Fredericia Kl. 7 1/2 Fm. til Striib Onsdag den 10. April d.A.

.....

Man tog det altså ikke så nøje med en færgetur mere eller mindre mellem Fredericia og Striib, men måske færgen også har overført godsvogne og ikke alene de omtalte personer, hvorved ekstraudgiften ikke har været så stor.

Medens vi er ved Striib. Lad og slutte for denne gang med følgende brev:

Fredericia, den 17. Juni 1889

Hr. Stationsforvalter Sames,  
Eiby.

Det meddeles Dem herved, at Generaldirektoratet har tilladt, at der udenfor det normerede Antal, daglig indtil 15. September d.A. maa udstedes Fripas for Deres Hustru til Reise mellem Eiby og Striib for at bruge Søbade i Striib.

.....

Ak ja. Badesaisonen er vist forlængst slut i Striib.

Ib V. Andersen

**JERNBANEMATERIEL 2** ..... kr. 35,00  
*Danske godsvogne med bundflade 16,3 m<sup>2</sup> - akselafstand 3,66 m - ældste typer.*  
**PRIVATBANEMATERIEL 1** ..... kr. 15,00  
**DANSK JERNBANEKALENDER 1977 - nu kun** ..... kr. 10,-  
**DANSK JERNBANEKALENDER 1978** ..... kr. 25,-

**KURLANDS FORLAG**

Viggo Barfods Allé 20 - 2750 Ballerup - Giro 417 20 78.

Bøgerne kan også købes i Dansk Jernbane Klubs salgsafdeling,  
 Holmevej 8, 4370 Tølløse. Giro 317 91 76.

# Litteratur

## VETERANTOG

af Olaf Skov.

60 sider, A 5, rigt ill. med fotos og tegninger.

Pris kr. 18,-, fås i boghandelen eller direkte fra Kolding Lokomotiv Klub, Læssøgade 14, 6000 Kolding - giro 9 17 89 10.

Et nydeligt lille skrift, der fortæller KLKs historie i de forløbne 15 år. Der fortælles om det historiske, om de mange udflugter klubben har arrangeret samt om klubbens materiel, der beskrives i såvel tekst som foto og tegning.

## MUSEUMSBANEN

Maribo-Bandholm.

Beskrivelse af museumsmateriellet 40 sider, A 5, rigt. ill.

Fås fra DJKs salgsafdeling, Holmevej 8, 4340 Tølløse, giro 3 17 91 76 for kr. 10,- plus kr. 2 i forsendelse - eller kan købes ved et besøg på museumsbanen.

En oversigt over materiellet der giver data og historie for den enkelte vogn m.v. med fotos og i mange tilfælde også en lille tegning.

Når man gennemlæser dette hefte bliver man sig pludselig bevidst, at dette at drive en veteranjernbane vist ikke er noget helt lille arbejde. I hvert fald er banen i besiddelse af trækraft og rullende materiel i en størrelsesorden, som mange privatbaner ville misunde den.

## VESTBANEN 1903-1978

af Ole Chr. M. Plum og B. Wilcke 168 sider, 250 x 170 mm, rigt. ill. Pris kr. 84,- plus kr. 4,- i porto. Fås fra DJKs salgsafdeling, Holmevej 8, 4340 Tølløse - ved indbetaling på giro 3 17 91 76.

Et stort og omfattende værk om Vestbanen, d.v.s. Varde-Nørre-Nebel Jernbane, hvis 75 års fødselsdag blev fejret den 15. marts 1978.

Det er - som iøvrigt de seneste mange bøger fra DJK, et digert, nydeligt værk, der giver en komplet gennemgang af alle sider

af banens liv. Der er det hele - forhistorien, bygningen, driften, materiellet, lineføring og sporplaner, tabeller o.s.v.

Det er imponerende så meget stof, der kan graves op om en enkelt bane, og det er prisværdigt, at nogle (forfatterne) kan og vil ofre så megen tid, som det koster at fremstille et sådant værk. Jeg ved af egen erfaring, at det er meget svært at begrænse sig, specielt når stofmængden er rigelig, og derfor vil jeg rose forfatterne for et helt igennem velskrevet og velkomponeret værk, som kan anbefales på det bedste.

(I denne forbindelse skal jeg oplyse, at jeg har lovet DJK at bringe en oversigt over de bøger, som endnu kan fås fra salgsafdelingen - desværre har jeg ikke plads denne gang).

Holtrup

## BROAGER BANEN

af P. Thomassen.

56 sider, ill.

Eget forlag, pris kr. 32,-.

