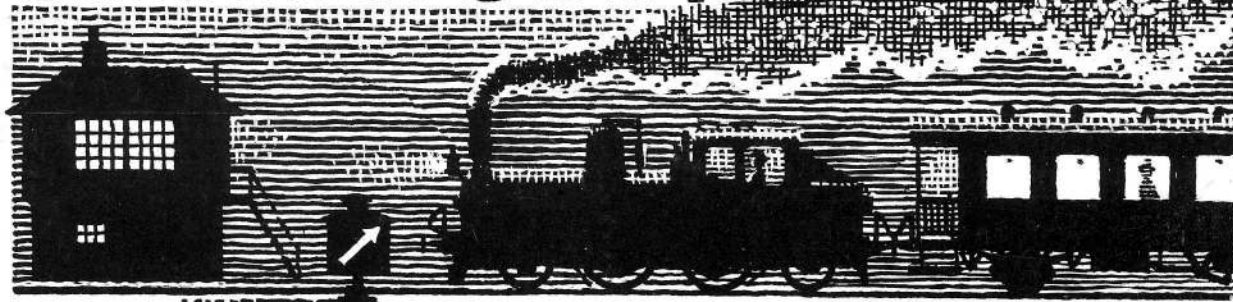


# SIGNALPOSTEN



**14. ÅRG. 1978 SEP. NR. 3**

# 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, Grundtvigsvej 10 A, 1864 V. 01-22 77 05

#### TRYK & BOGBINDING:

LANTOW & CO. Lergravsvej 63,  
2300 S. 01-59 44 11

#### 14. ÅRGANG, NUMMER 3

September 1978

#### INDHOLD I DETTE NUMMER:

Damploko, anvendelse 4	95
Vi bygger: MFVJ M 4	98
Masnedsund station og havn	102
Uheldet ved Roskildevej	109
Endestationer	112
Bygninger på MJ	115
De gode gamle dage	119
En sporplan	122
Ombygning af industrimateriel	124
Klubnyt	126
SHS museumsåbning	128
Småpluk	129
Læserbreve	130
Litteratur	132

Forsidebilledet: NPMB under udkørsel fra Præstø, jan. 1960  
Foto: Søren Jørgensen

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.

Kære læser!

Det er dog en mærkelig sommer, vi har haft i år - i hvert fald indtil nu, hvor jeg midt i juli lægger sidste hånd på dette nummer. Koldt, blæsende, regnfuldt og slet ikke ueffent for indendørs sysler. Jeg håber dog, at De ikke af den grund er gået glip af planlagte jernbaneoplevelser, og glæder mig til at se nogle billeder fra sommerens oplevelser til Billedgalleriet, som jeg håber at få plads til næste gang.

Dette nummer består af mange "småting", som har hobet sig op, medens vi i de første numre i årgangen bragte mammutartikler. Der er, som De vil se, en hel del stof, der sigter på at hjælpe modeljernbanebyggeren på vej, og omend vi stadig ikke har fundet forfatter(e) til detaljerede byggebeskrivelser, kan man dog få nogle ideer fra artiklerne.

Da jeg forrige gang beklagede mig over "manglende" abonnenter, skylder jeg at fortælle, at der nu foreligger indbetalinger fra 934 direkte abonnenter, og der mangler således kun 9, før vi atter en gang kan konstatere "ny rekord". Det er mit håb, at dette også vil ske.

Selv om det er lidt tidligt, kan jeg dog røbe, at jeg har udarbejdet det økonomiske overslag for 15. årgang, hvorefter abonnementsprisen skulle kunne nøjes med at stige nogle få procent, nemlig med, hvad prisstigningerne hos vore leverandører andrager. Det ser jo ud til, at hverken moms eller porto o.l. skal forhøjes umiddelbart, hvilket ellers næsten var blevet en vane.

Iøvrigt skal læsere, der erindrer mine tidligere mange beklagelser over dårligt trykkerarbejde, forsinkelser o.s.v., have at vide, at der efter at Lantow & Co. har overtaget trykningen overhovedet ingen problemer har været. Jeg aftaler

## Nyt Fra Redaktionen

med Bargholz Offset, at jeg afleverer manuskript af den og den størrelse den og den dag, og med Lantow & Co. at levering ønskes den og den dag - og så bliver bladet leveret til lovet tid og i høj kvalitet. Det synes jeg bør bemærkes, samtidig med, at jeg kan anbefale begge firmaer på det bedste.

Jeg har tidligere holdt "oprydningsudsalg" af forlagets publikationer. Det gav lidt luft i lageret, men der ligger stadig alt for mange bøger, som burde være i flittig brug blandt landets modelbyggere og jernbaneinteresserede. Derfor har jeg besluttet en generel ændring i forlagets salgsprocedure således at priserne sættes ned og samtidig må køberne indbetale porto til forsendelsen ekstra.

Man skal således selv beregne vægten af en bestilling og indbetale porto efter følgende skala:  
vægt indtil 500 gr. - porto kr. 3,-  
vægt 500-1000 gr. - porto kr. 4,-  
vægt 1-5 kg. - porto kr. 9,-  
vægt over 5 kg. - porto kr. 14,-  
Priserne på bøgerne vil fremgå af en annonce inde i bladet.

Der findes følgende enkeltnumre fra gamle årgange: 3/2, 5/2, 5/6, 6/5, 6/6 og 7/1. De koster 5,- kr. pr. stk., men lageret er meget begrænset, så skriv og bestil - og indlæs det girokort, jeg sender med.

Sidste nummer i denne årgang påregnes udsendt ca. 1. december.

På genhør!

Holtrup

# DANSKE DAMPLOKO

## 2. del: privatbanerne

af A. Gregersen

## BANERNE PÅ LOLLAND

På Lolland fandtes (findes) følgende banelinier:

Orehoved-Nykøbing F, åbnet 22/8 1872, 22,3 km, til DSB 1893 (til-lige med Nykøbing F-Gedser, åbnet 1886),  
 Nykøbing F-Nakskov, 1/7 1874, 50,2 km, (LJ),  
 Maribo-Rødby, 1/7 1874, 14,4 km, nedlagt 28/5 1963, (LJ),  
 Rødby-Rødby havn, 25/7 1912, 5,2 km, nedlagt 28/5 1963, (LJ),  
 Maribo-Bandholm, 2/11 1869, 7,5 km, nedlagt 3/10 1952, (MBJ),  
 (På de 3 sidstnævnte baner kører godstog efter behov og på MBJ kører DJKs museumstog),  
 Nakskov-Kragenæs, 5/3 1915, 26,7 km, nedlagt 31/3 1967, (NKJ),  
 Nakskov-Rødby, 30/3 1924, 36,7 km, nedlagt 31/12 1953 (NRJ) og  
 Maribo-Torrig, 12/4 1924, 23,7 km, nedlagt 28/2 1941, (MTJ).

## TRÆKKRAFT

## DAMPLOKO:

MBJ 1917, se "313", 1868-1904  
 MBJ 1918, se "313", 1868-1903  
 LJ 1, se "201", 1872-1919  
 LJ 2, se "201", 1872-1930  
 LJ 3, se "201", 1872-1932  
 LJ 4, se "201", 1874-1934  
 LJ 5, se "201", 1874-1932  
 LJ 6, se "201", 1874-1937  
 LJ 7, se "201", 1874-1937  
 LJ 8, se "201", 1884-1938  
 LJ 9, se "206", 1897-1949  
 LJ 10, se "206", 1897-1955  
 LJ 11, se "202", 1906-1939/40  
 LJ 12, se "202", 1909-1939/40  
 LJ 13, se "310", 1909-1918  
 LJ 14, se "338", 1910-1929  
 LJ 15, se "228", 1912-1965  
 LJ 16, se "228", 1912-1965  
 LJ 17, se "318", 1916-1930  
 LJ 18, se "228", 1920-1954  
 LJ 19, se "228", 1920-1965  
 LJ 20, se "310", 1920-1966  
 LJ 21, se "230", 1925-1953  
 LJ 22, se "230", 1925-1956  
 LJ 23, se "310", 1929-1958  
 LJ 24, se "207", 1940-1950  
 LJ 25, se "207", 1941-1953

NKJ 1, se "207", 1915-1950

NKJ 2, se "359", 1915-1952  
NKJ 3, se "207", 1915-1940

NRJ 1, se "368", 1926-1952

GJ 9, se "209", 1886-1893  
GJ 10, se "209", 1886-1893  
GJ 11, se "209", 1886-1893  
GJ 12, se "209", 1886-1893  
GJ 13, se "209", 1892-1893  
GJ 14, se "209", 1892-1893

## MOTOR:

LJ M 1, 120 HK, 1923-1964  
LJ M 2, 125 HK, 1967-  
LJ M 5, 160 HK, 1956-  
LJ M 6, 65 HK, 1962-1977  
LJ M 7, 125 HK, 1967-  
LJ M 8, 410 HK loko, 1934-  
LJ M 9, 410 HK loko, 1934-  
LJ M 10, 410 HK loko, 1938-  
LJ M 11, 120 HK traktor, 1938-  
LJ M 12, 225 HK traktor, 1957-  
LJ M 31, 2x375 HK loko, 1952-  
LJ M 32, 2x375 HK loko, 1952-  
LJ M 33, 800 HK loko, 1958-  
LJ SM 2, 1948-1965  
LJ SM 3, 1948-  
LJ SM 4, 1957-  
LJ YM 60, 2x180 HK, 1965-  
LJ YM 61, 2x180 HK, 1965-  
LJ YM 62, 2x180 HK, 1965-  
LJ YM 63, 2x180 HK, 1965-
MTJ M 2, 90 HK, 1924-1930  
MTJ M 3, 90 HK, 1924-1946NRJ M 4, 150 HK loko, 1926-1953  
NRJ M 5, 150 HK loko, 1926-1953  
NRJ SM 6, 1948-1959

MBJ M 6, 2x80 HK, 1927-1941

NKJ M 7, 145 HK, 1933-1940  
NKJ M 12, 75 HK, 1950-1956  
NKJ SM 7, 1948-1967  
NKJ SM 13, 1952-1967

Bandholm blev landets første privatbane - og hertil blev de 2 små B1-saddeltankloko anskaffet, og de klarede til 1874 hele den lille banes kørsel. Kun 2 loko - i ca. 6 år! Det er helt godt klaret. Helt ringe kan de ikke have været, når man i eftersynsperioder har klaret sig med 1 loko. De kom senere til Orehoved som rangermaskiner -

færgefarten til Masnedø åbnedes i 1886. Det er yderst mangelfuldt, hvad jeg har om de første år: 1868-74: alle tog på MBJ 1874-81: ??? 188?: 1918 ej anvendt 1884: begge rang. i Orehoved 1886: 1918 rang. i Orehoved, 1917 ej anvendt 1887-89: begge i Orehoved 1890-92: ingen af dem anvendt 1893: 1917 ej anvendt, 1918 ?? 1894-95: ingen anvendt 1896: 1917 overtaget af LJ, 1918 solgt til Sverige 1897: 1917 rangerer i Maribo 1904: 1917 udrangeret.

Vi må nøjes med at gætte: efter alle solemærker at dømme er de fra ca. 1884 udelukkende anvendt til rangering: i Orehoved til 1892 og derefter i Maribo. Hvad strækingskørslen på Bandholm-banen angår er den sandsynligvis overtaget af LJs B1-loko senest i 1882.

B1-lokoene 1-8 fra 1872-1884 var små gode maskiner - alene det at de er bygget til Lolland over en periode på 12 år, og ligeledes at SFJ fik en efternøler i 1891, borger for deres kvalitet, ligesom det at de var absolut aktive begge steder i 40-50 år tyder på robusthed. Indtil 1886 bestred de al kørsel, fra 1886-1893 kom også GJ 9-14 ind i billedet - disse loko blev bygget i anledning af Gedserbanens åbning i 1886, og de har foruden til kørslen på Falster også været brugt en del på Lolland.

Med færgeruten Masnedø-Orehoved i 1884, åbningen af strækningen Nykøbing F-Gedser i 1886 samt oprettelsen af Østersøforbindelsen Gedser-Warnemünde ændredes trafikken totalt på sydhavsøen. I 1893 overtog DSB driften af Falsterbanen og samtidig blev de 6 loko (9-14) overtaget som DSB S 351-356.

Og igen i nogle år måtte de små B1-loko klare det hele, og det gik da vist også ganske godt, det var jo på baner uden stigninger; men det var kun i en vis forstand en fordel - der skulle ikke

køres særlig voldsomt, til gengæld hele tiden, der var ikke noget, der hed en god, lang afspærring hvis der manglede vand eller damp, og det måtte ikke mangle!

Ser vi på køreplanen fra 1894 kørtes der på stambanen 4 togpar. 1 var rent persontog, de 3 andre var blandede tog. Denne kørsel krævede 2 loko, medens 4 togpar på Bandholm-banen og 3 på Rødby-banen også krævede 2 loko, og da man ialt havde 8 var man godt sikret. Der var dog allerede dengang en del roesærtog i efterårsmånederne. Et foto i LJs jubilæumshefte viser et af de små B 1-loko køre på Guldborgsundbroen, forspændt et tog på 11 vogne - alle 2-akslede person-, post- eller rejsegodsvogne fra banens første år. De har vel vejret ca. 7,2 t stykket, altså en togvægt på ialt 80-85 t og hertil kom så vægten af de rejsende, af posten og rejsegodset. Ikke et særligt tungt tog, nej! men 22 aksler med glidelejer og de ringe mellemrum mellem vognene. 3 moderne bogievogne med rullelejer havde været et nemmere tog at trække!

I 1897 leverede Esslingen yderligere 2 loko, nr. 9-10. Denne gang var det 1 B-loko, cylindre og hjul var som før, men en større

kedel: rist 1,2 mod 0,95 m<sup>2</sup> og hedeblade 52 mod 45 m<sup>2</sup> - og ca. 5 t tungere, og i 1898 indsattes rene godstog på stambanen. Også disse loko kom til at virke fremragende i mange år, især i persontogene.

I 1906 og 09 kom endnu to Esslingen B 1-loko, nr. 11-12 - i størrelse som en mellemting mellem 1-8 og 9-10, dog med lidt større cylindre end nr. 1-8 og med kedeltryk 12 ato (mod 9 ato for 1-8 og 10 ato for loko 9-10). Et par små kraftige maskiner var det, og indtil de første 3-koblede blev bygget i 1912, blev al kørsel klaret af disse 12 små 2-koblede loko og heraf blev nr. 9-12 fortrinsvis brugt på hovedlinien, der dog stadig tillige blev betjent af de ældste loko.

I 1912 løb der på stambanen 4 persontog, 1 blandet tog og 2 godstog - på Rødbybanen 5 person- og blandede tog samt på hverdage plus 1 godstog, på søndage plus 1 persontog og på Bandholm-banen 4 lokaltog. Det hurtigste tog havde 1 time og 15 minutter til turen Nykøbing F-Nakskov med 5 min. holdetid i Maribo. Dette tog måtte belastes med 10 vognladninger, 1 vgl. = 10 tons; de øvrige tog måtte belastes med 14-18 vgl. Denne be-

lastning gjaldt for 2-koblede loko, for de 3-koblede tillodes en forøgelse på 50%. De anførte vgl. må ikke forveksles med det man senere betegnede togvægt. Godstogenes belastning var ikke nævnt.

I 1915 åbnedes Kragenæsbanen og til den blev der anskaffet 3 loko hvoraf de 2 var 1 B-maskiner med nogenlunde samme ydelse som nr. 9-12. Det var nogle sære fremtoninger: det var som om 4 dele, undervogn, kedel, førerhus og tender tilfældigvis var blevet samlet til ét loko - de fik nr. NKJ 1 og 3.

Det tredje loko, et 1 C T så mere normalt ud. Man kunne se disse loko på LJ - og LJ-loko på NKJ. Jeg har således på samme dag set et LJ 1 C-loko køre et Kragenæs-tog og senere på dagen holdt NKJ 2 i Nykøbing F.

Normen var egentlig at bruge de 3-koblede til blandet-, gods- og roetog samt større persontog, og de 2-koblede til den lettere kørsel.

I 1920 anskaffedes 2 loko, nr. 18-19, magen til nr. 15-16, altså 1 C-godsloko og iøvrigt som OHJ 11-12, og som nævnt under omtalen af OHJ, kraftige loko, men til gennemgående tog var de ikke særlig velegnede. De små hjul løb alt for mange omdrejninger, hvilket medførte uforholdsmæssige store reparationer på gangtøjet.

Da der derfor i 1920'erne blev stillet krav om hurtigere persontog - og om visse gennemgående tog - købte man endnu to 1 C-loko, men denne gang med 1450 mm hjul. Det blev gode persontogsloko, medens de var mindre gode til svære godstog.

Året efter fik man til den nyåbnede NRJ et 1 C T-loko fra Frichs - en udpræget slæber. Den var vist nok lidt tung og træg i det - løb ikke livet af sig, men trak godt. Det blev unægtelig en noget broget samling, man fik fra ca. 1915 - 2 typer havde været nok. De 3 NKJ loko bygget som nr. 15-16 og de 4 1 C-loko 18-22 samt NRJ 1 bygget som 1 C-persontogsloko med 1550 mm hjul havde været en bedre løsning.

På motorområdet var man tidligt med. Til Torrig-banen fik man slet ingen damploko - det var dog ikke ensbetydende med, at der ikke kørtes damp. Men lad os se på motormateriellet i mellemkrigsperioden:

#### KØREPLANEN, 1. april 1894:

##### STAMBANEN

togart	blan.	blan.	P	blan.
Nakskov	06.00	08.00	13.40	19.10
Maribo	06.45	09.10	14.30	20.14
Nykøbing F	07.40	10.00	15.20	21.10

togart	blan.	P	blan.	P
Nykøbing F	08.15	14.05	19.00	23.30
Maribo	09.20	15.05	20.15	00.15
Nakskov	10.15	15.55	21.05	00.50

##### BANDHOLMBANEN

togart	blan.	blan.	blan.	P
Bandholm	08.00	11.10	19.15	20.55
Maribo	08.20	11.30	19.35	21.10

togart	P	blan.	blan.	blan.
Maribo	07.00	09.30	15.20	20.30
Bandholm	07.15	09.50	15.35	20.45

##### RØDBYBANEN

togart	blan.	P	blan.
Maribo	09.25	15.15	20.20
Rødby	10.05	15.53	21.00

togart	blan.	P	blan.
Rødby	08.00	13.35	19.10
Maribo	08.40	14.15	19.50

## OVERSIGT OVER TOGKILOMETRE FOR BANERNE PÅ LOLLAND, 1925-1960.

i tusinder År	LJ		MBJ		MTJ		NKJ		NRJ	
	togkm	damp	togkm	damp	togkm	damp	togkm	damp	togkm	damp
1925	413,6	378,2	27,3	27,3	96,6	15,9	90,4	87,0	-	-
1926	438,7	382,3	27,2	27,2	104,4	15,4	99,7	56,6	113,5	34,5
1927	444,6	365,8	38,4	21,0	107,4	16,4	100,2	47,1	160,5	40,2
1928	465,6	368,2	52,8	14,6	110,9	18,8	107,4	47,0	172,7	31,7
1929	480,9	391,0	55,2	18,0	114,1	16,4	114,6	47,0	182,3	32,2
1930	481,3	397,8	56,8	23,2	115,1	20,5	120,4	48,8	183,4	29,5
1931	476,8	395,7	53,8	24,4	103,0	22,0	118,7	61,7	182,9	21,0
1932	468,2	377,6	54,1	23,0	86,3	20,2	119,2	61,1	184,0	17,9
1933	459,2	360,5	59,2	22,9	90,3	16,7	121,3	59,5	147,7	14,3
1934	458,9	177,8	53,3	16,6	91,7	5,6	123,4	45,6	138,7	10,9
1935	487,7	130,3	55,5	16,0	91,6	6,0	124,5	45,7	145,5	6,2
1936	522,8	154,9	54,5	14,4	92,2	3,4	127,4	39,7	145,8	5,7
1937	539,0	132,7	56,7	15,9	91,5	4,2	126,2	32,9	145,2	11,6
1938	553,1	128,4	59,1	1,2	91,6	2,7	134,7	29,4	144,4	11,3
1939	536,3	97,9	55,9	5,8	87,5	1,2	129,5	23,6	138,0	10,5
1940	332,5	142,2	33,0	3,8	-	-	56,3	28,6	74,7	25,0
1941	281,1	148,7	28,9	3,4	-	-	43,7	43,3	55,0	26,1
1942	318,7	177,3	28,9	4,9	-	-	43,1	42,6	54,4	26,7
1943	289,4	81,7	28,5	11,6	-	-	40,7	39,4	54,1	12,8
1944	279,0	164,0	28,5	8,9	-	-	39,6	38,4	52,9	22,1
1945	245,3	104,7	22,2	7,6	-	-	38,7	30,3	52,3	14,4
1946	385,0	93,4	34,6	18,7	-	-	69,1	43,7	81,1	7,1
1947	453,0	123,7	35,5	10,1	-	-	73,9	53,3	81,4	4,0
1948	583,5	175,0	39,2	20,2	-	-	129,2	33,0	137,7	6,2
1949	674,7	130,9	45,3	10,6	-	-	152,8	18,0	136,9	4,9
1950	632,5	134,5	54,0	16,2	-	-	140,7	20,3	139,9	2,0
1951	571,7	49,8	69,2	15,9	-	-	136,4	3,5	143,0	1,7
1952	533,3	37,0	69,7	12,3	-	-	141,4	0,5	140,6	0,011
1953	481,9	0,724	herfra		-	-	-	-	-	-
1954	498,3	2,1	indeholdt		-	-	139,2	0,2	-	-
1955	565,1	0,2	i LJs		-	-	129,6	0	-	-
1956	609,6	14,9	opgørelse		-	-	127,2	1,1	-	-
1957	618,2	0,2			-	-	128,0	0	-	-
1958	635,2	0,8			-	-	130,6	0	-	-
1959	654,1	0			-	-	125,9	0	-	-
1960	619,8	0			-	-	122,5	0	-	-

1923, M 1: 120 HK dieselloko af svensk fabrikat, først anvendt i lette tog på stambanen, senere mest på Rødby.

1924, M 2-3: 2 Holeby dieselvogne på 90 HK. Anskaffet til og mest anvendt på Torrigbanen. M 2 brændt i 1930.

1925, M 4-5: Dieselloko med 150 HK Holebymotorer, anvendt på NRJ og NKJ.

1927, M 6: 3-akslet benzinvogn (= MC) til Bandholm-banen.

1933, M 7: 3-akslet benzinvogn til NKJ. Ombygget af B 2, brændt og udrangeret 1940.

1934-38, M 8-10: 1 C 1-dieselloko med 400 HK motor, anvendt i persontog.

De mange motorkøretøjer gav et slemt tilbageslag for dampkørslen. M 8-10 der mest kørte per-

sontog på stambanen, var ret gode de andre havde en hel del sygedage, og måtte tit erstattes af de 2-koblede loko.

LJs rangermaskiner:

De 2 små Bandholm-maskiner endte deres dage som rangermaskiner. Nr. 1917 (MBJ 1) var ikke i brug fra 1898 og nr. 1918 (MBJ 2) blev solgt til Sverige i 1903. Indtil DSB overtog driften af Falsterbanen rangerede de i Oreho-ved, den senere anvendelse er noget uklar, men de blev vel kun benyttet til rangering.

Rangeringen blev såvel her som ved DSB hovedsagelig udført af togmaskinerne, idet togmaskinen før afgang rangerede sin stamme sammen og satte den på plads efter ankomst. I 1909-10 anskaffedes

2 rangerloko, nr. 13-14, sidstnævnte indkøbt fra ØSJS. Nr. 13 og de senere anskaffede nr. 20 i 1920 og nr. 23 i 1929 var ens-alle B T. Endelig købte man i 1916 et 1 B T-loko fra Lemvigbanen og i 1945 et lille tenderloko.

Disse maskiner kom til at udføre rangeringen på de 3 købstadsstationer indtil de blev afløst af traktorer.

Nr. 13, 20 og 23 var gode og håndterlige loko, jeg har nydt dem i både Maribo og Nakskov, begge steder dog kun i lettere arbejdesværre så jeg dem ikke splitte et stort godstog ad.

Også nr. 14 gjorde god nytte - mere problematisk har det nok været med nr. 17 - den og nr. 14 blev udrangeret i 1930 og 1929.

Nr. 25, købt 1945 og udrangeret i 1953 kender jeg intet til udo-

(Læses fra oven nedad.) 10. Løllandske Jernbaner (Privat). 1/6 1924 (Læses fra neden opad.)

km	Billetspriser										Højkjøbing F. Nakskov									
	1	3	5	55	7	57	9	2	4	54	6	8	10	12						
0.0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---						
7.6	522	933	1015	---	---	249	720	Al. Kjøbenh. 12	1120	359	---	795	1151	---						
16.1	532	933	1153	---	---	654	1021	Al. Masneds. 12	840	298	---	577	822	---						
25.1	642	850	---	337	---	331	---	Al. Gjedser 12	820	---	131	722	---	1022						
33.9	---	---	---	---	---	---	---	Al. Højkjøb. F. 21	720	922	243	313	640	905						
41.0	---	---	---	---	---	---	---	Al. Grønge	---	---	---	---	---	821						
50.2	---	---	---	---	---	---	---	Al. Krøngeup	---	---	---	---	---	821						
58.9	---	---	---	---	---	---	---	Al. Saxildkjøbing	658	650	218	244	611	836						
67.2	---	---	---	---	---	---	---	Al. Maribo 20	634	633	205	228	577	832						
75.9	---	---	---	---	---	---	---	Al. Højbygaardsv.	---	---	---	---	---	817						
84.6	---	---	---	---	---	---	---	Al. Rodby	---	---	---	---	---	805						
93.3	---	---	---	---	---	---	---	Al. Lyde	---	---	---	---	---	733						
102.0	---	---	---	---	---	---	---	Al. Sollested	---	---	---	---	---	744						
110.7	---	---	---	---	---	---	---	Al. Amvede	---	---	---	---	---	733						
119.4	---	---	---	---	---	---	---	Al. Nakskov 19	610	748	1120	142	512	915						

km	Maribo-Rodby Havn													
	11	13	15	65	17a	17	19	14	64	16	18	20	20a	22
0.0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
8.0	848	1211	---	303	601	922	1220	Al. Maribo 20	820	1150	220	545	803	823
16.0	910	1222	---	314	612	933	1230	Al. Bursø	810	1140	210	535	712	753
24.0	910	1230	---	323	619	944	1230	Al. Høiby	801	1132	202	527	712	745
32.0	---	---	---	---	---	---	---	Al. Højbygaardsv.	---	---	---	---	---	722
40.0	---	---	---	---	---	---	---	Al. Rodby	---	---	---	---	---	722
48.0	---	---	---	---	---	---	---	Al. Rodby Havn	---	---	---	---	---	722

km	Maribo-Danholm													
	21	23	25	25a	27	67	29	24	26	28	68	30	30a	32
0.0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
7.2	648	900	115	130	320	605	920	Al. Maribo 20	755	1135	210	540	615	715
14.4	---	---	---	---	---	---	---	Maglenæs	---	---	---	---	---	715
21.6	---	---	---	---	---	---	---	Al. Danholm	740	1135	195	525	600	720

\* Standses kun for at sætte rejsende af. Tøgene 5, 9, 6, 15, 19 og 16 fører ogsaa 1 Kl.

(Læses fra oven nedad.) 10. Nakskov-Krønge og omvendt (Privat). (Læses fra neden opad.)

km	Hverdage										Hverdage									
	41	43	45	47	41	43	45	47	Nr.	Nr.	40	42	44	46						
0.0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---						
7.6	321	330	406	920	321	330	406	920	Al. Kjøbenhavn 12	359	720	722	735	130						
15.2	321	330	406	920	321	330	406	920	Al. Nakskov	735	125	555	727	735						
22.8	321	330	406	920	321	330	406	920	Al. Hørsholm	724	115	445	715	724						
30.4	321	330	406	920	321	330	406	920	Al. Kjøbenhavn	716	105	438	703	716						
38.0	321	330	406	920	321	330	406	920	Al. Ønsevig	708	1256	431	655	708						
45.6	321	330	406	920	321	330	406	920	Al. Kastager	702	1240	426	648	702						
53.2	321	330	406	920	321	330	406	920	Al. Hørsholm	656	1238	421	642	656						
60.8	321	330	406	920	321	330	406	920	Al. Svinsøvej	642	1235	414	628	642						
68.4	321	330	406	920	321	330	406	920	Al. Vorrig 20	642	1237	407	623	642						
76.0	321	330	406	920	321	330	406	920	Al. Krønge	635	1230	401	615	635						

20. Maribo-Tovsig og omvendt (Privat).

km	Hverdage										Hverdage									
	71	75	75	75	71	75	75	75	Nr.	Nr.	72	74	76	76						
0.0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---						
7.6	450	450	450	450	450	450	450	450	Al. Kjøbenhavn 12	723	722	---	---	---						
15.2	450	450	450	450	450	450	450	450	Al. Maribo 13	---	---	---	---	---						
22.8	450	450	450	450	450	450	450	450	Al. Eriksrup	---	---	---	---	---						
30.4	450	450	450	450	450	450	450	450	Al. Nørrepede	---	---	---	---	---						
38.0	450	450	450	450	450	450	450	450	Al. Høiby	---	---	---	---	---						
45.6	450	450	450	450	450	450	450	450	Al. Stokkemærke	---	---	---	---	---						
53.2	450	450	450	450	450	450	450	450	Al. Vesterborg	---	---	---	---	---						
60.8	450	450	450	450	450	450	450	450	Al. Lørdet	---	---	---	---	---						
68.4	450	450	450	450	450	450	450	450	Al. Birket	---	---	---	---	---						
76.0	450	450	450	450	450	450	450	450	Al. Vorrig 20	---	---	---	---	---						
83.6	450	450	450	450	450	450	450	450	Al. Krønge 19	---	---	---	---	---						

ver at den - før LJ fik den - har været anvendt ved teglværket i Hammersholt.

Krigsårene med oliemangel og øget godstrafik betød igen megen dampkørsel. Efter krigen kom skinnebusserne til at afløse de gamle motorloko og -vogne, senere kom de store dieselloko og Y-togene, og det tog helt livet af dampkørslen - men her i 1950erne kørtes der dog en del damp, og nu var det kun de 3-koblede, der var tilbage.

Et par skemaer kan vise, hvad de forskellige loko (og motortrækraft) måtte belastes med: Tabel-erne stammer fra 1926 og 1943.

1926:	HP	P	G
i togart			
3-koblede	25	30	70
nr. 9-12 og			
NKJ 1, 3	18	18	35
nr. 1-8	12	15	30
M 1	5	5	5

De anførte taler vognladninger á 10 tons.

1943:	P	P	G
i togart			
tog. nr. (nr. 5, 11-12)	øvrige		
3-koblede	240	200	300-500
nr. 9-10	120	100	200-250
NKJ 1, 3	140	120	200-350
M 8-10	270	220	300-400

De anførte tal er tons.

Efter driftsmaterielfortegnelsen fra 1961 var maksimalbelastningerne:

3-koblede loko	600 t
motorvogne	100 t
M 8-10	400 t
M 31-32 (750 HK)	500 t
M 33 (800 HK)	800 t.

Lados for en ordens skyld slutte med at se lidt på dampens andel af de samlede togkilometre, som er opstillet i følgende tabel: (se venligst side 97).

# Vi Bygger

Højstærede hr. redaktør.

Til indledning et par bemærkninger om bladet. Jeg er meget glad over, at jeg i sin tid fik mig taget sammen til at tegne abonnement på det udmærkede blad, det viste sig at være.

Jeg finder stort set, at de bragte artikler m.v. har været fine. Naturligvis kan det ikke undgås, at de ikke alle er faldet i netop min smag hvad angår de emner, der har været beskrevet, men smag og behag er jo så forskellig, for nu at anvende et fortærende begreb.

Jeg finder, at det nye format er nydeligt, omend det var nødvendigt med et par dage til at vænne sig til det, al den stund, at man jo var blevet så vant til det gamle - måske lidt mere handy-format. Om der skal være 3 eller 2 spalter pr. side er lidt vanskeligt at sige, men umiddelbart vil jeg nok mene, at 2 vil være det smukkeste.

Skal jeg komme med en anelse malurt, vil jeg anke over den omfangsrige artikel om RGGJ. Selve artiklen var meget fin, og jeg havde stor interesse af at studere den, men jeg greb mig selv i at tænke, hvilken fremragende bog om denne lidt glemte bane, der kunne være blevet ud af artiklen. Ikke mindst i kraft af de fine billeder, som artiklen var krydret med.

En anden anke, jeg vil fremføre, er den store mangel på modelbanestof, der har været igennem længere tid. Det har været mig en stor fornøjelse at læse om Hans Gerners flotte godsvogne, men der må så afgjort være flere, der har lavet ting, der kan vises frem til alle vi (formoder jeg) hungrende læsere til modelbanestof.

Og her ledes jeg så til at gribe i egen barm.

Engang for længe siden under rubrikken "En 0-byggers trængsler" skrev jeg noget i samme stil - det med de manglende beretninger fra (alle) 0-byggerne - og erklærede friskt og frejdigt, at jeg nok

skulle yde mit bidrag til modelstoffet.

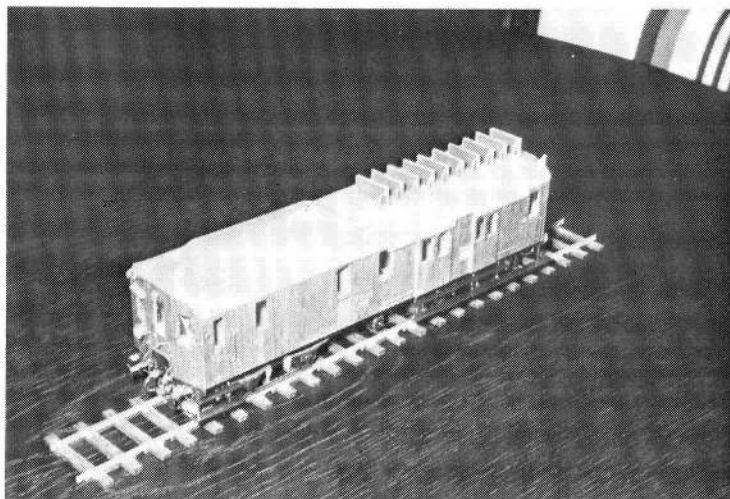
Desværre er det jo så let at love, men betydeligt sværere at holde ord, men omsider har jeg da fået mig taget sammen til at forfatte et par ord om vor fælles hobby og specielt hvad den har ført til hos mig.

Jeg har forsøgt mig som fotograf med mit lille spion-kamera, der jo ikke er bygget specielt til at fotografere på nært hold, men det er da lykkedes at frembringe nogle fotografier, som jeg håber vil kunne anvendes i bladet.

#### VI BYGGER

Såfremt man har fulgt byggebeskrivelserne i SIGNALPOSTEN under rubrikken "Vi bygger" gennem det sidste års tid, vil man på dette tidspunkt - hvis man da har ført byggerierne ud i livet - være i besiddelse af en ret anseelig vognpark af diverse ombyggede godsvogne á la HGC. Vogne, der er af en betydelig kvalitet og nøjagtighed, såvidt man nu kan se af de fotografier, der har været bragt i artiklerne, og det ville være mig en stor fornøjelse at lade vognene befære mit store 100 m<sup>2</sup> modeljernbaneanlæg i størrelse 0, som jeg i parentes bemærket endnu ikke er blevet den stolte ejer af (... og nok heller aldrig bliver!).

Men er man således nu startet sin byggekarriere med omtalte køretøjer, kommer der unægteligt før eller siden det problem, at vognene gerne skulle ud at trille, og dertil behøves jo en form for trækraft.



I tidligste tider klarede man ved vore forbillede problemet med en hest, og det var naturligvis en løsning, der kunne forsøges. Nu har heste jo deres størrelse, og selv om man kunne rende over et fæl, der netop var blevet folet, som det vist hedder, vil det vel være lidt søgt at piske krikken hen ad anlægget iført HGCs godstog. For selv om man synes, at størrelse 0 er en stor skala, når man tidligere har beskæftiget sig med H0, så må der anstændigvis være en grænse ...

Måske kunne man ved indavl formindske nævnte dyrs normale størrelse, så .... nej, slut med det og over til det mere realistiske:

Når man i klubberne falder i snak med en sådan rigtig garvet modelbanemand, får man som re-

gel et svar i stil med: Jo, ser du, det er slet ikke noget problem. Du får lige fat i en elektromotor og nogle tandhjul og nogle "rigtige" hjul, og så bygger du bare et lokomotiv.

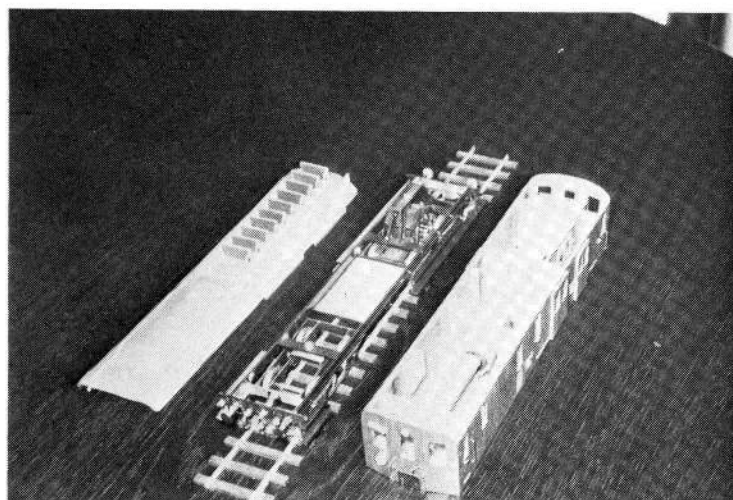
Der er jeg stået af toget.

Jeg har altid forsøgt at hoppe over gærdet, hvor det er lavest, og det gærde der, med alle de tandhjul er altså bare en smule for højt for mig.

Jeg tacklede problemet på en lidt anden måde, for ud at køre ville jeg!

Da jeg for nogle år tilbage - jeg tror det var i 1974 - efter nogle år på H0-arenaen valgte at slå over til størrelse 0, startede jeg med et togsæt fabrikeret af det italienske firma Lima. Dette sæt bestod af en lukket godsvogn og en åben ditto, begge af umiskendeligt tysk tilsnit og forsåvidt af rimelig standard. Endvidere en skinneoval og sidst, men - i denne forbindelse - ikke mindst, et lille uanseligt 2-akslet diesellokomotiv, hvis forbillede var mig totalt ukendt. Det var vel nærmest, hvad jeg ville kalde sådan en "industrifidus", hvis man forstår, hvor jeg vil hen.

Vel, jeg startede "dyret" med samt mit godstog og kørte derud', som det jo nu hedder. En ganske betagende følelse vældede ind over mig! Jeg følte mig pludselig sat tilbage til min tidlige barndom, da jeg en juleaften blev foræret mit første blik-træk-oplegetøjstog. Dengang var det ganske vist ikke en skinneoval, men en cirkel, som det arme tog måtte forcere i et vanvittigt tempo. Datidens racerbane! Man var ganske



rundtosset ud på de små juletimer. Men tilbage til vor tid.

Det var ganske hyggeligt med de gamle minder, men man kan jo ikke leve på fortidens minder alene.

Lokomotivet - industrifidusen - begyndte så småt at irritere mig. Den lignede ikke noget. Og da slet ikke noget dansk. Og da jeg må siges at være forholdsvis nationalt indstillet - i hvert fald hvad jernbaner angår - følte jeg, at der måtte gøres et eller andet ved fidusen. Noget overordentligt radikalt.

Nu var man jo ikke så fordringsfuld. Man ville gerne have noget, der lignede et dansk køretøj, men forventningerne var en del beherskede, da fidusen jo ikke lignede noget som helst.

Jeg startede med at måle ud på tingesten på kryds og tværs og fandt ud af, at akselafstanden var 52 mm. Omregnet til forbilledernes størrelse ca. 2,3 m.

Jeg begyndte herefter at se mig om efter en dansk trækraftenhed med en akselafstand på ca. 2,3 m eller deromkring.

Valget faldt på MFVJs herlige gamle M 4, som jeg faldt over i form af en tegning i Hobby-bladet. Tegningen var desværre i H0, altså 1:87 og jeg skulle jo bruge en tegning i 1:45. Hvad gør man så? Jo, sædvanen tro sprang jeg over det lave gærde og "doblede op".

Formasteligt, vil de garvede vel sige. Bevares, modellen blev nu i størrelsesforholdet 1:43,5, med da den alligevel holdt sig indenfor konstruktionsprofilen for 1:45, syntes jeg ikke at det gjorde så meget.

Skal vi lige tage et par oplysninger om originalen - ja, ikke mig altså, men forbilledet for min førstefødte:

4-akslet bogielokomotiv, diesel-elektrisk med en maskine fra Frichs på 300 HK. Førerrum i begge ender, postafdeling og rejsegodsrum. Vognkassen beklædt med teaktræsstaver. Lokomotivet bygget hos Frichs i 1931 og via et kort vikariat hos RHJ som DL 42 ophugget i 1968 efter motorhavari.

Jeg mener helt bestemt, at Lima stadig fører det lille diesel-loko, ligesom jeg vil formode, at der rundt omkring i landet hos O-folk kunne stå sådan en svend, hvorfor jeg her vil beskrive, i

korte træk, hvordan min "spaghetitikoger" blev til MFVJ M 4.

Beskrivelsen er ikke så detaljeret og forudsætter nogen fantasi(!). Iøvrigt fremgår en del af de tilhørende fotografier.

Først hev jeg italienerens overdel ad h... ja, undskyld, jeg pillede overdelen af og smed den langt væk.

Derefter loddede jeg en ramme sammen af I-profiler med afstandsstykker ligeledes af I-profiler. Underdelen af italieneren fungerer som motorbogier, og da motoren ligger ret højt, er det ikke muligt at holde den under ramme-højde, hvorfor det har været nødvendigt at opbygge en sindrig konsol fra rammen op over el-motoren på italieneren. Konsollen er befæstet til toppen af italieneren med en skrue. Et i sandhed meget "slasket" ophæng. Man vil kunne se, at der her er tale om en vaskeægte privatbanemodel, der med garanti ikke kan trække noget som helst og som ryster og bæver ved enhver igangsætning og standsning. Meget virkelighedstro, kan man stole på!

Nå, helt så slemt er det nu ikke, og systemet kører faktisk upåklageligt og er ikke rystet fra hinanden (endnu).

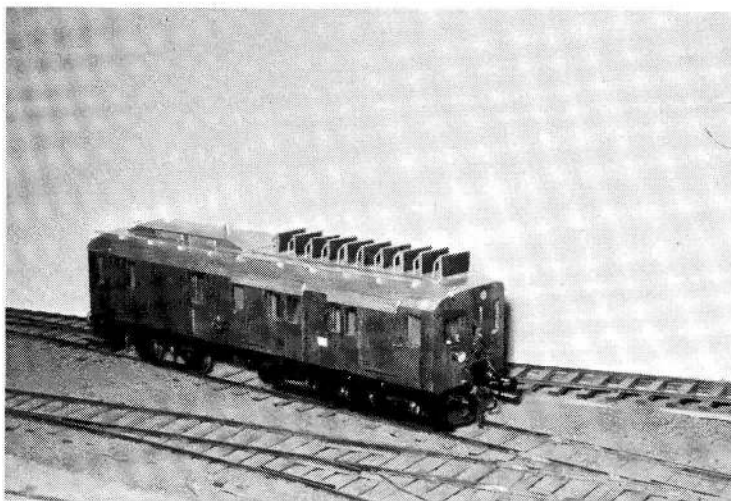
Efter at rammen var samlet, påsattes pufferplanker fremstillet af 1 mm messingplade. Pufferne, der er af kurvetyper, er lavet efter sædvanlig recept, d.v.s. et opslidset rør, hvor de ben, der dannes af slidserne, er bøjet ud til kurven. Derefter er en tegnestift loddet til enden af et metalrør eller -stang, der netop kan passere gennem kurven. Kurven loddes til pufferplanken, hvori

man i forvejen har boret et hul til pufferstokken, d.v.s. stangen med tegnestiften. Dernæst sættes stokken gennem kurv og pufferplanke, hvorefter en kuglepennefjeder loddes fast til bagsiden af pufferplanken med den ene ende og til enden af pufferstokken med den anden.

Meget enkelt og betydeligt billigere end at købe pufferne færdige.

Koblingerne er derimod indkøbt færdige til at sætte på, og de er iøvrigt af "rigtig" skrue-type. Jeg er ikke den store beundrer af automatkoblinger (med undtagelse - naturligvis - af de tilfælde, hvor forbilledet anvender sådanne såsom skinnebusser o.l.) som disse anvendes i stort omfang i klubberne landet over. Jeg synes personlig, at det er synd at vandalisere en model, som man måske har puslet med til mindste detalje med en sådan bøjlekobling. Jeg er da ikke blind for, at man i stordrift på de større klubanlæg, hvor man oprangerer anseelige tog, sparer et stort arbejde med sammenkobling og adskillelse af vognene, men jeg synes stadig, at koblingerne af de automatyper, der bruges idag, virker for iøjnefaldende.