P. Thomassen er i denne tid i fuld gang med forskellige statsbane-sidebaners historie, et interessant emnevalg, men ofte med vanskeligt tilgængeligt kildemateriale.

Dette tiltrods har forfatteren formentlig fået en væsentlig del af de oplysninger, der kan skaffes om banen og andre denne nærliggende trafikmidler, med i bogen.

Bogen har - udover et lidt uforståeligt kapitelindhold - i hvert tilfælde én iøjnefaldende mangel. Det burde være en selvfølge, at der fandtes sporplaner af alle stationer, men her findes kun en af Skelde station, som forøvrigt for en række år siden blev benyttet i DJKs medlemsblad JERNBANEN i forbindelse med en af anmelderen udarbejdet artikel om banen.

Dernæst bemærkes en fatal trykfejl på side 38, hvor banen ifølge bogen fra Dynt station i lige linie fortsætter i sydvestlig retning til Skelde. Hvis dette var rigtigt, måtte banen have slået en ordentlig krølle, hvilket ikke var tilfældet. Der skulle have stået i sydøstlig retning. En sådan fejl skal ses ved korrekturlæsningen i det mindste.

Om billederne kun dette, at det havde været heldigt, om det interessante billede på omslaget også fandtes inde i bogen samt, at billedet øverst side 13 ikke stammer fra forfatterens arkiv, men derimod anmelderens!

Disse ting til trods er bogen absolut læseværdig og kan anbefales til enhver, der er interesseret i vore sidebaners historie.

Ib V. Andersen

# Klubnyt

Randers Modeljernbane Klub (RMJK)

Fredag den 31/3 1978 afholdt 5 modelbaneinteresserede fra Randers-egnen stiftende generalforsamling, hvorefter RMJK var en kendsgerning.

Første punkt på dagsordenen var valg af bestyrelse - og følgende valgtes:

Formand: Peter Fur, Energivej 74. Sekretær: Kurt Ethelberg, Ørnevej 9. Tlf. 06-42 53 35 eller 06-42 07 57.

Kasserer: Benny Kristensen, Energivej 64.

Søren Schmidt, Sjællandsgade 18. Tlf. 06-43 23 44.

Peter Overvad, Kornagervej 43. Tlf. 06-42 41 46.

Alle 8900 Randers.

Næste punkt var klubbens formål:

Klubbens hovedformål er at etablere en modeljernbane med en så virkelighedstro køreplankørsel, som det er muligt, der repræsenterer den skinnbundne trafik i Danmark fra 1847 til i dag. - Desuden at fremme interessen om modelbaner og jernbaner i almindelighed og delagtiggøre andre i den interessante hobby. - Endvidere at arrangere møder, film- og hyggeaftener samt at besøge andre klubber og foretage ture i "marken" for at besigtige rigtige jernbaner på nærmere hold. - At etablere et foto- og tegningsarkiv. Desuden er det også hensigten at indsamle arkivalier fra danske stats- og privatbaner.

Punkt 3 var optagelse af medlemmer:

I klubben kan optages maksimalt 10 aktive medlemmer (af hensyn til den begrænsede plads!) og et ubegrænset antal passive medlemmer. Disse sidste skal holdes løbende orienteret om klubbens arbejde, men har dog kun adgang til anlægget 1 gang månedligt på en af bestyrelsen nærmere fastlagt dag. Desuden har passive medlemmer ikke stemmeret ved møder og på generalforsamlinger. Endvidere har passive medlemmer første ret til optagelse som aktivt medlem, såfremt et sådant af naturkatastrofale grunde skulle udmelde sig af klubben. Minimumsalderen er ansat til 15 år for aktive og til 12 år for passive medlemmer.

Kontingentet kom så som punkt 4:

Kontingentet er for tiden fastsat til kr. 15 for passive og kr. 25 for aktive medlemmer og reguleres ifølge klubbens regnskab. Desuden modtages kontante bidrag med tak!

5. punkt var udformning af anlægget:

Linieføringen er valgt som en punkt-til-punkt-føring med endestationerne Alstrup og Dalum og mellemstationerne Benløse, Collund og Skovlunde. Desuden bliver der en privat sidelinie med tilslutning til statsbanen i Collund samt en stump S-bane med tilslutning i Alstrup. - Anlægget bygges op med Märklins nye K-skiner og udføres endvidere så virkelighedstro, som det er muligt, blandt andet med et omfattende relæ-sikringsanlæg á la DSB type 1953. - Der køres kun med dansk materiel på anlægget, hvor det meste naturligvis er hjemmebygget.

Der rådes p.t. over følgende trækraftenheder:

Damplokomotiver:

1 stk. D, 1 stk. E, 1 stk. F, 1 stk. G, 2 stk. N, 1 stk. Q, 1 stk. R, 1 stk. S, 2 stk. T samt VNTJ 9.