Herefter er bogiesiderne fremstillet. De er forholdsvis enkle uden for mange dikkedarer og er fremstillet af 1 mm messingplade, savet ud med løvsav (hvilket i stor udstrækning er benyttet ved modellen). Akselboksene er lavet af et passende søm, der er skåret i skiver og loddet på siden (bogiesiden, altså), og fjedrene, der ikke virker "rigtigt", er fremstillet af papstrimler, der er limet oven på hinanden. Bogiesider-





ne er herefter loddet sammen med nogle afstandsstykker.

I hver ende af undervognen til italieneren er der et par udmærkede skruehuller med tilhørende skruer, som, såfremt man ikke har smidt dem ud, endnu sidder tilbage. Herefter konstruerer man et par stykker messing, der kan nå fra disse skruehuller og op til afstandsstykkerne mellem bogiesiderne. Herefter kan bogiesider m.v. skrues fast til motorbogie.

For løbebogies vedkommende stiller sagen sig lidt anderledes, idet man jo her skal fremstille en komplet bogie med alt til faget hørende. Dog, fortvivl ej, thi det er forholdsvis overkommeligt!

Man tager, som man siger, et par bogiesider magen til de, som man nys har fremstillet til motorbogie. Disse samles med afstandsstykker som motorbogie. De hjul, jeg fik fat i, var med kort aksel, d.v.s. at der skulle anvendes indvendige lejer, da akslen, som man vil kunne forstå, ikke ragede uden for hjulene. Det klaredes forholdsvis simpelt, idet jeg fremstillede en slags ekstra bogiesider, som sidder umiddelbart inden for hjulene. I disse sider er savet slidser til akslerne, altså en slags akselgafler. Når blot gaflerne eller slidserne er lange nok, opnår man en slags ekvibrering af hjulene, og systemet virker upåklageligt.

Herefter blot en tværbøjle hen over hele redeligheden med et hul i til en egnet bolt fra brokkassen/isenkræmmeren, som så forbinder bogie med tværdrager i rammen (ikke isenkræmmeren, den arme mand, men bolten, forstår sig).

Nogle vil måske hævde, at det da vist må blive en værre omgang "lallerværk" med ekvilibrister i den ene ende og "slasket" ophæng i den anden, men i praksis er det forholdsvis stabilt, og så er der jo også det, at det jo ikke er en nypudset MZer eller et fornemt lyntog, der værdigt og uden i bogstaveligste forstand den mindste vaklen glider frem ad sporet. Det er jo trods alt en bedaget privatbanemaskine, så lidt vaklen her og der er vel ikke helt ved siden af?

Herefter er undervognen gjort færdig med diverse detaljer såsom luftbeholdere, rørforbindelser,

trin m.m. Man vil på fotografierne bemærke, at der ikke er påsat strømaftagere, hvilket følger af, at jeg kører 2-skinnesystem og 12 volt jævnspænding. Dette dels på grund af mit "springen over, hvor gærdet er lavest" og dels på grund af, at min indstilling til strømaftagere på modellerne og dermed 3. skinne er den samme som min holdning til automatkoblinger!

Vognkassen er ligesom på forbilledet beklædt med teaktræ, idet vognkassen er fremstillet af det specielle krydsfiner, som på den ene side er beklædt med teak. Vinduer m.v. er udsavet med løvsaven og det hele er limet sammen.

Taget er fremstillet af zinkplade, da dette er forholdsvis let at banke i facon i enderne, hvor taget bøjer ned over gavlene.

Tagkølere er det værste, jeg ved at fremstille i model. Jeg lavede disse, der dog i forhold til MO-kølere er nogenlunde enkle, af pap, og selve køleelementerne er lavet af tilklippet messingnet, der er klistret på. Rørforbindelserne til kølerne er ståltråd og gangbrædderne på taget af pap.

De få tagventiler, der er på modellen, er drejet i en stationær boremaskine.

Hvad der måtte være af håndtag og -greb på modellen er lavet af hæfteklammer, hvilket forøvrigt også er tilfældet for bogstaver og tal (litra og nummer) på vognsiderne. Tro mig, et skrækeligt arbejde. Først "MFVJ" og siden "M 4". Jeg har besluttet mig for i al fremtid kun at fremstille modeller fra baner med forkortelser som LB, LJ, VØ, KB o.s.v. Eller også fra baner, der kun anvendte påmalet litrering!

Herefter resterer maling af modellen. Undervognen er malet sort, blank og skinnende som i 1931. Flot skulle det jo være! Vognkassen har fået en gang Pinotex samt møbellak. Taget har fået sølvbronze.

Jeg skylder lige at fortælle, at jeg som et forsøg lavede "indmad" i vognen i form af hylder i post- og rejsegodsrum, en model af motor og generator samt førerpladser med kontroller m.m. i hver ende udfra den opfattelse, at når man kom op i størrelse 0, ville vinduerne i modellerne blive så store, at det ville virke påfaldende tomt, når man kikkede ind til



passagererne, i dette tilfælde fri-mærkeslikkeren og smeden - undskyld, postfunktionæren og lokomotivføreren selvfølgelig. Det viste sig imidlertid, at umagen ikke rigtig stod i rimeligt forhold til resultatet, idet man med de relativt smalle og få vinduer i denne model ikke rigtigt får øje på indmaden. Og det virker faktisk lidet beskedent og ikke så lidt fjollet hver gang, når man viser modellen frem at skulle påpege "Har I nu også lagt mærke til ..." og "Prøv lige at se de nuttede posthylder ..." og i den dur.

Det er ikke usandsynligt, at resultatet vil være større ved modeller af personvogne med deraf følgende større vinduer.

Disse var så ordene. Modellen kører faktisk rigtig pænt og trækker rimeligt på flad bane. Jeg havde overvejet at udstyre den med en blyklods, men dette viste sig at være overflødigt.

Til slut god fornøjelse med det eventuelle byggeri. Måtte jeg med dette have sparket en eller anden igang, som ligesom jeg holdtes tilbage fra trækraftbyggeri med henvisning til angst for tandhjulstopstillinger m.v., er formålet nået.

Jeg selv fik efter M 4 blod på tanden til yderligere aktivitet på området, og jeg skal senere komme tilbage til dette.

Bent Ravnild

# MASNEDSUND

## MASNEDSUND

### STATION OG HAVN

Først det kronologiske: Masnedsund station åbnedes som endestation for "Sydbanen" Roskilde-Køge-Næstved-Masnedsund i 1870. Masnedsundbroen og færgehavnen på Masnedø åbnedes i 1884. Masnedsund-Kallehave Banen (KB) åbnedes i 1897 og fik sin egen lokalstation i Masnedsund.

Det første havnebassin blev bygget af Sjællandske Jernbaneselskab i 1870. Spornettet på havnen blev udvidet af KB i 1897. Havnen blev stærkt udvidet mod øst i 1916 og fik mindre udvidelser og ændringer i 1924 og 1938. Efter en bolværkssammenstyrtning for et par år siden er der igen sket udvidelser og ændringer; Masnedsund havns nuværende (1977) udformning følger i store, omend beskårne træk et projekt fra midten af 1940'erne.

Indtil 1937 havde DSB 3 ekspeditionssteder: Vordingborg, Masnedsund og Masnedø, på en strækning af ialt ca. 5 km. Fra Storstrømsbroens åbning i september 1937 omfattende forenkling: Samtlige ældre ekspeditionssteder lukkedes og afløstes af en ny station i Vordingborg. På Masnedø oprettedes dog et trinbræt, som igen blev nedlagt i 1956, da pladsen skulle bruges til det nuværende krydsningsspor. KBs tog udgik fra 1937 fra den nye Vordingborg DSB, men man måtte stadig til

Masnedsund for at vende på vej til Kalvehave. Først i 1948 indviedes det direkte spor Vordingborg DSB-Vordingborg Slotsstation. Men for-gæves: KB lukkede i 1959.

### Spornet og bygninger

I 1860 fandtes i Masnedsund nogle få huse og en færgegård, hvorfra der var overfart til Gåbense på Falster, nord for Nørre Alslev. Sjællandske Jernbaneselskab byggede den første lille havn, der med et par stikspor via vogn-drejeskive stod i forbindelse med stationens øvrige spornet.

Den oprindelige sporplan for Masnedsund station kender jeg ikke, men ved at drage analogier til andre datidige sjællandske anlæg fås følgende mulighed: Spor 1, 2 og 3 samles i en stor drejeskive øst for den senere. Nordlige remise var vognremise. Den nordlige kulgård (søfartsvæsenets) manglede og stammer sikkert fra 1884.

Da Masnedsundbroen skulle bygges omkring 1884, lå drejeskiven i vejen, og en ny blev bygget vest for. Ny og gammel drejeskive ses på billedet af E 34 "Skrymer" i W. Bay: Danmarks Damplokomotiver (1977), side 28.

Signalhusene i grønt bindingsværk og røde mursten er opført mellem 1895 og 1919. Den Wenckske "Kystbanestil" antyder et tidspunkt omkring århundredskiftet. Af samme størrelse var nogle murstenshuse (røde) med grå sokkel og fladt pyramidetag til disposition for bromand, henholds-

vis brofoged.

Omkring århundredskiftet forsvandt den oprindelige perronhal, der blev afløst af et perrontag. Det er sandsynligt, at den smalle mellemperron kom til samtidig.

Hovedperronen blev først forlænget mod nord, hvilket ses på sporplanen fra 1919, gengivet i SIGNALPOSTEN, 7. årgang, nr. 4 (1971). Efter 1919 blev perronen yderligere forlænget, denne gang mod syd, og helt hen til signalhuset ved broen. Samtidig forsvandt sporet med de to vogn-drejeskiver. Omkring 1919 blev de mange depotspor i stationens vestlige side anlagt. Bortset fra perronforlængelsen mod syd, sket efter 1924, blev der ikke foretaget væsentlige ændringer derefter.

Et langt blindspor omtrent mellem broen og drejeskiven var hjemsted for dels sneploven, dels hjælpe- og ambulancetoget, der var oprangeret således:

Hjælpevogn C 14 (se "Jernbanemateriel 2", side 16),

Ambulancevogn 14 (se "DSB OLD-TIMERE i model", side 45 og 205),

Ambulancepersonvogn 14 (DSB OLD... side 169),

Batterivogn (nr. ?, ex CG, ex BF, DSB OLD ... side 15).

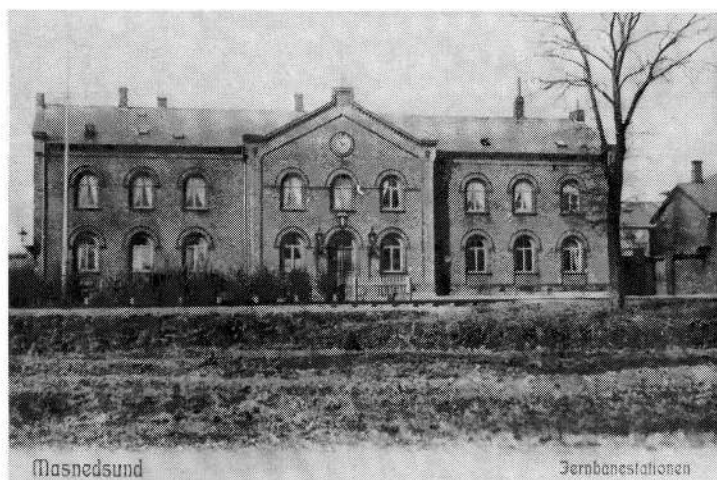
Hjælpetoget fik efter 1937 ophold i Næstved, hvorfra jeg svagt erindrer det.

Varehuset var opført i gule mursten og med skifertag. Det blev i tidens løb næsten sporeløst på grund af perronforlængelserne og var det meste af tiden toldvarehus.

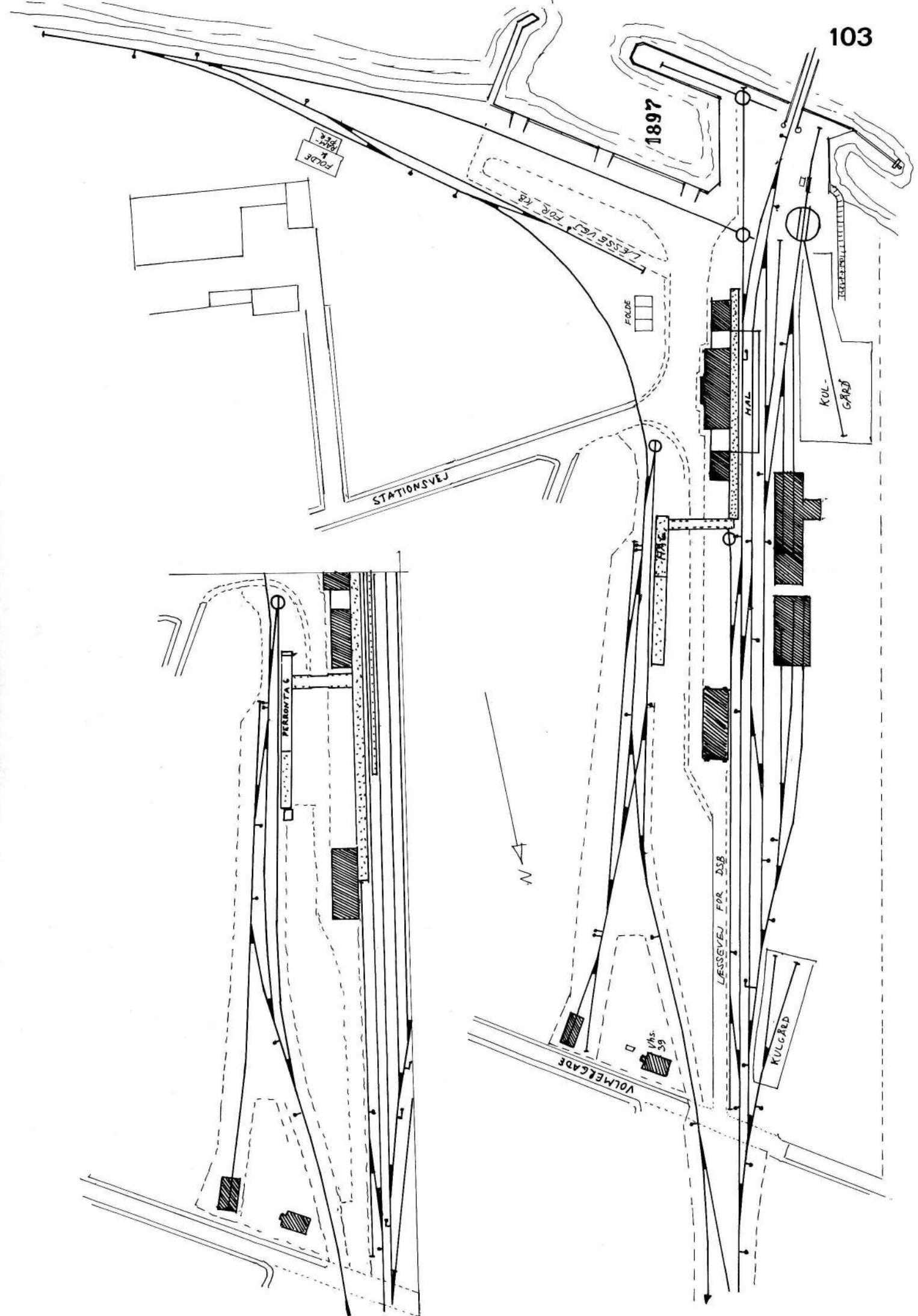
KBs lokale station havde et lille perrontag, der så vidt jeg kan gætte har været af samme type som det på Kalvehave havn (se SP 12. årgang, nr. 2, 1976). En overdækket passage forbandt KBs og DSBs perroner. Midt i passagen var der et led for trafikken til og fra varehus og læssevej.

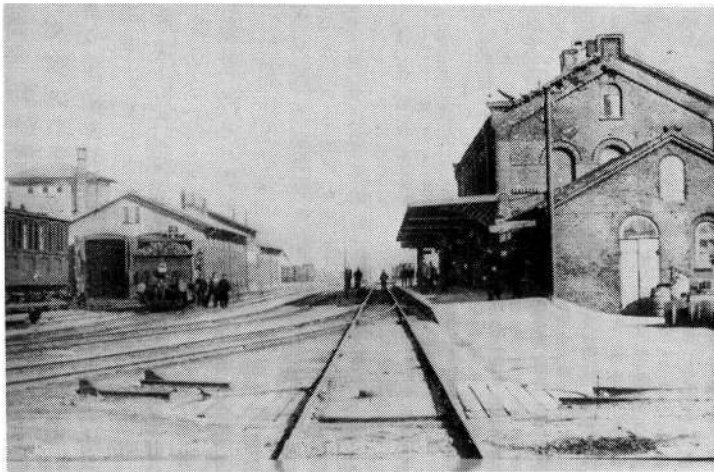
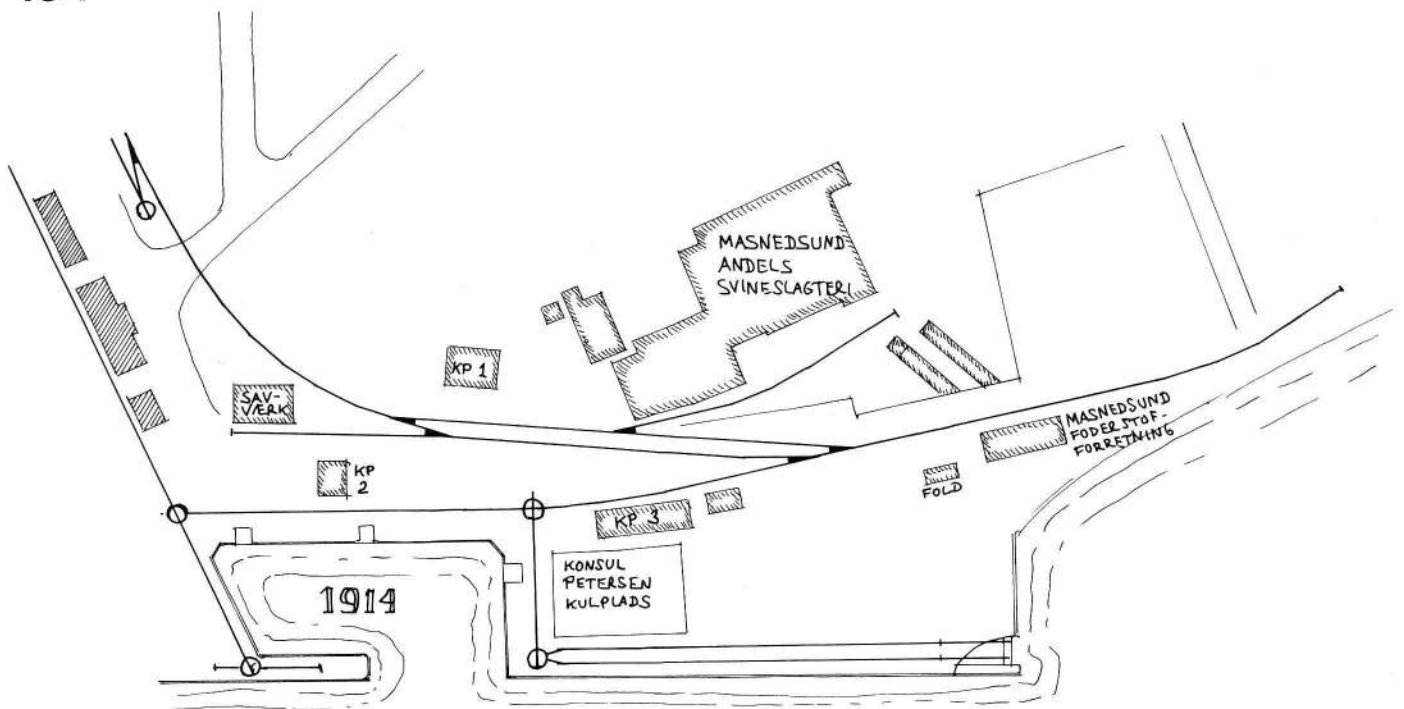
Stationsbygningen var opført i røde mursten med skifertag, vistnok efter tegning af Ch. Abrahams. På et tidspunkt blev 2 af vinduerne i midterpartiet på 1. sal gjort bredere. Den senere ejer førte vinduerne tilbage til den oprindelige størrelse i 1950'erne.

På stationen "sig rørte muntert liv", for der var restauration hvortil folk kom endog helt fra Vordingborg for at spise til middag og nyde den "internationale" atmos-



1. Masnedsund station, ca. 1905. I forgrunden anes KBs havnespor. (Arkiv JB-P)





2. Masnedsund station, ca. 1905. Personvognen til venstre er en fhv. GJ I og II kl., sikkert indrangeret i ambulance/hjælpetoget. (Vordingborg lokalhistoriske samling)

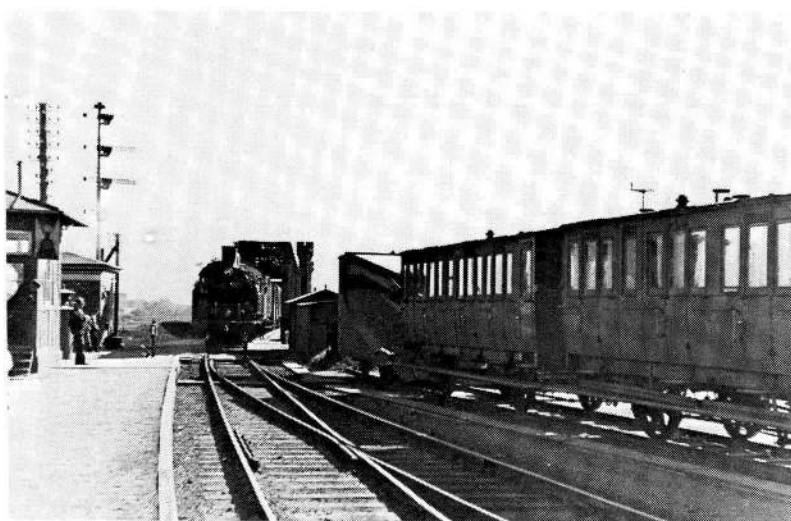
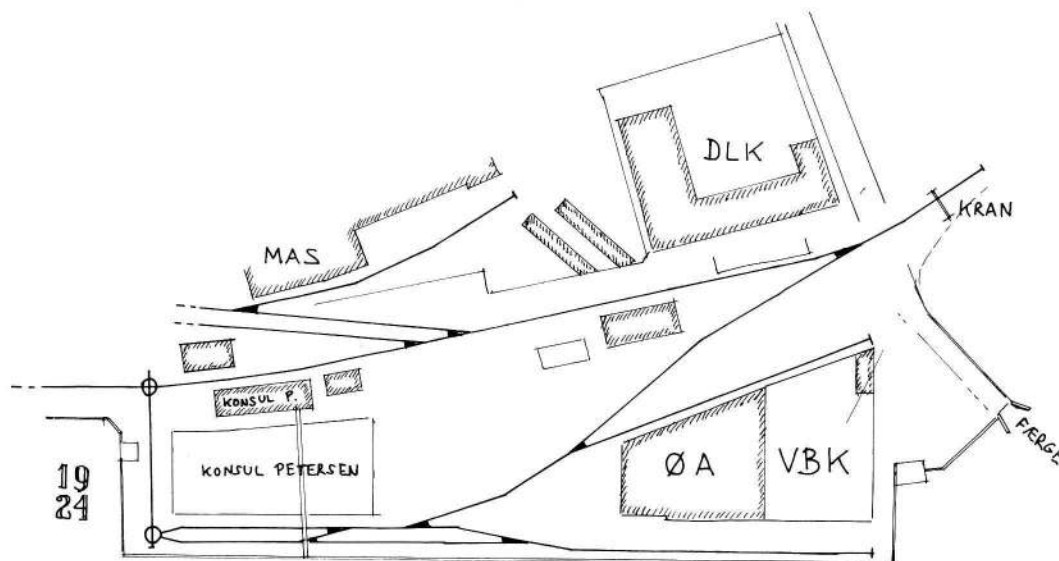
fære, når Berlinerekspresen gjorde ophold. Hovedbygningens stueetage har været indrettet omtrent således: I midten, ud mod gaden, en forhal med udgange til restauration og ventesal for rygere i den sydlige del, i midten til ventesal for ikke-rygere ud mod perronen, og nordligst luger til rejsegodsekspedition og kontorer. Allernordligst i bygningen var indrettet en mindre postekspedition med indgang fra den nordlige gavl. På 1. sal var der lejligheder, formodentlig én til stationsforstanderen og én til en assistent. Der har næppe været lejlighed for postmesteren, da områdets hovedposthus lå i Vordingborg. Op til ca. 1950 fandtes endnu i bygningens sydlige

del én lejlighed på køkken, værelse og kammer, og i den nordlige del en tilsvarende. Midterpartiet ud mod gaden (med de store vinduer) var inddraget til kontorer, men har oprindeligt nok hørt til mindst den ene af lejlighederne. I 1950 var resten af 1. salen indrettet til marketenderi og laboratorier i forbindelse med osteproduktionen, så indretningen her lader sig ikke rekonstruere.

Remisen har vel oprindeligt stået i blank mur i gule sten (ligesom remiserne i Køge og Næstved) men jeg har aldrig set den som andet end gråpudset. De oprindeligt selvstændige bygninger: Lokomotivremise og vandtårn mod syd, vognremise mod nord, blev efterhånden sammenbygget til ét stort lokomotivremiseanlæg.



3. Masnedsund station, ca. 1920. Med brede vinduer på 1. sal. (Vordingborg lokalhistoriske samling)



4. Masnedsund 30/5 1935. P-maskine under indkørsel. Til højre en sneplov og lidt af hjælpetoget (batterivogn og ambulnacepersonvogn). Bag brofogdens hus ses togvejssignaler (ialt 4 stk. på samme mast), og på signalhuset et daglyssignal af en mig ukendt type. (J. Steffensen, JS fotoarkiv nr. A 141 F 002)

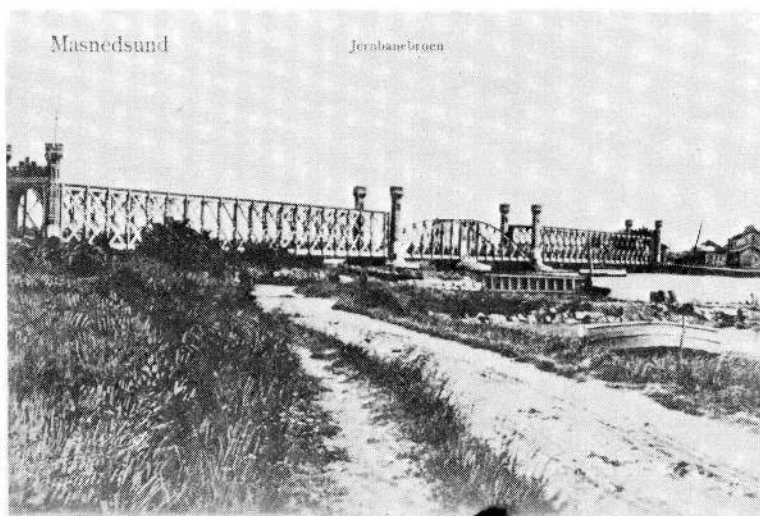
#### Bygningernes senere skæbne

Efter 1937 indskrænkedes spornettet voldsomt, og efterhånden opstod en lille godsstation, der delvis ligger endnu. Fra 1938 mistede KB sin forbindelse til havnen; den blev flyttet til DSBs spor forbi varehuset. Det oprindelige hovedspor til Vordingborg blev depotspor, og en ny havnebane blev bygget på østsiden af det gamle hovedspor.

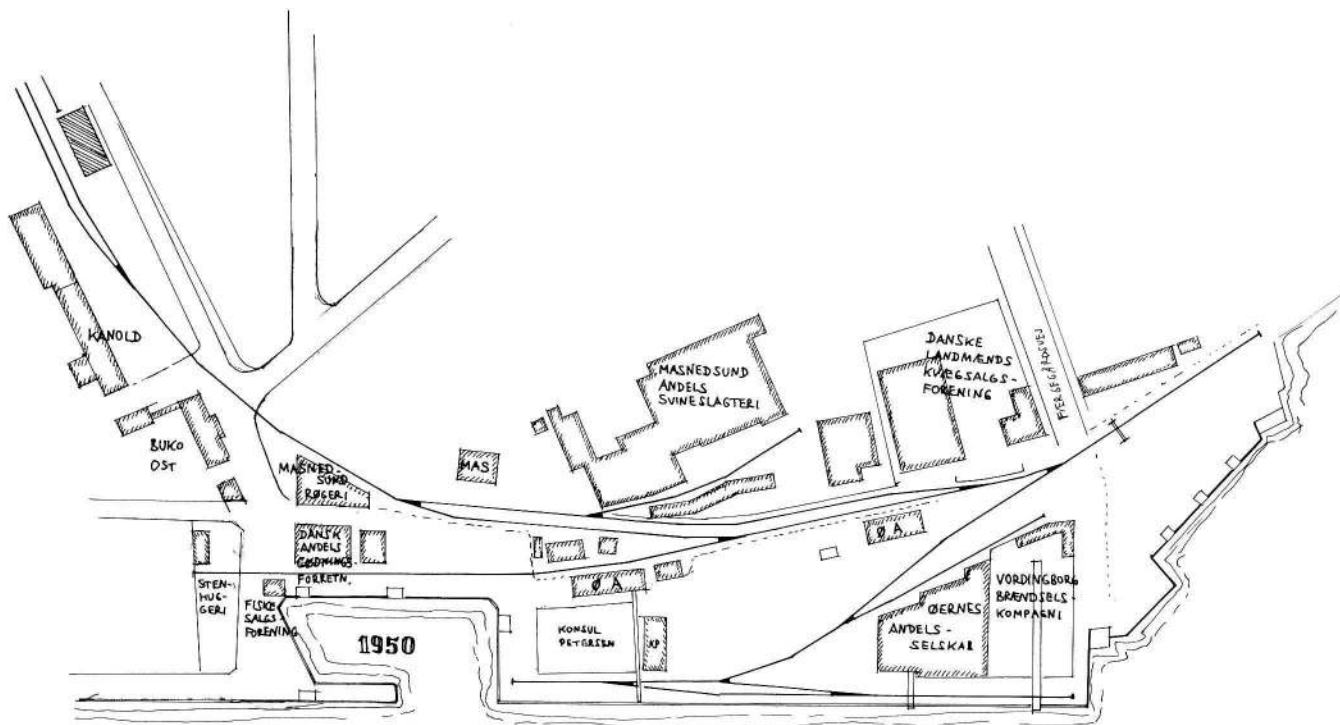
I remisen opretholdt DSB en enkelt plads til den lokale HS indtil ca. 1940, hvor den nuværende traktorremise i Vordingborg blev bygget.

Stationsbygningerne blev efterhånden solgt til forskellige virksomheder. Remisen husede fra ca. 1945 flødekaramefabrikken "Ka-

nold" og fra ca. 1955 glasfiberbådsfabrikken "Botved Boats". Omkring 1960 overtog "Buko Ost" bygningerne. Hovedbygningen var købt af "Buko Ost" allerede i 1946 og i løbet af 1950'erne delvis ombygget, restaureret, udvidet (mod vest) og malet gul. De to brede vinduer på 1. sal blev ført tilbage til oprindelig skikkelse. Det nordlige udhus forsvandt i 1938 i forbindelse med sporomlægningen, mens det sydlige eksisterer endnu, omend let afkortet. Varehuset blev opretholdt som lokalt godsindleveringssted indtil begyndelsen af 1960'erne. Indtil 1948 solgtes også billetter til Kalvehavebanen her. Nordlige del var en tid lang udlejet til en æggrossist. Efter DSB har "Buko Ost" overtaget også denne bygning, der nu er noget ombygget og gulmalet. - Således er hele det tidligere stationsareal og dets bygninger (med undtagelse af en bred



5. Den gamle Masnedsundbro (arkiv SP)

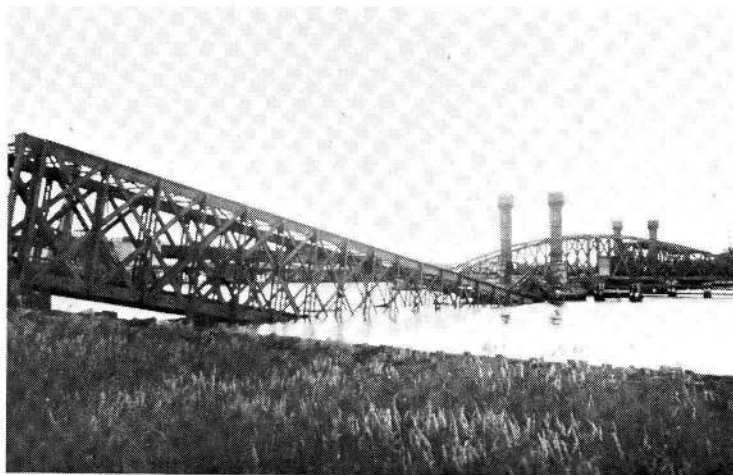


strimmel nærmest bolværket) kommet under samme ejer.

#### Havnen

Udviklingen ses af skitserne. De fleste af bygningerne kan genfindes på fotografierne, så nærmere beskrivelse skulle være unødvendig. De enkelte virksomheders aktivitet fremgår af nedenstående, der bygger på mine egne iagttagelser fra 1957-63. Betragtninger over trafikken i fordums tid er mere af typen gætteværk. Men altså i spredt uorden:

DLK (Danske Landmænds Kvægsalgsforening): Hver mandag solgtes kreaturer, der afsendtes i Q-vogne med samme aftens gods-



6. Masned Sundbroen efter påsejlingen i 1935 (arkiv SP)



7. Masned Sund. Sporene nord for Volmergade. Sporet til venstre er det gamle hovedspor, i midten nuværende havnebane, til højre sidespor til FDB (bygget 1958). Billedet er taget sommer 1966 (JB-P)

tog. DSB sørgede for, at der i ugens løb opsamledes Q-vogne på det ene af sporene mellem MAS og DLK.

MAS (Masned Sund Andels Svineslagteri): Daglig et par vognladninger kød i lk-vogne. Oprindeligt har svinene også været tilført pr. jernbane i Q- og K-vogne, bl. a. fra KB, men det var næsten udelukkende landevejstransport senere.

VBK (Vordingborg Brændsels Kompagni): Kul og evt. koks tilførtes ad søvejen og distribueredes pr. lastbil i Vordingborg og omegn, kun lidt gik videre pr. bane. Det sidste var KBs 3 sidste vognladninger cinders til C 31s kakkellovn, hentet i egne P-vogne i som-



8. Masnedsund. Spor nord for Volmergade, juni 1968. Billedet er taget fra det gamle hovedspor (JB-P)



9. Varehus i Masnedsund med den daglige stykgodsvogn, der sidst på eftermiddagen blev kørt til Vordingborg og suppleret inden afsendelse til Næstved med persontog ved 20-tiden. Oktober 1961 (JB-P)



10. Masnedsund havn. Sporene bag gl. foderstøfpakhus og toldbygning set i retning mod fiskerihavnen, sommer 1966 (JB-P)

meren 1958. DSB lejede kulkranen til læsning af ballastvogne med bornholmsk grundfjeld i 1966. VBK blev efterhånden også olieforhandler (ORA), olien kom i tankvogne og blev losset på sporet øst for Færggårdsvej. Nu sorteres der grus på pladsen.

Konsul Petersen (på planerne ofte forkortet KP): Oprindelig den store mand, der ejede det hele, og handlede med kul, koks, korn, foderstoffer, kunstgødning etc. Aktiviteterne på havnen indskrænkedes efterhånden til kulpladsen nærmest fiskerihavnen, mens korn- og foderstofhandlen koncentreredes omkring afdelingen i Vordingborg (på hjørnet af Algade og Krægerstræde, hvor firmaets hovedbygning, digteren M. A. Goldschmidts fødested, står endnu, mens resten er totalt forsvundet). Firmaet skiftede senere navn til "Sydsjællands Korn", men er nu helt opslugt af andre. - Men nu tilbage til Masnedsund havn!

ØA (Øernes Andelsselskab): Silobygninger især til korn og foderstoffer; jeg husker ingen transportere pr. bane i forbindelse med ØA, men det har der sikkert været oprindelig.

DAG (Dansk Andels Gødningsforretning): Forhandler kunstgødning, der kommer fra især Kalundborg, tidligere i Pt- og Ptr-vogne med presenningtag, nu delvis i omdannede Gklms-(Hd)-vogne.

Buko Ost: Oprindelig tilførtes ost delvis pr. bane (bl.a. Ivo-vogne), færdigvarerne transporteres stadig i et vist omfang pr. bane.

#### Trækkraft m.m.

Indtil 1937 kunne der på Masnedsund station ses C-, K-, P- og D-maskiner i togene, mens der som rangermaskiner fandtes F- og undertiden også T-maskiner. På havnen sandsynligvis også KB-lokomotiver. HS med sikkerhed fra 1937 og muligvis også før. Siden blev det rangertraktorer, nemlig altid den, der var stationeret i Vordingborg. Havnebanen er lang og sej, så der var i perioder hyppige nedbrud, hurtig udskiftning, og/eller afløsning af HS eller F fra Næstved. Normalt sås på Masnedsund havn en "kommode", ofte nr. 78 eller 79. En kort periode omkring 1951 var den afløst af en åben Breuer-traktor, andre udga-

ver af "klædeskabene" har jeg ikke set. Omkring 1960 fik man en Ar-delt-traktor (nr. 111), og i løbet af 1970erne en Köf-traktor (nr. 267) og en sådan anvendes, så vidt jeg ved, endnu.

#### Passagertrafik

Der var oprindelig passager-skibe til flere destinationer, i 1892 f.eks. Stubbekøbing; Stege (udgik fra Kalvehave efter KBs åbning i 1897); Lohals, Svendborg, Fåborg, Assens, Kolding (nogle formentlig med samme båd); København. Skibene lagde til på ydersiden af den korte mole ved fiske-rihavnen.

Fra ca. 1924 åbnedes en pri- vat bilfærgerute til Gåbense. Fær-gelejet lå for enden af Færggårds-vej. Ruten ophørte i 1937, men fær- gen sejlede derefter i mange år mellem Stubbekøbing og Bogø.

#### MASNEDSUNDBROEN

Bygget 1884 som enkeltsporet jernbanebro i stål og med drejeligt midterparti, og prydet af 4 murede portaler med små tårne. Omkring 1920 blev der lagt et trædæk på broen af hensyn til lokal vejtrafik, og de fornødne vejforbindelser blev etableret. Senere forsvandt tårne- ne på brofæsterne i land, mens de tilsyneladende eksisterede omkring midterpartierne lige til det sidste. Midterpartiet blev drejet med håndkraft.

I forbindelse med bygningen af Storstrømsbroen blev der byg- get en ny kombineret vej- og jern- banebro over Masnedsund, vest for den gamle bro. Bygningen af den nye bro blev påbegyndt først i 1930erne, allerførst blev der dog bygget en entreprenørbro af træ med tipvognsspor lidt nærmere den gamle bro.

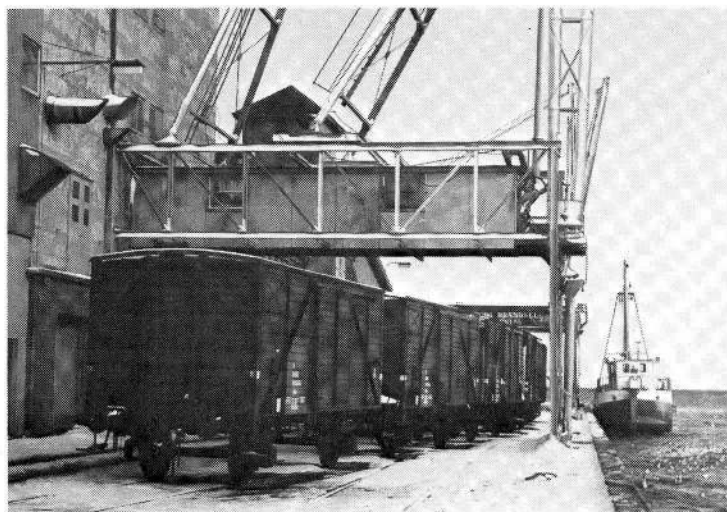
#### Påsejlingen

Således havde det smalle Masnedsund mellem byen af sam- me navn og Masnedø på et tids- punkt 3 broer: Vestligst den nye (nuværende) Masnedsundbro under bygning, så en dobbeltsporet en- treprenørbro af træ med enkelt- sporet klappag (sporene var tip- vognsspor) og østligst den gamle Masnedsundbro med sit drejelige midterfag.

Torsdag den 12. december 1935 kl. 08.30 påsejlede et engelsk skib den gamle broes sydlige brofag,



11. Masnedsund, november 1957. HS 378 rangerer ved slagteriet (JB-P)



12. Østligste del af kajen med ØA kornelevator i forgrunden, VBK kulkran i baggrunden og et enkelt skib. Vinter 1970 (JB-P)

der styrtede i vandet. Det blev i mange år derefter diskuteret, både mand og mand imellem og i rets- salene, hvis skyld det var: Lods- ven, der angiveligt havde været til sølv- bryllup aftenen før? eller kaptaj- nen på det engelske skib? Fakta er, at tre broer over det samme sund var for meget for skibet, der hjul- pet af strømmen i sundet, styrede mod det sydlige brofag med det forudsigelige resultat, at det styr- tede i vandet. Lokomotivfører Bengt Cronvall, Masnedsund, skri- ver til mig herom: "Det var en katastrofe så tæt på juletrafikken. Gode råd var dyre; til alt held var den nye Masnedsundbro så langt fremme, at der kunne lægges spor på, men der var ingen dæmning. Man satte stort mandskab på for at kunne lave en (på hver side af bro- en, JB-P). Døgnet rundt kørtes fyld på, og på Masnedø blev der lavet

en rampe på skrå over Høys mark til det gamle spor, og den 22/12 kunne juletogene køre. Jeg holdt klar på Vordingborg station med en F-maskine og var klar til at skubbe bag på op til broen ad den stejle rampe. Først ind i det nye år blev der lavet et interimistisk brofag over den gamle bro, så bil- trafikken kunne komme igang".

Det bør tilføjes, at også jern- banetrafikken blev flyttet tilbage til den midlertidigt reparerede bro så Masnedsund station igen kunne komme til at fungere normalt.

Men fra den 12. til den 22. december 1935 måtte man klare sig på anden vis: Rejsegods og post blev i Masnedsund omlæsset til tipvognsundervogne, til lejligheden forsynet med en flad bund, og via entreprenørbroen trillet over til Masnedøside. Her var op ad ba- nedæmningen sammentømret en



træperron, og et "indespærret" tog (Ef-Ck-An(?)) trukket af en F-maskine sørgede for videre transport til Masnedø station. Godstrafikken blev klaret ved dels at lade enkeltsporede færger med godsvogne ombord fra Orehoved anløbe "Stubbekøbingkajen" i Masnedund, hvor godset så blev omlæsset, dels at sejle med 2-sporede færger mellem Orehoved og Korsør henholdsvis Københavns Frihavn. Den 2-sporede færge CHRISTIAN IX har været i Masnedund ved denne lejlighed. Historien melder intet om, hvordan man har klaret problemet "dobbeltsporet færge i enkeltsporet færgeleje".

Efter denne forskrækkelse fortsatte bro- og dæmningsbyggeriet igen normalt, de midlertidige ramper forsvandt, og der kom spor på de nye, blivende ramper. De første (uofficielle) tog over Storstrømsbroen var ballasttog til den nye Orehoved station, først kørt med F-maskiner, siden - da sporet var blevet justeret - med D-maskiner. Togene kom fra Mogenstrup og gik fra Vordingborg station direkte, udenom Masnedund station.

BYEN

Masnedund blev efter 1870 en typisk "jernbaneby", næsten udelukkende med énetages huse med sadeltag, først fra århundredskiftet kom der enkelte med to etager, samt flere énetages med halvvalmede tage. Et af de toetagers har aldrig heddet andet end "ølkassen", dels på grund af formen, dels på grund af en iøjnefaldende gavltreklame. Det blev bygget af materialer fra de DSB-huse på Masnedø, som måtte falde på grund af dæmnings- og brobygningen.

Bortset fra virksomhederne på havnen var der kun småindustri m.m., samt som den arealmæssigt største, en imprægneringsanstalt øst for Færgøgårds-

vej. Telefonstænger herfra er blevet transporteret pr. bane på T-vogne.

Iøvrigt ligger Masnedund der endnu, så interesserede har mulighed for at aflægge et besøg og fornemme sporene af fordums herlighed.

Meningen med denne længere smøre var vist oprindeligt blot at give en kommenteret sporplan over Masnedund-området. Samtidig har jeg dog benyttet lejligheden til at forsøge at give et indtryk af aktivitet og trafik omkring de virksomheder, der findes i en sådan mindre havn, også fordi mange modelbyggere kan have planer eller ideer om at bygge en mindre "modelhavn". Skulle der være lidt inspiration at hente i ovenstående, er målet nået. En typisk "købstads-havn" er det nu ikke, dertil ligger "byen" (Vordingborg!) for langt væk.