Motormateriel:

1 stk. MO, 1 stk. MT, 1 stk. MV, 1 stk. MX, 3 stk. MY, 2 stk. MZ, 1 3-vogns lyntog litra MS samt LJ M 8 og VaGJ M 1.

Endvidere rådes over 40 person-, post- og rejsegodsvogne og 110 godsvogne, incl. specialvogne.

Hovedbanens længde omfatter ca. 60 meter spor, og banens samlede længde (når den er færdig!) vil formentlig omfatte ca. 200 meter spor.

Lørdag den 1. april afholdt

vi en vellykket indvielse, hvortil der var mødt 9 mand, bl.a. medlemmer fra Gellerup-planens Modelbaneklub i Brabrand ved Århus samt cheffotograf Kaj Grosen fra Randers Amtsavis.

Det flagsmykkede indvielses-tog, der bestod af: D 818, AN, CM, CXM, CP, ECO, afgik med 46 minutters forsinkelse. "Den røde snor" sprængtes i Alstrup, og derefter kørte toget anlægget igennem til fryd for de fotograferende gæster.

Eventuelle oplysninger om klubben fås hos formanden - eller telefonisk hos sekretæren.

Lokaler: Kælderen, Energivej 74, 8900 Randers.

Anlæg: Spor H0, 3-skinne drift, vekselstrøm.

Byggeaften: Tirsdag.

Køreaften: Torsdag samt efter aftale.

P. Fur

Holtrup

Nyt fra redaktionen  
fortsat fra side 54.

og af disse er 11. årgang meget langt nede, idet der kun er 15 helt komplette sæt tilbage.

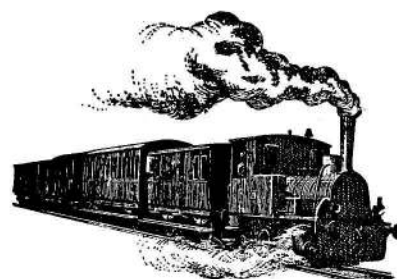
Auktionen over Fr. Frandsens bogsamling er slut. Der indkom tilbud fra ialt 18 jernbaneinteresserede, og de samlede højeste tilbud for samlingens ialt 67 numre beløb sig til godt 3.800 kr. Jeg vil ikke her gå nærmere i detaljer, men kan kun sige, at resultatet overtraf alles mest dristige forventninger!

Tilbage er nu kun at sige, at næste nummer vil blive udsendt i begyndelsen af september måned. Helt bestemt dato kan jeg ikke give, da jeg ikke ved, hvilken indflydelse sommerferien hos trykker m.v. vil få.

God sommer - og på genhør!

## Museumsbanen

MARIBO - BANDHOLM



### KØREPLAN / 78 FAHRPLAN / 78

Maribo .....	afg.	10.55	13.30	15.05	a16,35
Maglemer T .....	-	x	x	x	x
Bandholm By .....	-	11.27	14.00	15.30	a17,02
Bandholm Havn .....	ank.	11.30	14.03	15.33	a17,05

Bandholm Havn .....	afg.	11.40	14.15	15.40	a17,12
Bandholm By .....	-	12.00	14.27	16.00	a17,24
Maglemer T .....	-	x	x	x	x
Maribo .....	ank.	12.25	14.50	16.23	a17,47

a) toget kører kun i juli måned.

#### DRIFTSDAGE:

MAJ: Søndag d. 14. og mandag den 15. (Pinsen)

JUNI: Alle søndage - Sonntage

JULI: Alle torsdage, lørdage og søndage - Donnerstage, Sonnabende und Sonntage

AUGUST: Lørdage og søndage - Sonnabende und Sonntage

SEPTEMBER: Sæsonafslutning lørdag den 2. september.

#### Takster:

Returbillet: Voksne kr. 10,00. Børn kr. 5,00

Enkeltbillet: Voksne kr. 7,00. Børn kr. 3,50

Familiebillet (retur): 2 voksne og max. 4 børn kr. 27,00

Tilkøbsbillet til I klasse (voksne og børn):

Retur kr. 3,00 - enkelt kr. 2,00.

Information samt bestilling af særtog til skole-, forenings- og firmaudflugter hele året:

Museumsbanen Maribo - Bandholm, 4930 Maribo (03) 85 38 44, (03) 92 23 23, (01) 31 98 16

Information und Bestellung von Sonderzügen für Schul-, Verein- und Firmaausflüge bekommen Sie bei:

Museumsbanen Maribo - Bandholm, 4930 Maribo.