Vedrørende sporplanen af Masnedund: På planen fra 1897 er indtegnet det oprindelige projekt til KBs lokalstation. Det blev imidlertid straks fra starten bygget efter den plan, der findes på en sporplan fra 1919, således som vist på den indsatte plan.

Med tak til Rita Bruun-Petersen, Nyråd og Bengt Cronvall, Masnedund for mange nyttige oplysninger.

Jens Bruun-Petersen

## UHELD

UHELDET VED ROSKILDEVEJ

Tidligt om morgenen den 26. september 1909 lå der en usædvanlig tæt tåge over København. Da tog 2305 kl. 03.22 afgik fra godsbanegården var tågen så tæt, at sigtbarheden var lig nul, altså et

sådant vejr som alle lokomotivfolk afskyr. Tog 2305 var et godstog, der dagligt løb til Helsingør via Hillerød. Der var desuden det særlige ved dette tog, at det altid havde rangermaskinen til Fredensborg med som forløber.

Denne morgen var F 495 forløber og G 649 togets ordinære maskine, og de to lokomotiver havde et langt og tungt tog at slæbe på, idet man havde 35 fuldlastede godsvogne på krogen. Indtil Valby Gasværk var ruten den samme som i dag, men ved gasværket var der anlagt et stærkt kurvet forbindelsesspor - med en ret pæn stigning - op til Roskildevejens krydsningsstation (det var jo før den nuværende hovedbanegård åbnede) hvorfra man kunne ekspedere godstog, der skulle nordpå, ind på Vestbanens spor til Frederiksberg. Herfra kunne man så ad et særligt godsspor, der bl.a. gik igennem Landbohøjskolens have og krydsede Rolighedsvej (det gamle vogterhus ligger der stadig) lede godstogene ind på Nordbanens spor noget før den gamle Nørrebro station.

Men lad os efter dette sidespring vende tilbage til tog 2305. For at komme igennem den skarpe kurve på det før omtalte forbindelsesspor før Roskildevejens krydsningsstation var det vigtigt at have god fart på for ikke at køre i stå. Det var sket, at man på grund af for ringe fart var gået i stå, og så måtte man dele toget og med store forsinkelser til følge både for det standsende tog men også for andre tog, når man i flere afdelinger måtte rangere toget til Frederiksberg.

Dette forhold var begge lokomotivførere klar over i tog 2305, og derfor fik maskinerne en ekstra gang kul og farten øgedes. Hvis nu bare ikke tågen havde været så tæt havde man også i tide opdaget, at signalet før krydsningsstationen viste stop. Personalet må ihvertfald også have fejlbudømt afstan-

JERNBANEMATERIEL 2

Danske godsvogne med bundflade 16,3 m<sup>2</sup> - akselafstand 3,66 m - ældste typer.

PRIVATBANEMATERIEL 1 ..... kr. 35,00

DANSK JERNBANEKALENDER 1977 - nu kun ..... kr. 15,00

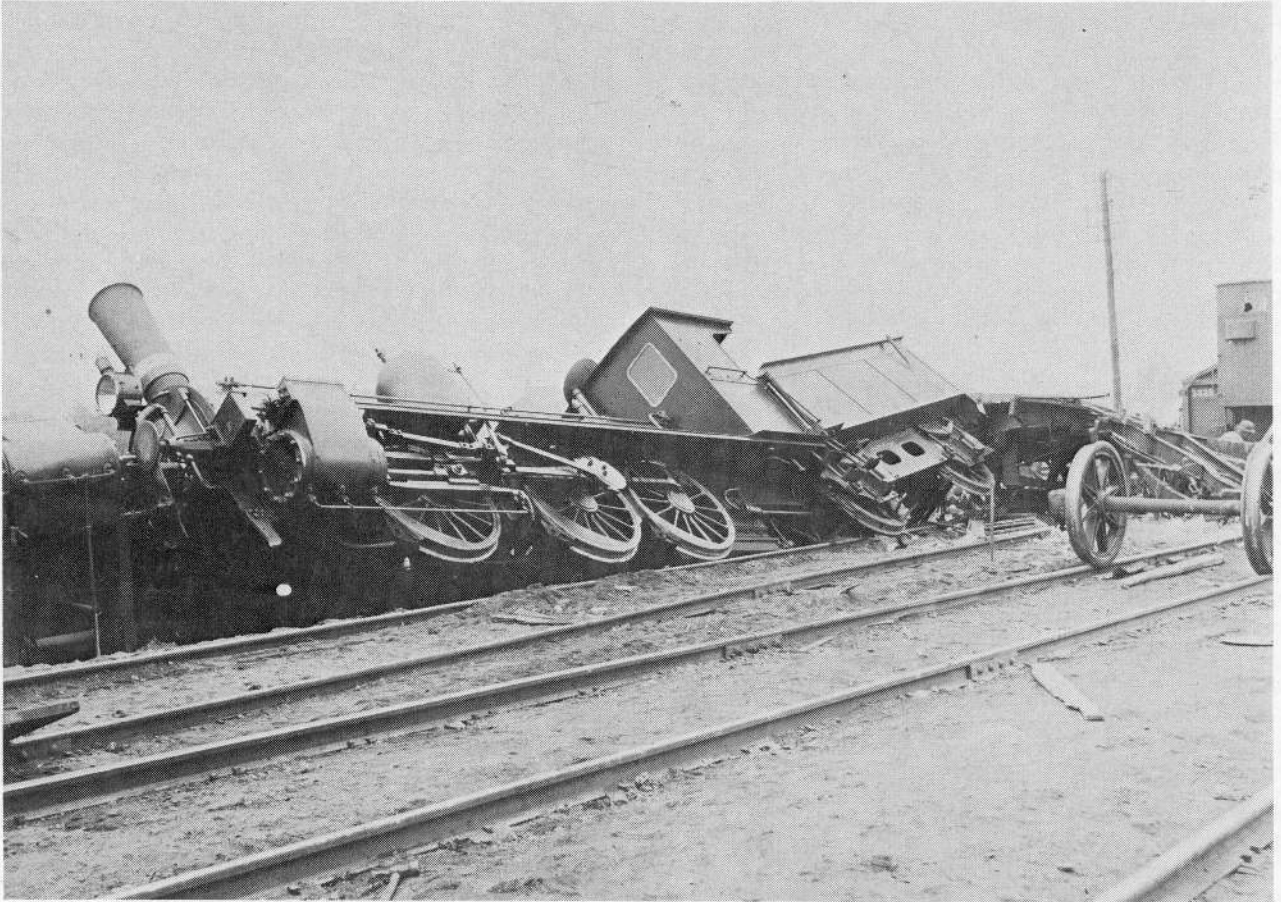
DANSK JERNBANEKALENDER 1978 ..... kr. 10,-

..... 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.





den, for lige før ulykken skete, bemærkede lokomotivføreren på det forreste lokomotiv, at lokomotivføreren på et andet godstog den foregående aften måtte have anvendt lidt rigeligt af sin sandbeholdning for at overvinde stigningen. - Men det var ikke sand fra et lokomotiv, der lå på sporet, men derimod var det sandsporet man var kommet ind på.

Af hensyn til den mulighed, at et tog uagtsomt kører forbi et stopsignal, var der i sporene efter signalet indlagt et sporskifte, der førte ud i et spor dækket af grus, hvortil sporskifterne er indstillet, når signalet viser stop. Et tog, som kører frem mod stop, vil da blive ledet ind på sandsporet og i heldigste fald køre fast i dette.

Dette skete dog ikke for tog 2305, der uden bremsning kørte igennem sandsporet og endte i grøften bag dette. F 495 lagde sig øjeblikkelig over på siden og blev skubbet et stykke frem af G 649 og de 35 vogne. Dette foregik selvfølgelig ikke lydløst, fordi F-maskinen ikke uden modstand lod sig skubbe længere ud i grøften. Som man ser på billederne endte G-ma-

skinen også delvist på siden - og bag maskinerne stod vogne på kryds og tværs, mange helt eller delvis knust, mens indholdet fra vognene bl.a. mel, grøn sæbe, dametøj, jernsenge og knuste ølflasker lå i tykke lag på jorden. Hvor utroligt det endlyder kom ingen af personalet til skade, bortset fra en bremser, der havde fået et overfladisk sår i panden og et ditto på næsen.

Al trafik var indtil videre umulig forbi krydsningsstationen for alle tog; det vil sige, at ingen tog fra vest kunne komme længere end til Glostrup (Frederiksberg var endestation for tog mod øst og godsbanegården kunne ikke modtage eller afsende tog). Mange tog blev stoppet i Roskilde, hvor restaurationen pludselig fik uventet stor søgning den morgen. I Glostrup søgte også mange rejsende de forskellige gæstgiverier der. Da hjælpetoget var ankommet til uheldsstedet og oprydningsarbejdet var begyndt, lod man tog nr. 1, 67 og 153 afgå til ulykkesstedet og der udveksle rejsende og gods med tog nr. 4 og 6.

Nu var uheldet sket en søn-

dag morgen på et tidspunkt, hvor næsten alle Københavnerne sov deres søde søvn. Men hvordan sådan noget sker uden radio eller fjernsyn er næsten umuligt at forstå, men ikke desto mindre bredte rygter sig med lynets hast i byen. Man fortalte at der var sket en stor og blodig ulykke med mange dræbte og sårede - historien om den ene fjer, der blev til fem høns om igen.

I store skarer begav Københavnerne sig ud til Roskildevej og snart var de omkringliggende marker og den nye jordvold, beregnet for Frederikssundsbanens tog, fyldt af mennesker, som med stor interesse fulgte arbejdet med at rydde banen. Kl. 9 var det nordre spor klar til kørsel igen, og vestbanen kunne nu benyttes som enkeltsporet strækning med krydsning i Glostrup og Frederiksberg. Man slog desuden to tog sammen for at udnytte kapaciteten fuldt ud. Kl. 14 var det andet spor også klar til færdsel og regelmæssig drift mellem København og Roskilde kunne nu finde sted - indtil videre dog med stærk nedsat fart forbi uheldsstedet. Godsforbindelses-sporet var derimod først klar til

drift 3 dage efter uheldet.

Dette medførte store vanskeligheder for godstransporten til og fra København. Desuden havde man store vanskeligheder med at skaffe lokomotiver, idet de maskiner, der havde overnattet i remisen på godsbanegården søndag nat, kun med vanskelighed kunne komme i drift.

Status: Den materielle skade blev anslået til et sted mellem 50.000 og 100.000 kr. To maskiner stærkt beskadiget, 5 vogne totalt knust og 25 mere eller mindre ødelagte. Hertil kom, at der var ødelagt en masse gods i vognene.

I 1959 var der i Dansk Lokomotivtidende et interview med to gamle lokomotivførere. Den ene af disse var den dengang 84-årige C.M. Høier. Han havde været fører af G 649 og hans onkel fører af F 495 den tidlige morgen, da uheldet skete. Han fortæller, at da han blev klar over, at der var ved at ske et uheld, råbte han til sin fyrbøder at han straks måtte lukke af for alt, fordi han før havde set lokomotivfolk blive skoldet ihjel af dampen, når der skete et uheld. Han fortæller videre, at i næste øjeblik blev den efterfølgende gods-

vogn (det var nu pakvognen) trykket op over maskinen og knust.

Det er fantastisk at tænke på at der i 1959 stadig levede en lokomotivfører, der havde været med i dette uheld, der for mig i hvert fald, syntes at have fundet sted for lang, lang tid tilbage. Høier var blevet ansat i 1897 som fyrbøder hos DSB og blev pensioneret i 1940. Før pensioneringen havde han i nogle år været instruktør på E-maskinerne, som han forøvrigt ikke var særlig tilfreds med i den første tid.

J.G.

# Jernbanestationer

## ENDESTATIONER

Som nævnt opbyggedes mange endestationer som mellemstationer, der blot manglede bane i den ene ende. Som eksempel herpå vil jeg vise stationen i Ørnhøj, der af form var en lang landstation af gængs privatbanetype (omtrent som fig. 4) udvidet med et stikspor med drejeskive og remise og med et yderligere godsspor. Hvorfor de to godsspor ligger på hver sin side af banen, ved jeg ikke, men i de fleste tilfælde skyldes sådanne ejendommeligheder, at man ikke har haft plads til at udvide på det mest hensigtsmæssige sted. I 1925 forlængedes banen til Holstebro, og man kunne så fristes til at antage, at det gjordes ved at slutte den nye strækning til enden af udtrækssporet. Helt så let var det imidlertid ikke, da udtrækket var retliniet, medens den nye strækning skulle forlade stationen i en ret skarp kurve. Da man derfor skulle bygge om, benyttede man

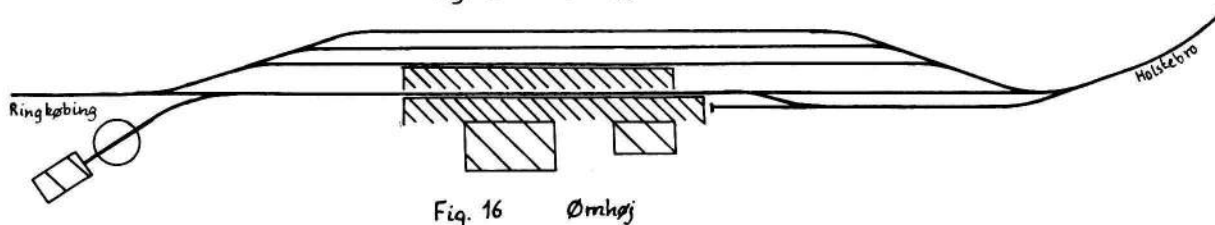
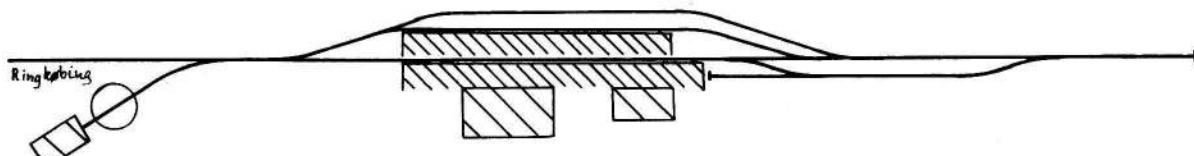
lejligheden til at foretage en betydelig udvidelse, idet man lagde yderligere et spor på vestsiden af stationen og forlængede de eksisterende spor i begge ender. Læsesporet på banens østside forlængedes også en anelse (ca. 15 m). Ændringerne ses på figurerne 15 og 16, der, skønt de naturligvis ikke er skalatro gengivelser af virkeligheden, er tegnede, så de indbyrdes er i korrekt forhold.

Ikke mere om endestationer, der er opbyggede som mellemstationer, udover den bemærkning, at man således på en modelbane meget vel kan bygge en endestation med en mellemstation som forbillede. Man må dog være opmærksom på, at udtrækket forøger stationens længde betydeligt. Hvis endestationen opbygges på anden måde, vil man ganske vist også have behov for et udtræksspor, men hvis dette ligger ud langs strækningssporet (på små stationer kan det være selve strækningssporet), vil det ikke i samme grad være plads-

krævende. I værste fald vil det stykke, man sparer i den ene ende, skulle bruges i den anden, men selv det giver dog en tilsvarende forøgelse af strækningsslængden, og det er da altid noget.

Ved enhver endestation vil de driftsmæssige forhold have betydning, medens man i nogle tilfælde kan have en så beskeden trafik, at den i og for sig svarer til en landstations. I visse specielle tilfælde (f.eks. Nærum - se SP 6/6) kan de driftsmæssige krav indskrænkes til et omløbsspor, men normalt er der tillige behov for depotspor og remise, hyppigt også for drejeskive.

De personførende tog vil i almindelighed holde længere tid ved perron på endestationen end på mellemstationerne - i visse tilfælde bruges perronsporet nærmest som depot - og man kan derfor have større behov for perronspor på en endestation end på en mellemstation. Baneliniens køreplan kan dog i den forbindelse være af stor



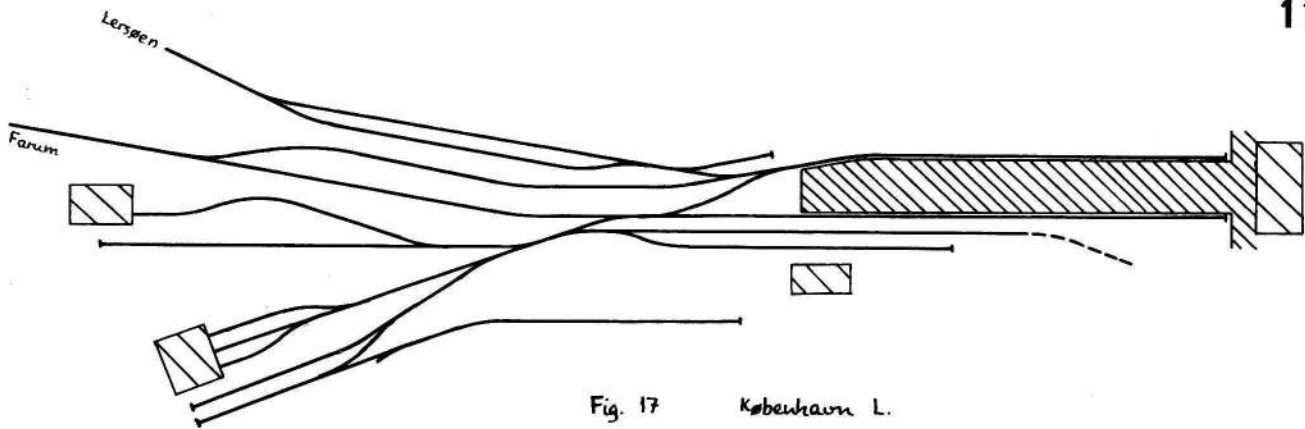


Fig. 17 København L.

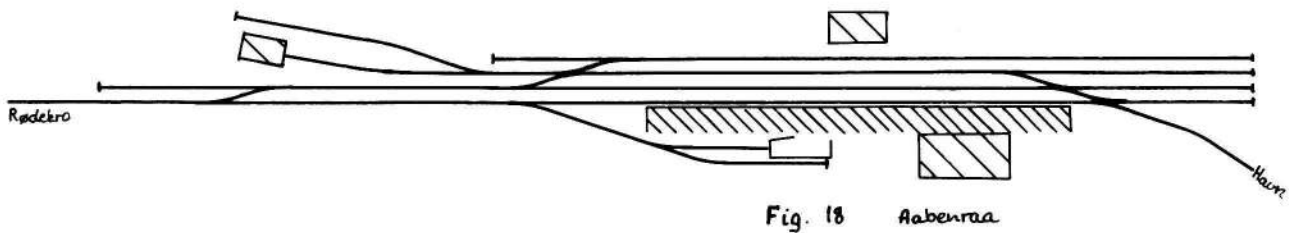


Fig. 18 Aabenraa

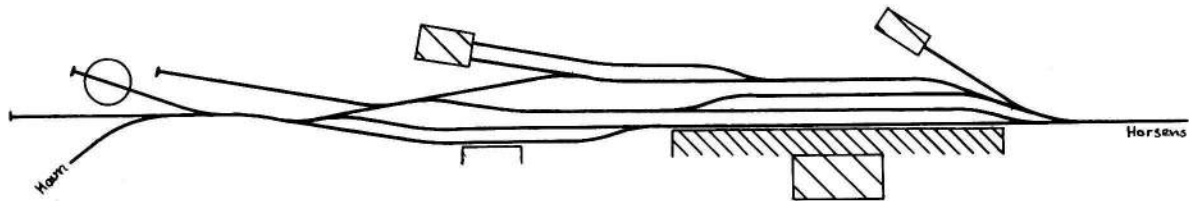


Fig. 19 Juelsminde

betydning, og især på korte banelinier kan ét perronspor være tilstrækkeligt, da man på sådanne ofte afvikler hele trafikken med kun én togstamme.

Medens nogle banelinier væsentligst tjener persontrafikken, er der andre, hvor godstrafikken er dominerende. Det siger sig selv, at stationerne må afspejle denne forskel, og i figurerne 17 og 18 har jeg netop vist én station med meget lille godstrafik og én med meget lille persontrafik. Da stationerne byggedes, var forholdene ganske vist ikke så grelle, som de siden blev, men det må dog siges, at man allerede dengang forventede en skæv fordeling mellem person- og godstrafik.

Slangerupbanen - og i endnu højere grad Hareskovbanen - har først og fremmest virket som oplandsbane for København, omend den store udvikling først kom nogle år efter banens åbning. Tidligere havde banen en ret god godstrafik, og der er da stadig nogen godstrafik, især til Buddinge. Imidlertid er meget lidt af godset lokalt, så København L. er som godsstation af ringe betydning. Det ses af fig. 17, at stationen er opbygget med to perronspor, der ender blindt ved stationsbygningen. Denne udformning er også hensigts-

mæssig ved kørsel med styrevognstog, og Slangerupbanen var jo i den henseende pioner her i landet. For de tog, der ikke havde styrevogn, var der omløbsmulighed for enden af perronen, idet de to perronspor fortsatte ret langt, før de løb sammen, og der var en transversal lige efter perronenden. Til det ene perronspor sluttedes et overleveringsspor til Lersøen og dermed til resten af banenet, medens der til det andet sluttedes et spor med forbindelse til godsplads, remise m.v. Det skal bemærkes, at stationen i virkeligheden lå i en smuk blød kurve, som min tegning ikke kan gengive, idet jeg af praktiske grunde har pålagt mig kun at anvende én sporskiftehældning og to kurveradier. Hvis man anvender et flexibelt spor eller er selvbygger, kan man naturligvis opbygge stationer, der ligger i kurve, men med spor, hvis radier er bestemt af fabrikerne, er man bedst tjent med at lade de væsentlige dele af stationerne være retliniede.

Stationen havde et depotspor langs med det ene perronspor, og langs depotsporet lå pakhussporet. På figuren er punkteret vist det spor, der forbandt stationen med sporvejssporene udenfor. I den anden ende af stationen lå remisen,

der havde to spor, hvoraf kun ét var i brug. Remisesporets ejendommelige forløb skyldes, at det var ført uden om en olietank. Som bekendt nedlagdes stationen i 1976, og siden da har man også taget det andet remisespor i brug, ligesom man i det hele taget har ændret og forøget spornettet i den ende af stationen, idet baneafdelingen har overtaget området som "hjemsted" for sine troljer og andre arbejdskøretøjer.

Aabenraa er en by af nogenlunde samme størrelse som Korsør eller Nyborg, men jernbanemæssigt kan den ikke rigtig gøre sig gældende, da den kun har forbindelse til det øvrige banenet ved hjælp af stikbanen fra Rødekro, og da længdebanen tillige i udpræget grad mangler rejsemål i nærheden af Rødekro. Det er derfor forståeligt, at persontrafikken mellem Aabenraa og Rødekro var meget lille, og den blev allerede tidligt henvist til fortrinsvis at benytte rutebiler. Derimod vil en by af Aabenraas størrelse have en del godstrafik, og stationen indrettedes derfor først og fremmest med denne trafik for øje. Stationen har fire spor, der ender blindt ved hovedvejen, og på sydsiden af disse spor ligger stationsbygningen,

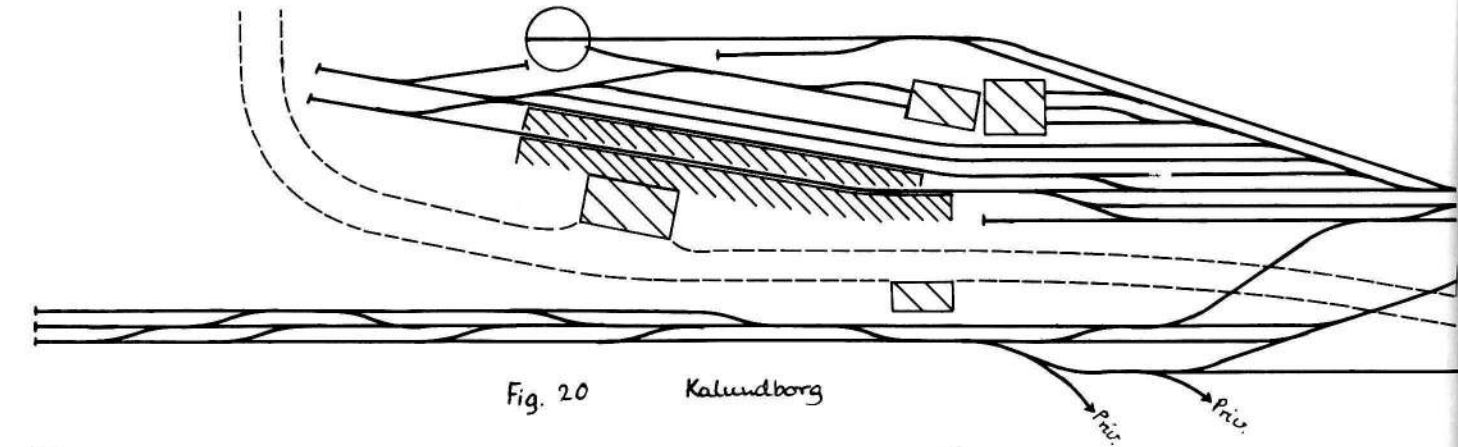


Fig. 20 Kalundborg

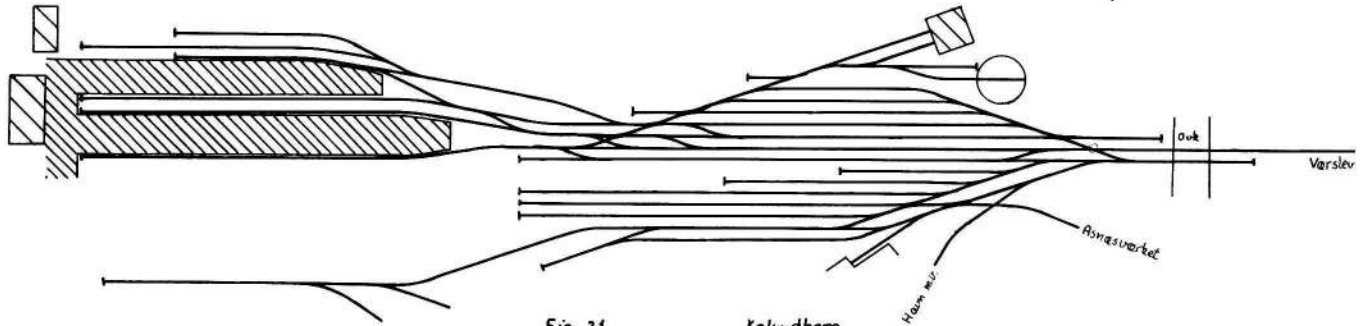


Fig. 21 Kalundborg

medens godsekspektionen ligger på nordsiden. Det sydligste spor er derfor perronspor, medens det nordligste er læslespor, og de to midterste spor fungerer som ranger- og depotspor. Nord for stationen ligger vejen til Rødekro så tæt på godsekspektionen, at der ikke har været plads til ramper, og disse findes derfor på sydsiden for enden af stationsbygningen.

Efter disse to stationer, der nok er nedlagte, men som dog stadig eksisterer og mere eller mindre er i brug, er det nu på tide at se på en station, der er helt væk. Fig. 19 viser stationen i Juelsminde, der lå i den østlige del af byen, medens bilfærgehavnen (vor tids dødssejler, hvis jeg må tillade mig en dårlig vittighed) ligger i den vestlige del. Stationens opbygning virker lidt rodet, så jeg antager, at den er bygget ad flere omgange. Jeg vil ikke gennemgå sporplanen nøjere, men jeg vil dog bemærke, at det er karakteristisk for den, at der er adskillige udtræksspor i dens blinde ende. Det gør det muligt at rangere flere steder samtidigt, men jeg tvivler på, at man har haft to lokomotiver i gang samtidigt, så jeg kunne i stedet tænke mig, at man har brugt det ene blindspor til at henstille overflødige vogne.

Til sidst vil jeg ride én af mine kæpheste, nemlig sammenligning af en station før ombygning med samme station efter ombyg-

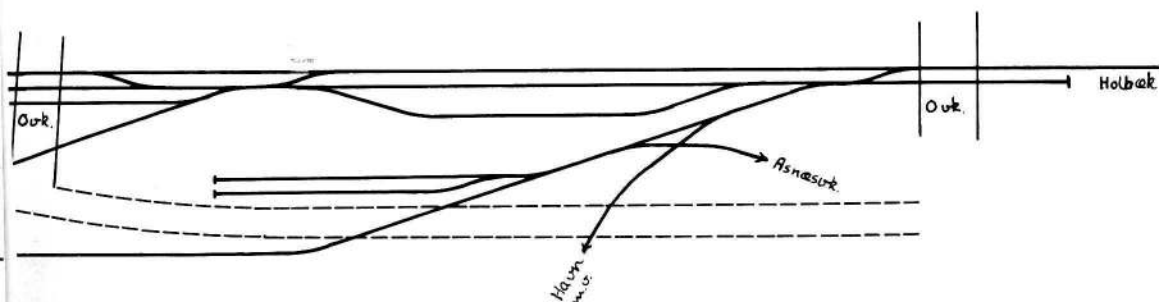
ning. Det drejer sig om stationen i Kalundborg, der ombyggedes i slutningen af halvtredserne i forbindelse med etableringen af den såkaldte hurtigrute til Aarhus. Skønt dette nok var den umiddelbare årsag til ombygningen, var den væsentligste grund til, at man foretog en så gennemgribende ændring, så der praktisk taget ikke blev noget tilbage af den gamle station, dog dennes meget uheldige opbygning.

Da jernbanen i sin tid kom til Kalundborg, lagde man stationen ved havnen, ikke blot fordi banens hovedopgave var at bringe landbrugsprodukter frem til havnen, men også fordi det var det sted, hvor der var bedst plads. Allerede dengang gik bebyggelsen nemlig helt ind til Møllebakken, der ganske vist også kun ligger 1/2 km fra fjorden, så på den side af byen kunne man ikke lægge stationen uden at foretage store jordarbejder. I stedet lagde man altså stationen ved havnen, og i tidens løb voksede såvel stationen som havnen med det resultat, at de gensidigt lå hinanden i vejen. Samtidig fyldte man en del af fjorden op og lagde industri på det indvundne område, hvilket gav øget trafik tværs over stationen, så efterhånden var forholdene blevet ret vanskelige.

Fig. 20 viser stationen før ombygningen. Det ses, at den især var vokset i længden, og at

den nærmest bestod af tre adskilte dele. Personstationen med to perronspor - det ene ved en ganske smal mellemperron - må antages at være den ældste del af stationen, omend den også har gennemgået visse udvidelser. Det ses bl. a. af, at der var to remiser, der i øvrigt lå på en noget ubekvem måde. Området mellem de to spor til drejeskiven brugtes som kulgård, og stiksporet bag ved drejeskiven blev tilsyneladende anvendt til at henstille stationens sneplov. Ved personstationen fandtes enkelte godsspor, men hovedparten af godssporene lå dog i de to andre dele af stationen. Som nævnt var banens hovedopgave at bringe landbrugsprodukter fra det indre af landet ud til havnen, og det er derfor meget naturligt, at en stor del af godssporene lå på havnekajen. Der var tre parallelle spor med mange indbyrdes forbindelser, så man havde mulighed for at flytte vognene enkeltvis, og man havde også anbragt stationens pakhus på kajen. Derimod lå den egentlige læssevej noget østligere, men den var formentlig også af nyere dato.

Da stationen lå mellem byen og havnen, var vejforbindelserne mellem by og havn vanskelige. Kajgaden og dennes forlængelse (Ø. Havnevej) er meget skematisk vist på sporplanen, og det ses, at de havde forbindelse til Slagelsevej i den ene ende, medens der i



den anden ende var forbindelse rundt om enden af stationen. Der er ca. 1 km mellem disse to forbindelser, men der var også en overkørsel midt hen over stationsområdet, hvilket er én af årsagerne til stationens flerdelte opbygning. Samtidig medfører en sådan overkørsel ulemper for såvel tog- som vejtrafikken. Da man ved åbningen af hurtigruten fik behov for flere perronspor og derfor alligevel måtte ændre ved stationens udformning, var man interesseret i at få denne overkørsel nedlagt, og det viste sig at være muligt, idet man dog som kompensation måtte forkorte stationen, så der blev bedre adgangsforhold vest om den.

Grundlaget for den nye personstation var, at man ønskede to spor til eksprestogene til og fra færgeren, da disse, på grund af at banen er enkeltsporet, påregnedes at krydse hinanden i Kalundborg. At de i virkeligheden oftest krydser i Vørslev, er en helt anden historie. Derudover havde man brug for et spor til persontogene mellem København og Kalundborg og et til togene til og fra Slagelse. Stationen byggedes derfor med to lange, et lidt kortere og et temmelig kort perronspor, og stationsbygningen lagdes på tværs for enden af sporene. Pakhuset lagdes samme sted, og posthuset kom i øvrigt til at ligge ved siden af, så man fik samling på tingene (Toldkammeret, der hidtil havde ligget ved stationen, flyttedes dog ud til den vestlige ende af havnekajen, hvor der var god plads, idet denne kaj næsten ikke bruges mere). Stationsbygningen fungerer også som rutebilstation, og hele herligheden er forbundet med færgelejerne ved hjælp af en overdækket gang fra perronerne.

Den nye station er meget systematisk opbygget med personvognsdepot og remiseanlæg på nordsiden af hovedsporet og med godsstation på sydsiden. Godsstationen er indrettet på den måde, at der nordligst er et godshovedspor, derefter ranger- og opstillingspor og sydligst læssespor og rampeanlæg. Der er de samme sidespor til havn og industri som på den gamle station, men sporene

på kajen er fjernede, idet denne kaj som nævnt nu kun bruges ganske lidt, samtidig med, at man ikke længere omlæsser mellem bane og skib på den gammeldags facon. Nu er det Østhavnen (hvor man jo også har én af vor tids dødssejle), der har næsten al skibstrafikken, og til den er der stadig sporforbindelse.

O. Buskgaard

## BYGNINGER PÅ MJ

LIDT OM BYGNINGER TIL MODELJERNBANEN (1:87)

Adam har i en række artikler beskrevet opbygningen af et modeljernbaneanlæg, både rullende materiel, el-udstyr, landskabsopbygning o.m.a. Som supplement her til et par ord om hvordan man kan

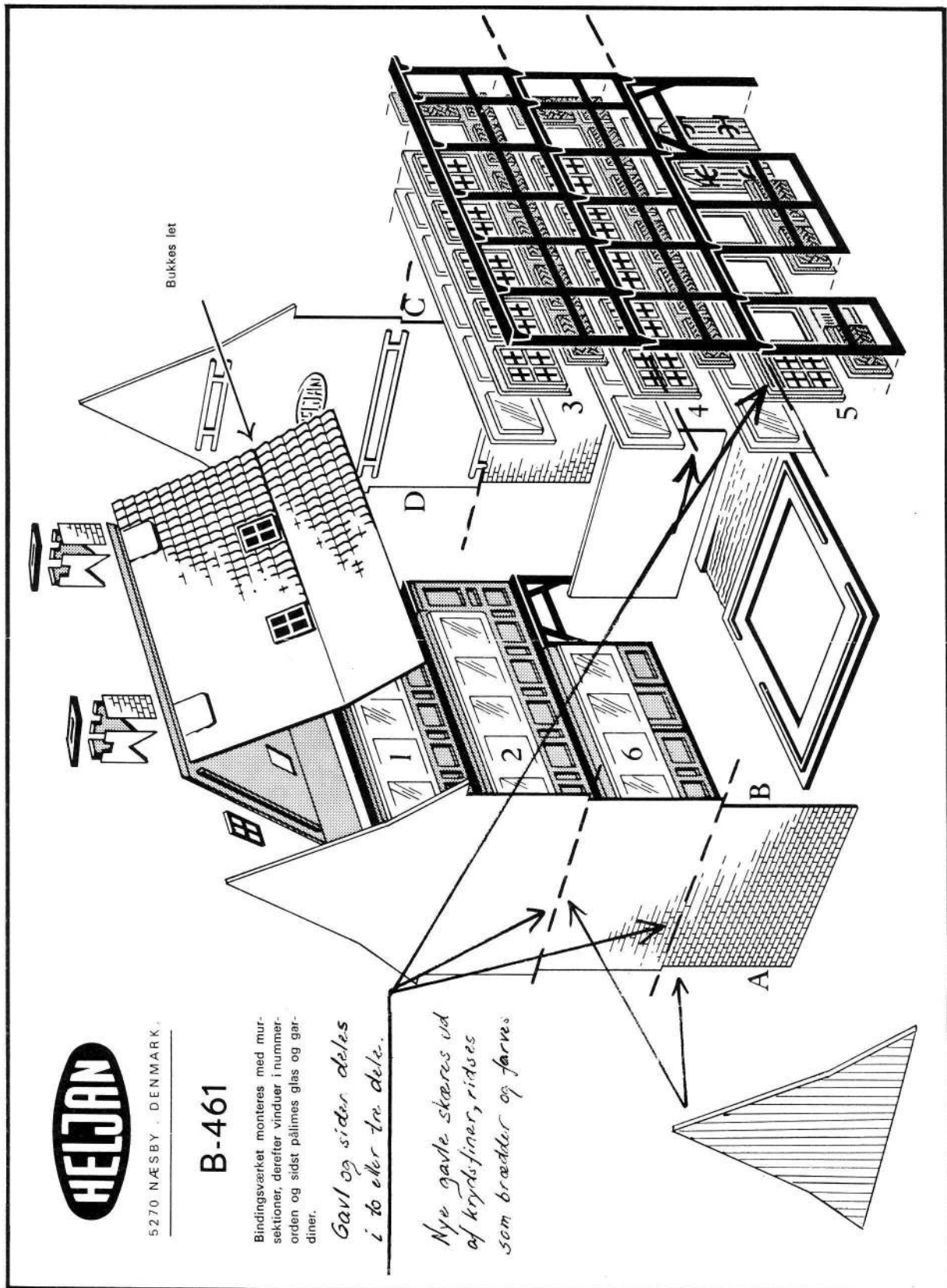
lave nogle, synes jeg, nydelige små huse.

Hvad er en modeljernbane uden stationer? og hvad er en række stationer på anlægget uden en slags baggrund for deres tilstedeværelse? En lille by, eller to, må der til.

Man vil imidlertid hurtigt



Model af Nyråd station på Kalvehavebanen. Til venstre i billedet ses det omtalte Heljanhus (B-461) i hel figur. Derefter følger lidt af et hjemmelavet, de to øverste etager af et ombygget B-461 hus, og endnu et hjemmelavet (EVP).



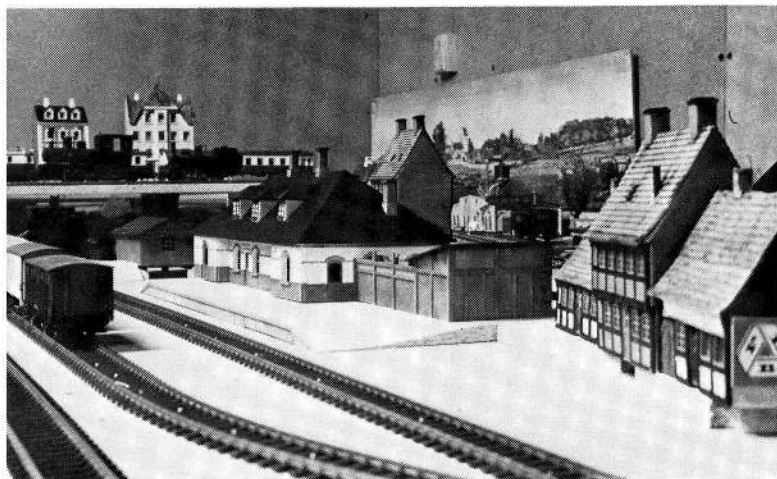
opdage, at skal man klare sig med færdigkøbte bygninger (byggesæt) med dansk udseende, varer det ikke længe, før der bliver tale om gengangere.

Dette kan man dog råde bod på ved selv at ændre lidt på de enkelte bygninger i byggesættet. Eksempelvis har jeg eksperimen-

teret lidt med HELJANs 3-etagers bindingsværksbygning, B 461. Denne kan naturligvis bruges med sit oprindelige udseende to gange, set henholdsvis forfra og bagfra. Herefter må vi til at skære/save i de enkelte dele, og med lidt forsigtighed kan man dele bygningen mellem etagerne således, at man

f.eks. får underste etage alene og de to øverste etager sammen, eller de to underste etager sammen og den øverste alene. Endvidere kan der deles mellem begge etageadskillelser, således at hver etage bliver et selvstændigt hus. På denne måde fås således fem kombinationer, og nogle af dem er endog





Model af Vordingborg slotsstation (oprindeligt udseende). Bag stationsbygningen ses det øverste af det omtalte Heljan-hus. Til højre i billedet ses i rækkefølge: Lidt af hjemmelavet hus, de to øverste etager af et ombygget B-461-hus og endnu et hjemmelavet (EVP)

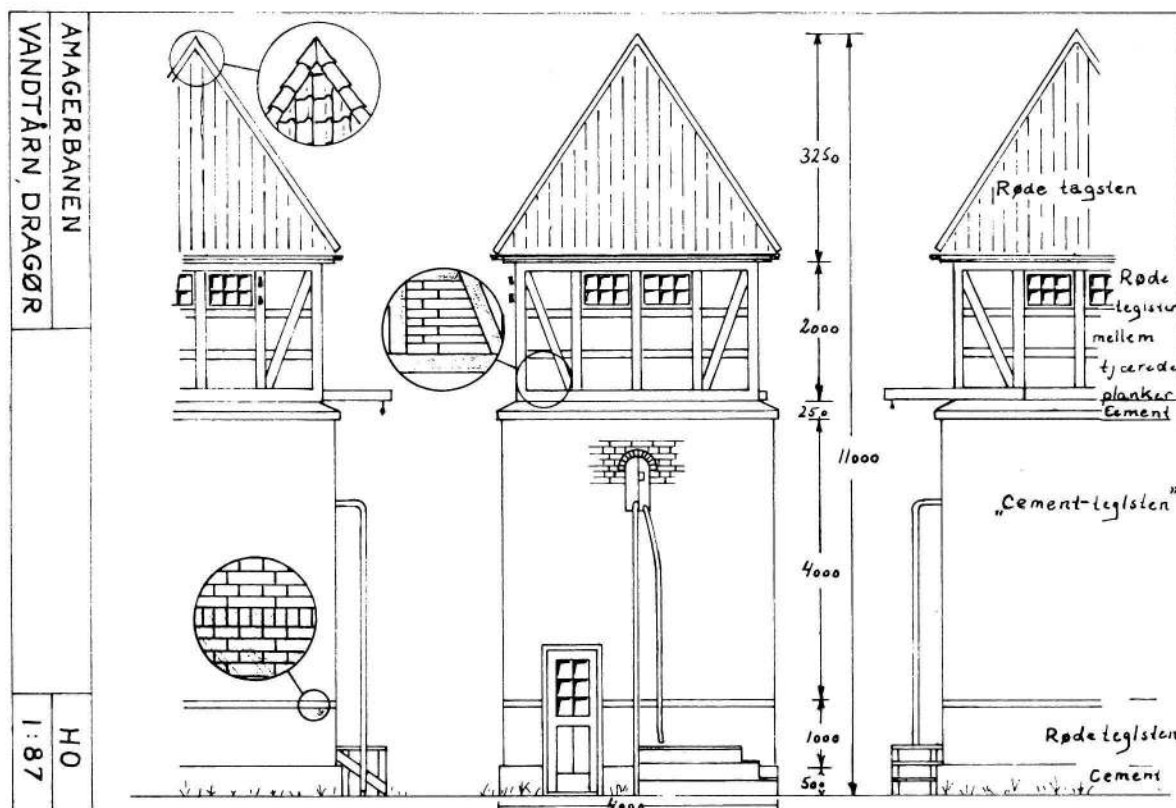
anderledes, når de ses bagfra – fra gårdsiden. Imidlertid mangler der døre i overetagerne, så disse må enten skaffes ved at man "låner" fra dem fra underetagen, eller de må laves specielt, f.eks. som nedenfor beskrevet (tag og sider). Der skæres forsigtigt et vinduesfag ud og døren tilpasses og limes fast, medens vinduesfaget kan tilpasses der, hvor man "lånte" døren.

Får man brug for mere bindingsværk, f.eks. som fyld eller hvis man kunne tænke sig også at lave bindingsværk i gavlen, kan man med fordel bruge stumper af det "skelet", hvorpå de enkelte dele sidder efter støbningen. Idet man filer eller saver i plasticdelene, vil der fremkomme synlige dele med matte sav- eller filespor. Disse kan let gøres blanke igen. Tryk forsigtigt lidt plasticlim ud

på stedet, og glat det med tubespidsen el.lign. Når limen er tør, er det lige så pænt som det øvrige.

Mustensgavlen bliver ved delingen skåret over, hvorved den øverste del får gavlspejden, mens den (eller de) underste må forsynes med nye gavlspejser. Disse kan laves af f.eks. 0,8-1,0 mm krydsfiner, der ridses som brædder og bejdses (husk, at her er de almindelige træimprægneringsvædske (Solignum, Bondex, Carbolinum o.s.v.) fortrinlige). Sådanne brædegavle er meget almindelige og passer fint til dette hus.

Så kommer vi til taget. Inden det medfølgende tag limes på et af husene, tager man et aftryk af det ved f.eks. at trykke det ned i en plade af modellervoks. Når tagpladen forsigtigt fjernes, har vi et negativt aftryk af pladen, som vi kan bruge som støbeform. For at undgå at tagpladen og modellervoksen hænger sammen, fordeles en dråbe sulfosæbe og lidt vand på tagpladen inden den presses ned i voksen. Nu blandes kunstharpiks-lim (PVA-lim) og lidt vandopløselig bejdse (drysses i lige fra posen) indtil den ønskede farve opnås, og blandingen hældes ned i formen. Formen bankes forsigtigt





Husmandshus fra Ødis Bramdrup på Frilandsmuseet i Lyngby. Billedet viser tydeligt den omtalte bræddegavl. Ligeledes ses det, at man ikke behøver at være særlig nøjeregnende med målene, når man laver sin model - man fristes næsten til at sige: jo mere skævt, jo bedre. (Arkiv EVP)

mod en bordplade for at slå eventuelle luftblærer ud af limen.

Når limen er tør (efter ca. 1 døgn) tages pladen forsigtigt ud, og man kan gå igang med den næste.

Det vil være en fordel at benytte modellervoks i nogenlunde samme farve som det man skal støbe. Hvis der hænger lidt voks fast på pladen, ses det ikke så meget. Det kan dog fjernes med terpentint, men det sker, at modellervoksens farve smitter af.

Når begge tagplader er taget ud af formen og efterhærdet lidt, tilpasses de til det pågældende hus og limes på (eventuelt med et stykke karton under for at stive taget af).

Et par skorstene laves af f. eks. et stykke liste. Listen kan beklædes med nogle småstykker murstenspræget lim, lavet efter ovennævnte metode.

Er vi først nået så langt, og er det gået godt, er det vel naturligt at gå et skridt videre, d.v.s.

lave hele huset. De fleste dele kan laves efter ovennævnte metode, dog bindingsværk og vinduer bliver ikke så gode, så det vil være en fordel at lave dem på anden vis.

Bindingsværket kan f. eks. laves af indfarvede tændstikker, der limes sammen med de hjemmestøbte murstensfelter. Man kan imidlertid også lave et bindingsværksskelet svarende til en side af et hus, f. eks. af de nævnte indfarvede tændstikker. Dette skelet trykkes så let ned i en plade modellervoks, eventuelt med murstenspræg, og der hældes indfarvet lim i de aktuelle felter. Når dette er tørt kan vinduer indsættes og siden samles med de andre sider og taget.

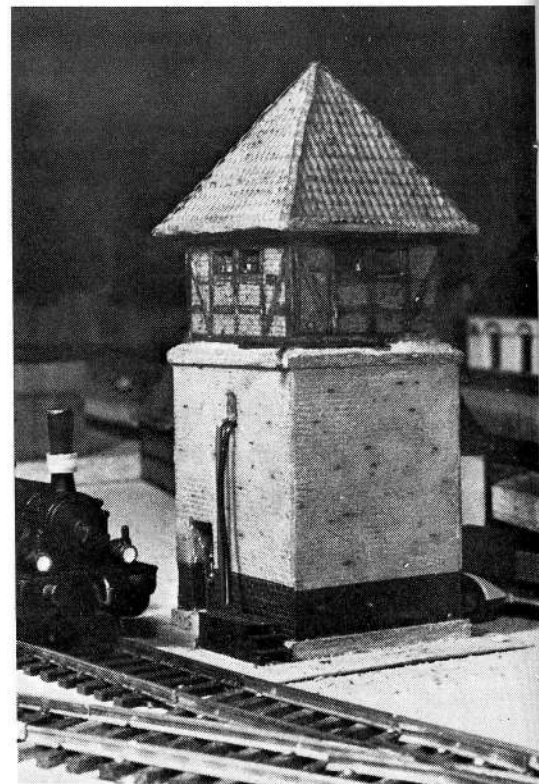
Vinduerne kan laves af gennemsigtigt plexiglas, beklædt med vinduessprodsler af selvklebende papirstrimler. Som baggrund i forretningsvinduer og som skilte på væggene ved forretninger, kan man sikkert finde noget egnet i reklametryksager o.l.

Efter ovennævnte retningslinier har jeg lavet Amagerbanens vandtårn i Dragør. Tårnets underdel og taget er lavet som ovenfor beskrevet. Murstenspræget er lånt fra bindingsværkshusets gavlf og skåret til, medens tagets trekantede flader er skåret ud af samme bygnings firkantede tagflader. Bindingsværket er i dette tilfælde lavet helt færdigt (alle fire sider og sammenlimet) inden der blev hældt lim i de aktuelle felter. Her blev én side ad gangen trykket ned i den prægede modellervoks, overhældt med lim, tørret - og drejet 90° til næste side. De cementfarvede dele af tårnet blev malet med en cementvælling, og de lidt mørkere sten tonet med en almindelig blyant. Til sidst er hele tårnet "svinet til" med lidt brun hhv. sort skosværte.

Sådan har jeg gjort, og jeg synes selv resultatet er hæderligt. Det kan gøres næsten med de materialer, man har i huset i forvejen og uden at vælte budgettet.

Det kan også gøres mere "professionelt" og måske også bedre, f. eks. med Araldit, men det kan vi måske vende tilbage til en anden gang.

Erik V. Pedersen



Model af Dragør vandtårn (EVP)

# De Gode Gamle Dage

Læsningen af de gamle kopibøger er fortsat, og der er dukket flere interessante oplysninger frem, som vedrører forhold, som mange af SIGNALPOSTENS læsere kender på anden vis, og som nu kan uddybes med et par detaljer mere. Men herudover får vi også kendskab til besværligheder, som de fleste ikke tænker over et øjeblik i det herrens år 1978.

Lad os begynde med det første:

Med brev dateret den 15 juli 1890 modtog konduktørerne G.A. Nielsen og V. Petersen følgende underretning:

For at gjøre Tjeneste ved Middagen i Frederikshavn den 24. ds. dels ved Garderøberne dels i Spisesalen, ville De iført Deres bedste Uniform og forsynet med hvide Handsker melde Dem hos Trafikinspektør Berner i Frederikshavn Tog 165 d. 24. Ds.

.....

Man undrer sig lidt over dette brevs indhold, idet det omhandler et arbejdsområde, som man ikke synes hører under konduktørtjenesten. Anledningen må være en ganske særlig og kommer man ikke i tanke om, hvad det er, hjælper nedenstående brev én på vej:

Fredericia, den 21. Juli 1890

Fredericia Station.

Salonvogn Nr. 4 indgaar til Stationen Tog 57 inat fra Kjøbenhavn og videresendes fra Fredericia til Frederikshavn med Tog 165. Generaldirektøren benytter Vognen fra Fredericia. Begge Iilgodsvognene blive tilbage på Striib.

.....

Jo! Selvfølgelig er det indvielsen af Skagensbanen, der giver

anledning til disse foranstaltninger. Skagensbanen blev indviet den 25. juli efter - havde man nær sagt - det sædvanlige regulativ med kørsel på banen, taler og stor festmiddag, hvortil indkaldt mandskab så fjernt som fra Fredericia var hidkaldt til at betjene herskaberne.

Et stykke længere fremme i den gamle kopibog støder man på følgende pust fra den store verden:

Fredericia, den 4. August 1890:

Striib Station.

Med Tog 45 imorgen ankomme en Salonvogn, en I og II Kl. Personvogn og formentlig en Reise-godsvogn.

Vognene der er stillet til Disposition for de ægyptiske Prindser, bedes overført med Extrafærge for at kunne gå videre fra Fredericia med Tog 170.

.....

Ved læsningen af følgende brev kommer man pludselig i tvivl om, om det man beskæftiger sig med vedrører jernbaneetaten eller om man har forvildet sig ind "på militært område".

Fredericia, den 12. December 1889

Hr. Bøsse-mager Wegener,  
Citadellet, Kjøbenhavn.

Bedes snarest sende mig 36 vel-pudsede Bajonetter af samme Slags som i sin Tid er tilstillet Hr. Captain Trafikinspektør Hartz i Varde.

Ærbødigst  
R. H. Hansen  
Trafikinspektør.

.....

Da der dengang ikke var noget hjemmevern og så vidt det er

undertegnede bekendt, ingen af de ved jernbanen ansatte var udrustet med våben af nogen art, er det tænkeligt, at trafikinspektør Hansen har haft noget at gøre med en Våbenbrødreforening eller et skyttekorps, brevet er altså ikke tjenstligt men er alligevel kommet med i Contoirets kopibog.

Følgende brev gav ved første læsning anledning til lidt undren indtil meningen pludselig stod lysende klart. Dette problem kender nutiden slet ikke.

Fredericia, den 18. December 1889

Trafikforvaltningen,  
Aarhus.

Foranlediget ved at Sektionen idag har modtaget Bekjendtgørelse til FREDERICIA AVIS og RIBE STIFTS-TIDENDE angaaende Leverance til Ishuset i Fredericia, skulle jeg tillade mig at henlede Opmærksomheden paa, at der i Fredericia desuden udgaar FREDERICIA DAG-BLAD og FREDERICIA FOLKETIDENDE og i Ribe RIBE FOLKETIDENDE.

.....

Ja, hvad drejer det sig så om? Ganske enkelt om at der søges leverandører af skal vi kalde det "Naturis" i vintertiden til levering til ishuset i Fredericia, hvorfra datidens kølevogne gengang i den varme tid på året blev forsynet med is. Således kunne man klare problemet med at befordre letfordærlige varer dengang.

Der er andre problemer forbundet med jernbanedrift, og nogle af dem kan være mere besværlige at løse end andre. Se f.eks. følgende:

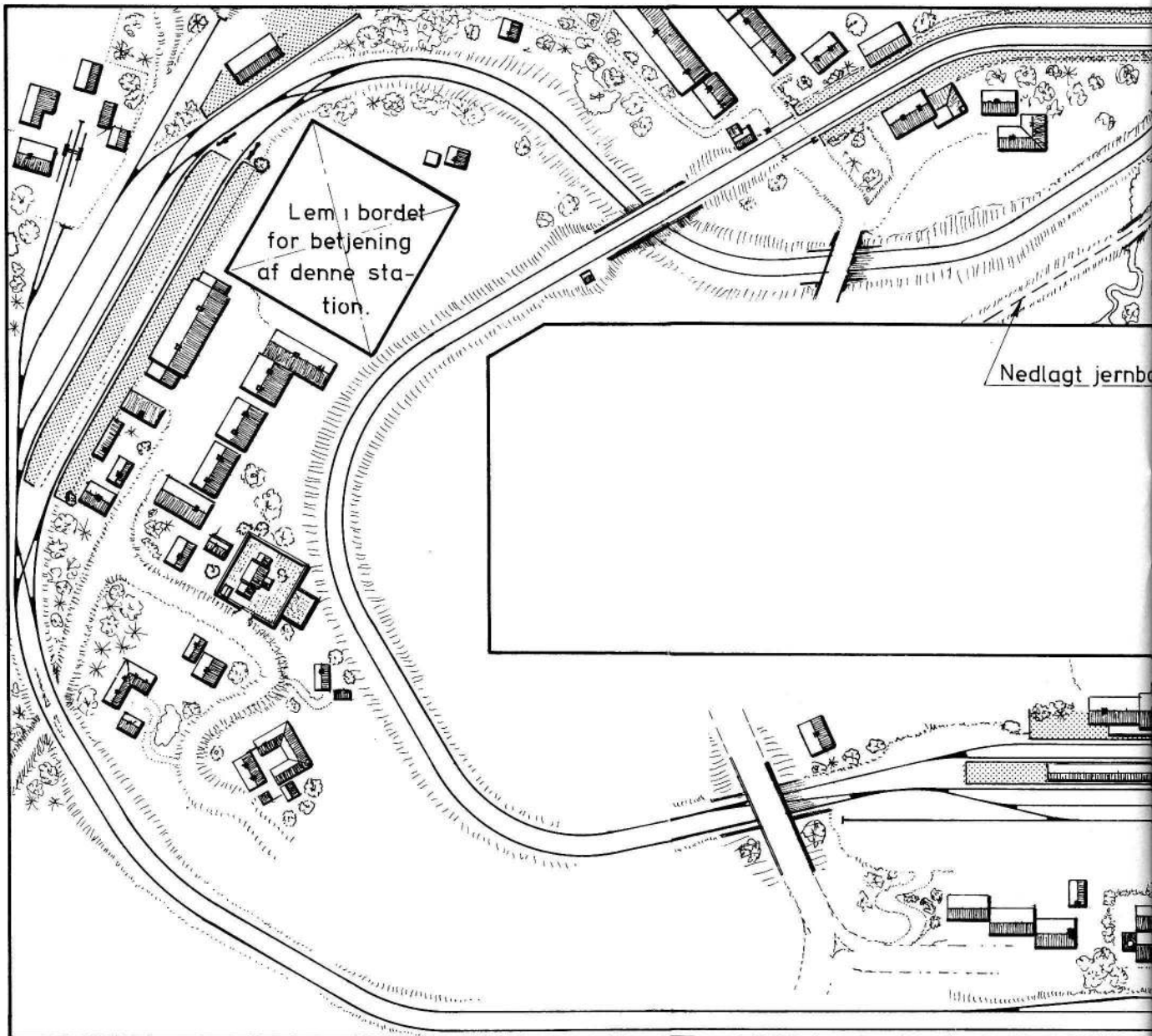
Fredericia, den 4. Marts 1891

Trafikforvaltningen,  
Aarhus.

Da det er forbunden med stor Vanskelighed her i Fredericia at erholde Avispapir til Kjøbs tillader jeg mig at forespørge, om der er noget til Hinder for at benytte Togforsinkelsesmeldinger til udvendige Klosetter.

.....

Hvilket svar der fremkom på



denne forespørgsel, ses ikke af den følgende korrespondance, men man gik videre med sagen jvf. følgende brev:

Fredericia, den 17. Marts 1891

Odense Station.

Forsaauidt der i Odense kan erholdes Avismakulatur til en Pris af højst 15 Ore pr. Pd. anmodes Stationen om at købe 50 Pd. og snarest sende det hertil ledsaget af Regning.

.....

Man må så håbe, at sagen blev ordnet og at makulaturen fremkom tidsnok.

Som hidtil beskæftiger indholdet af de gamle kopibøger sig i stort omfang med personalet på godt og ondt, og i det følgende bringes endnu nogle karakteristiske eksempler:

Det siges ofte, at i "gamle dage" var det kram, det der blev lavet, og at det kunne holde til noget. At det også var nødvendigt ses af følgende brev:

Fredericia, den 10. December 1889

Cond. Østerby,  
Assens.

Jeg bemærkede idag, at De i Strid med Ordre A. 575 slukkede Vognlygterne i Tog 141 ved gjentagne Gange at støde Lygterne mod Vognenes Tag.

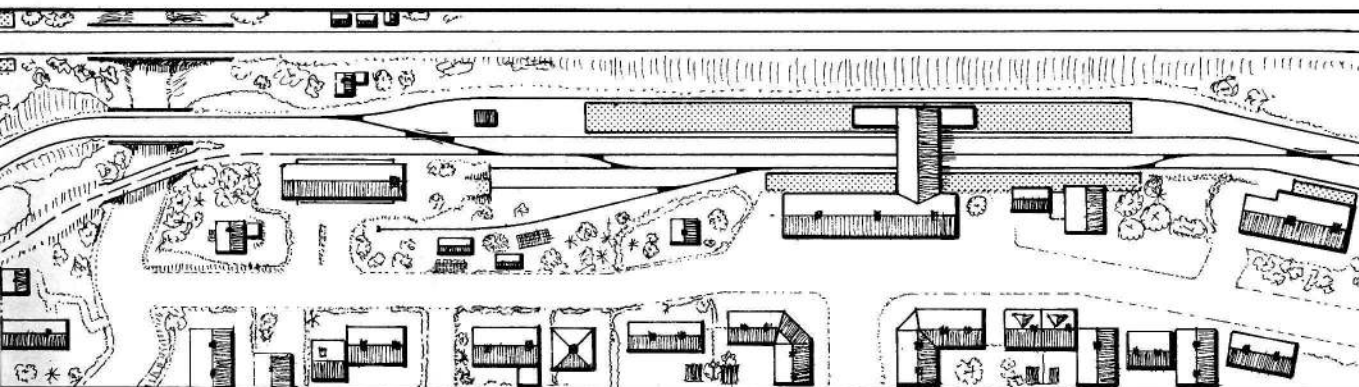
Herover udbedes Deres Erklæring.

.....

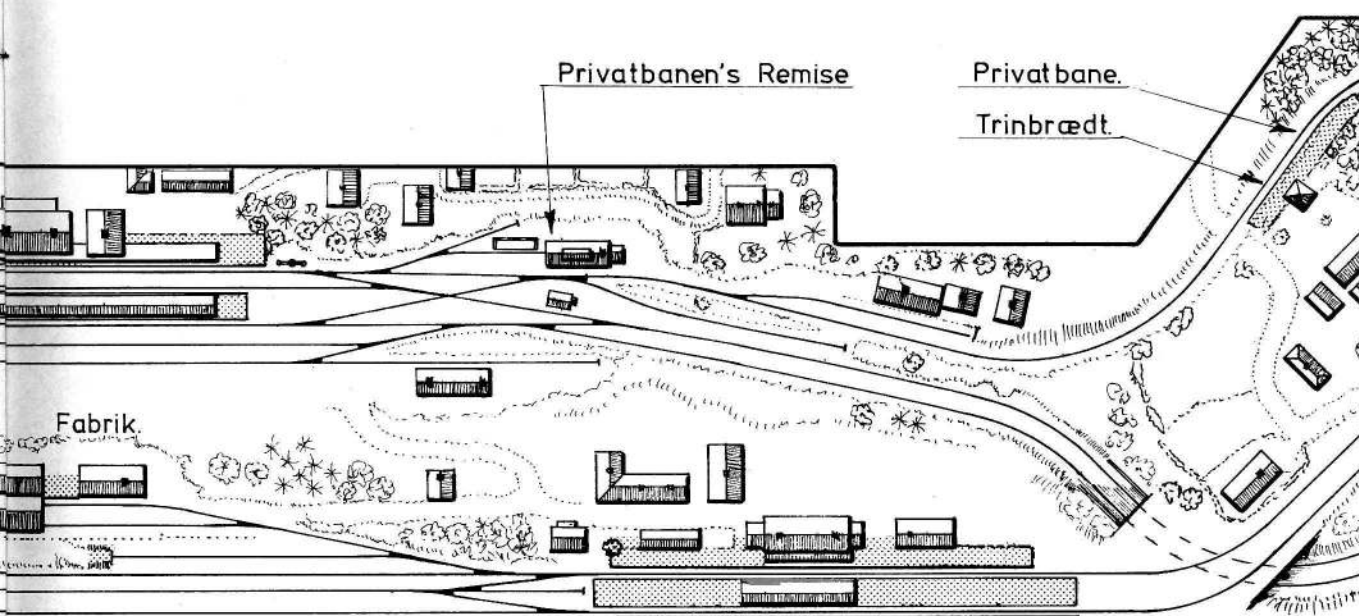
Man kan jo nok undre sig over fremgangsmåden, men den har åbenbart været anvendelig. Måske en eller anden nutidig ekspert på togbelysningsområdet i forrige århundrede kan give en rede-gørelse for metodens anvendelighed.

Togene skulle også rengøres. I hvilket omfang dette skete, har undertegnede ikke noget kendskab til, men der skulle naturligvis bruges folk, dem fik man f.eks. således:

Fredericia, den 13. December 1889



nedemning.



Til Ledvogter Blonds Enke,  
Brøndsted pr. Børkop.

De ville kunne erholde en Plads  
som Vognrengjøringskone paa Fredericia Station, naar De kan møde  
paa Fredericia Station førstkom-  
mende Søndag Formiddag. Lønnen  
er 85 Øre pr. Dag.

Lønnen ser måske ikke helt  
så ringe ud, som nogen måske har  
forestillet sig, men så må man  
huske på, at arbejdstiden dengang  
jo var meget længere end nu, så-  
ledes at timelønnen bliver, hvad  
man nærmest må betegne ussel.

De primitive vogne, syste-  
met med udvendig billettering un-  
der kørslen, nærmest åbne brem-

sekupeer på vognene, nødvendig-  
gjorde et stærkt helbred hos tog-  
personalet. Men det var naturlig-  
vis ikke nok, hvilket resulterede i  
følgende brev:

Fredericia, den 18. December 1889

Trafikforvaltningen,  
Aarhus.

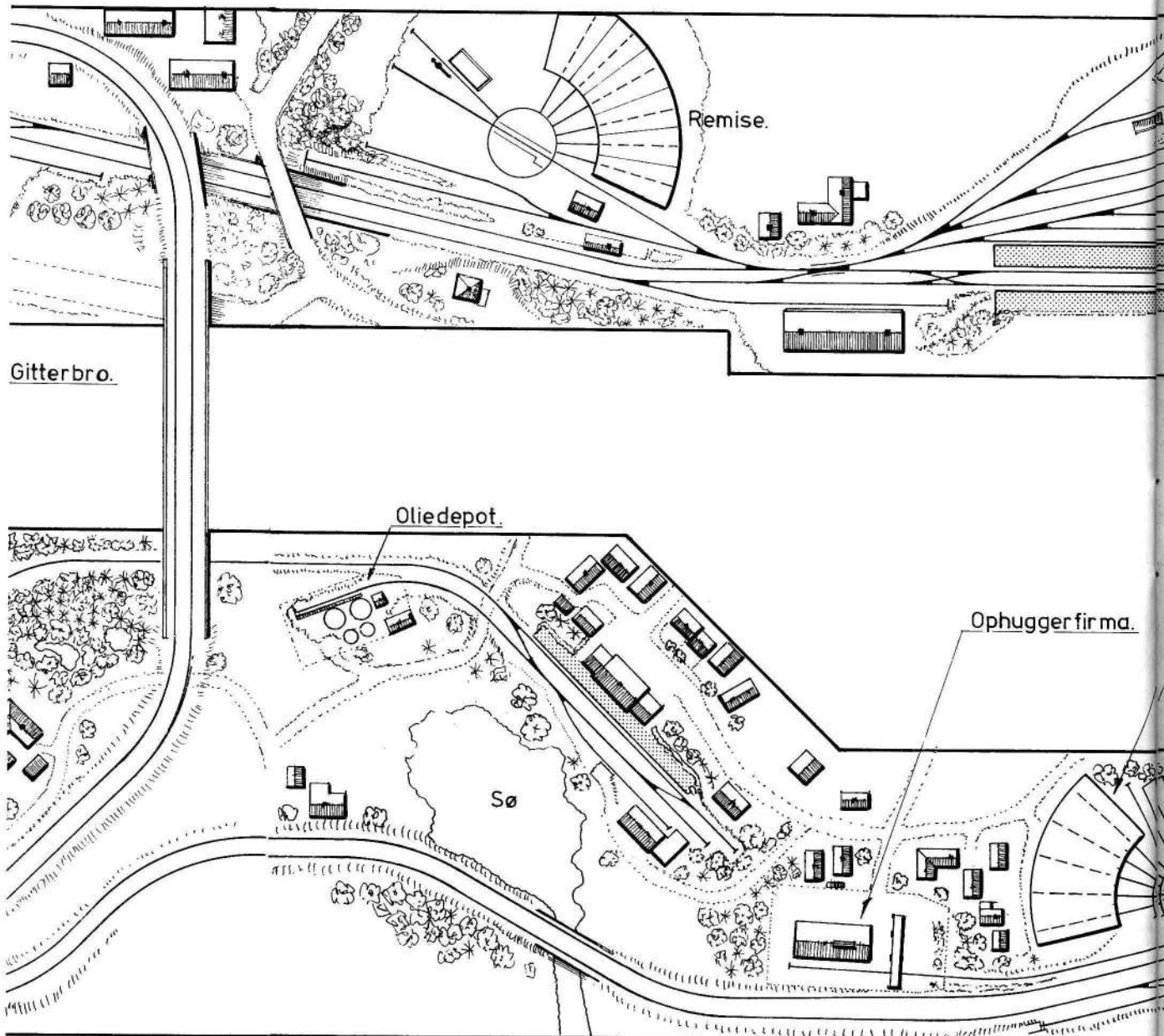
Da Hr. Jernbanelæge Nyborg,  
Fredericia, har henledt min Op-  
mærksomhed paa, at Togpersona-  
let ved Kjørsel om Vinteren i  
stærk Kulde paadrage sig Sygdom-  
me i Benene ved Opholdet i E-  
vognene og i Bremsekasserne paa Q-  
vognene, skulle jeg foreslaa, at  
der i Frøstveir anbringes Maatter  
eller løs Halm i Bremsekupeerne.

.....

Det må nok betvivles, at  
denne foranstaltning har haft nogen  
som helst virkning, og måske har  
den kun skullet virke som beroli-  
gende foranstaltning overfor per-  
sonalet.

Forholdet var iøvrigt det, at  
det var let for banerne at få nyt  
personale, når dette var påkrævet,  
der var nok der gerne ville være  
jernbanemand. Lønningerne var  
lave, og de sociale forpligtelser  
for banerne beskedne.

For at det hele dog ikke skal  
slutte med den rene bedrøvelighed,  
vil vi slutte for denne gang med et  
par opmuntrende breve, tilværel-  
sen havde også sine lyspunkter  
dengang.



Fredericia, den 19. April 1890

Stationsdreng S. C. Petersen  
(Nr. 173),  
Aarup.

Det meddeles Dem herved, at  
Generaldirektøren fra den 20. Ds.  
har forhøjet Deres ugentlige Løn-  
ning til 10 Kr. 50 Øre.

.....

Denne lønning kan ikke have  
været helt ringe dengang, stations-  
dreng N.S. Schmidt i Taulov fik  
nemlig også forhøjet sin løn - til  
7 Kr. 70 Øre om ugen!

Hvad en nyansat trafikelev  
fik dengang fremgår af følgende  
brev:

Fredericia, den 27. Marts 1891

Assens Station.

Det meddeles herved, at Gene-  
raldirektøren fra den 1. April d.  
A. har ansat H.F. Petersen som  
Trafikelev med en månedlig (Løn)  
af 30 Kr. paa Assens Station.

.....

Hvilket egentlig ikke var så  
ringe sammenlignet med begyn-  
delseslønninger i mange andre er-  
hverv. (Trafikelev H.F. Petersen  
er identisk med trafikinspektør H.  
F. Petersen, 9. trafiksektion i  
Herning. Han var født den 24/10  
1872 og døde den 21/8 1974 - altså  
knap 102 år gammel. Han opnåede  
således - da han faldt for alders-

grænsen på 65 år i 1937 - at være  
pensionist i 37 år).

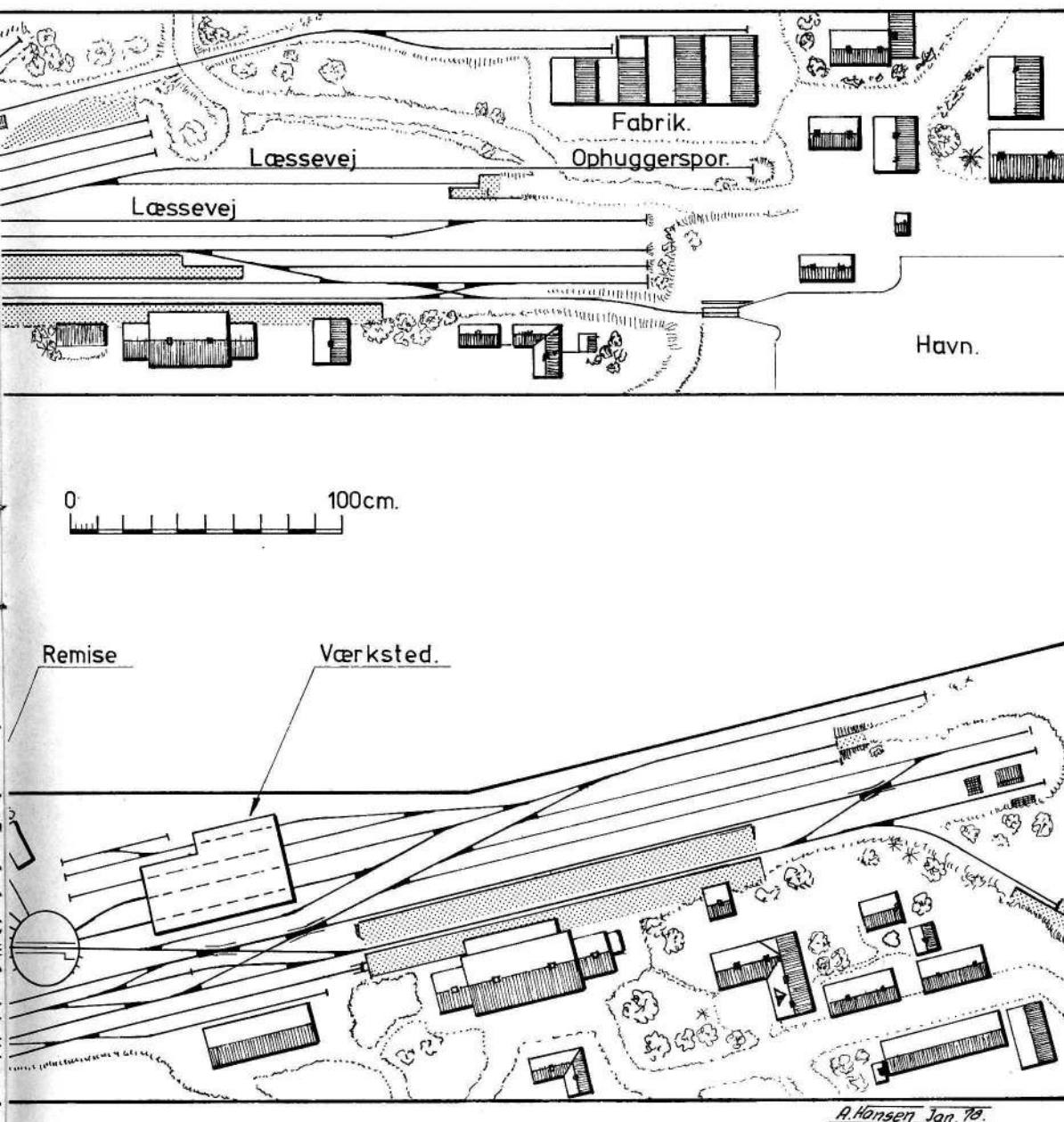
Så er der tilbage kun at kon-  
statere, at udtrykket EXPRESTOG  
for første gang forekommer i de  
gamle kopibøger i et brev dateret  
28. marts 1891.

Ib V. Andersen

## Sporplan

Efter en længere pause har  
Allan Hansen igen lavet en spor-  
plan, og denne gang til et stort  
lokale. Han skriver herom:

"Vi har et rum på 17,2 x 4



meter, vil du prøve at lave en passende sporplan hertil for H0?" Dette var begyndelsen til et brev, som jeg fik tilsendt for et par år siden, men det blev desværre ikke til noget dengang på grund af manglende tid.

Nu er her et udkast til et baneanlæg i et så stort rum, som for de flestes vedkommende må nøjes med at være ønsketænkning.

Banen er dobbeltsporet med en enkeltsporet privatbane i den ene ende. Der er to endestationer, 4 mellemstationer med sidespor, samt en mindre station - nærmest et trinbræt. Privatbanen udgår fra den ene mellemstation og med et enkelt trinbræt til sin egen endestation.

På den ene mellemstation er der rester efter en nedlagt bane, et par ophuggerspor er der også blevet plads til, thi det er jo en kendsgerning, at det udtjente materiel skal væk på en eller anden måde et eller andet sted, så derfor er der også placeret et ophuggerfirma ved den ene endestation.

Fabrikker med sidespor hertil fra stationerne har jeg placeret rundt om ved stationerne, således at der kan blive noget at lave for et "arbejdende godstog".

Ved nogle stationer er der transversaller, således at der er mulighed for også at køre venstrespor på visse strækninger.

Ved den ene endestation er der tænkt en havn, hvor man f.eks.

kunne have en model af en lille færge, da der ikke er ret megen plads. Hvis man ikke ønsker færgehavnen, så kan man blot slutte sporet med stopbomme.

På samme station er der remise med kulgård m.m., da der heldigvis køres med damptog på modelbaneanlæg, må der også være mulighed for at tage vand undervejs, og derfor er der også vandkran ved den ene mellemstation.

Modsatte endestation har både remise og værksted - privatbanens remise er placeret på den mellemstation, hvorfra den udgår.

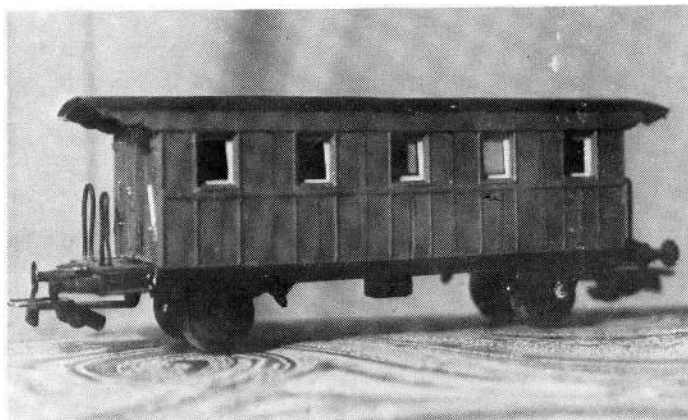
God fornøjelse til dem, der har plads og lyst til at gå igang.

Allan Hansen

# Ombygning af industrimateriel

Guldbæk har i en tidligere artikel i SIGNALPOSTEN (12. årg. nr. 2, juni 1976) udførligt beskrevet ombygning af industrimateriel til forskellige danske person-, post- og rejsegodsvogne. Rundt omkring i butikkerne ligger der (måske) endnu flere muligheder og venter. Derfor har jeg trukket en del mere eller mindre halvfærdige vogne og lokomotiver forbi kameraet, resultatet blev nedestående række billeder.

Foto 1. LJ III kl. personvogn fra 1874. Toakslet Rivarossi personvogn V 351 (2501 iflg. Guldbæk), afkortet med 1 fag vinduer, endeperronplader fjernet. Vognkassen blev af Munch Christensen to gange gennemsavet på langs og blev derved ca. 4 mm smallere. Vogn-



kassens sider blev pålimet tynde strimler, under taget et "brædt" af karton, i enderne tilskåret på karakteristisk vis. Undervognens kasse fik fjernet siderne og blev afkortet. Endeperronerne fik simp-

le bøjler af tyk kobbertråd. Vinduerne fik gule rammer, og vognen iøvrigt blev malet rødbrun. Der kom senere påskrifter, men billedet blev taget inden. Jeg glemte at fjerne batterikassen.

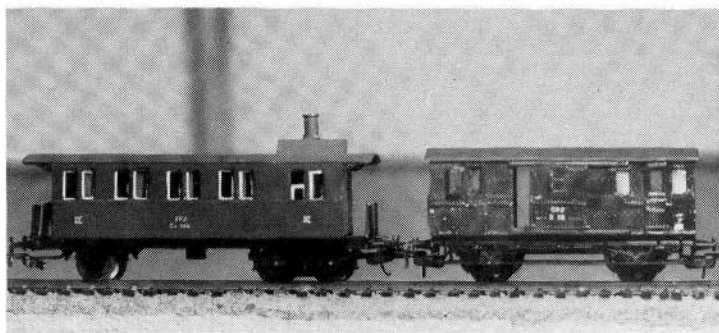


Foto 2, tv. FFJ Cv 106: Kedelvogn bygget 1898 af Scandia og ombygget 1909. Samme udgangsmateriale som ovenfor, blot afkortet 1/2 fag. Alle vinduer blev filet meget brede og fik midtersprosse, så de blev til tvillingvinduer. Vognsiden blev slebet glat, kun med gennemgående sælbænk, en tynd pålimet strimmel. Således blev vognen som en vognkasse, der har kunnet ses i Ålborg indtil ca. 1965. Oprindelig var der også lodrette samlelister ud for kupeskillevægge (se foto i Niels Jensen: Danske lokomotiver og vogne, side 138). Aksellejer under kedelrummet blev fjernet og erstattet med en Limabogie. Varmekedlens opbygning på taget: 1 stk. træklods plus 1 stk. plasticrør, sidstnævnte lovlig højt. Endeperronpladerne er oversavede tekstplader fra en Jouef-tankvogn. De manglende stænger mellem tag og endeperron vil blive monteret under den igangværende hovedrevision, hvor også batterikassen er blevet fjernet.

Foto 2, th. GDS D 52 (Scandia 1912, se også tegning i SP 6. årg. nr. 4): En let modificeret Electrotren post- og rejsegodsvogn, renset for diverse opbygninger på tag og sider. Gitteret i døren blev blot malet over og forsvinder først helt ved næste besøg i malerværkstedet. Udkikskassen bør bytte plads med vinduet, det kan gøres ved at skære de to stykker ud af vognsiderne og bytte dem om.

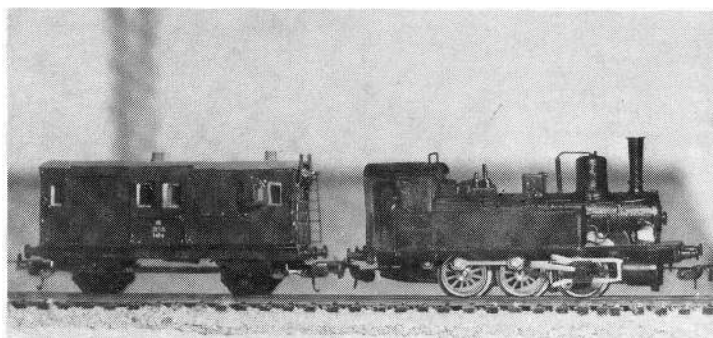


Foto 3, tv. DSB rejsegodsvogn fra 1888, EE: Udgangsmateriale er den rejsegodsvogn, der svarer til Rivarossipersonvognen. Vognkassen blev afkortet, der blev udfilet vinduer i skydedøre og i togfører-rum. Nye gavle med stiger af fabrikat Merker+Fischer. Undervognen er en Lima-undervogn, der endnu mangler diverse bremsebukke og -stænger. Vognen blev ellers bygget i 1969.

Foto 3, th. LS (nummer endnu ikke valgt): Råmateriale er en Piko 897. Vandkasserne er afkortet, der er indsat ny røgkammer- og forkedelunderpart. Førerhuset bagtil afkortet, så bagvæggen blev lodret, og åbningen i førerhusside formindsket ved indsætning af en plade (her mangler endnu noget spartelmasse). En overbygning på kulkassen i venstre side måtte bevares af hensyn til det elektriske indre.



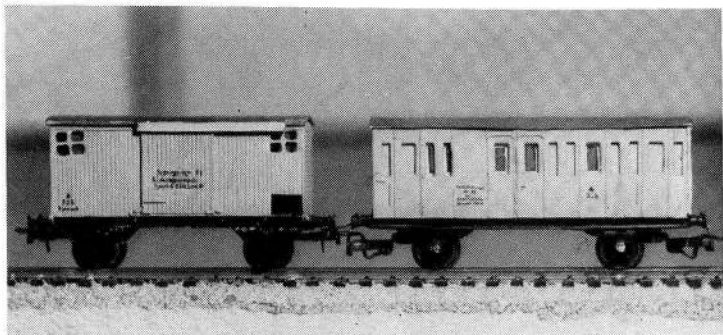


Foto 4, tv. DSB bygningsvogn 31 (skulle have været nr. 8), ex. sjællandsk lukket godsvogn (DSB ID) fra 1870): Lille lukket Riva-

rossi-godsvogn med meget kort akselafstand. Aksellejer savet af og flyttet længere ud; hønsehusevinduer først boret og siden filet med firkantfil. Gavlen (med stolper og vandrette brædder på udgangsmaterialet) er slebet ned, dog endnu ikke langt nok.

Foto 4, th. DSB værkstedsvogn for Signaltjenesten nr. 69 (ex CB-vogn fra 1884): Omdannet 1/2 Liliputkupevogn på Jouef-undervogn, ganske som beskrevet i SP 6/4, juli 1970.

Foto 5. DSB BJ 680, bygget 1877: Som værkstedsvogn nr. 69, men med vognens udseende før ca. 1895, uden sidevinduer på III kl.

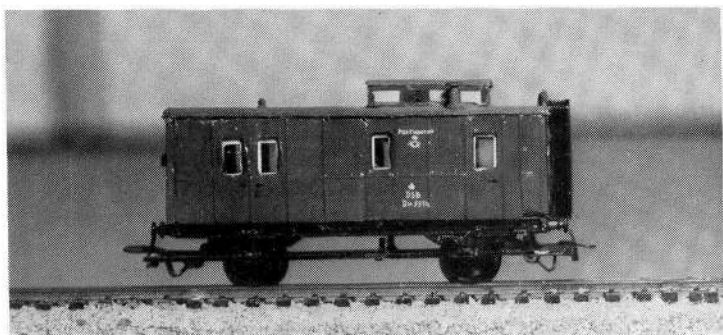
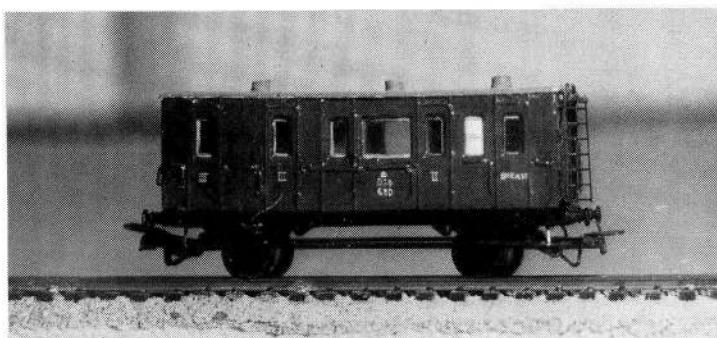


Foto 6. DSB DM 5554, Scandia 1900: 1/2 Liliput-postvogn, dog med de lidt bredere døre fra en af personvognene i rejsegodsrummet. Harmonika i postrummet af hensyn til sammenkobling med de store to-akslede DF-postvogne (senere DP), se DSB Old-timere i model side 185. DP 5652-54 havde harmonika og DM 5551-52 og 5554 havde det - resten af disse typer havde almindelig overgang.

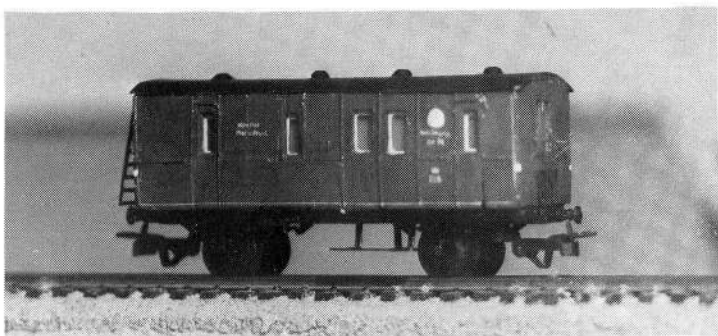


Foto 7. DSB Ambulancevogn 14: Eksempel på den "lille" type ambulancevogne (se DSB Old-timere side 205): Resten af Liliput-postvognen samt enkelte personvognsstumper. Jouef-undervognen mangler som sædvanlig bremseudstyr m.m.

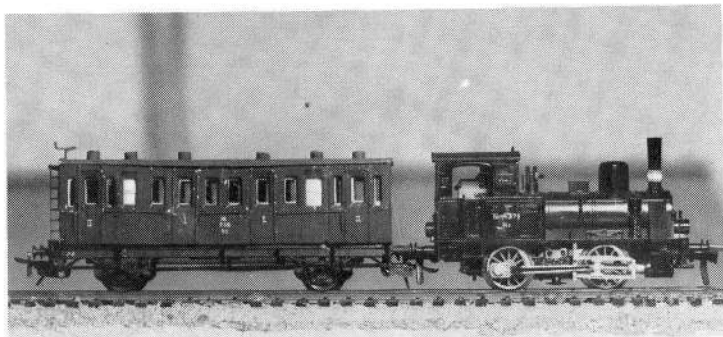


Foto 8, tv. DSB AB 90 (se DSB Old timere, side 169): Liliputkupevogn - de to I kl. kupeer i midten er en ophobning af tiloversblevne toiletvinduer og døre, II kl. kupeerne i enderne er til gengæld Liliputvognens III kl. kupeer. Undervogn fra en Liliput-godsvogn. Med påskriften "Ambulancevogn Nr. xx" er vognen velegnet til indsætning i hjælpetog sammen med ambulancevognen. Jeg overvejer noget med løse skilte, så vognen kan anvendes i forskellige tidsperioder.

Foto 8, th. DSB HS 371: Fleischmann-lokomotiv, hvor skorstenen er udskiftet med hættten til en lille Lymapren-tube. Diverse gevækster fra førerhusbagvæg er filet væk. Røgkammerdøren er endnu ikke ændret til model "flad dobbelt".

Foto 9. DSB PT (fandtes også på mange privatbaner): På en Jouef-undervogn er monteret vognkassen fra en billig Fleischmann "blikvogn", der er pålimet tynde 0,5 x 1 mm trælister på stolper og gavle. Siderne får indvendig beklædning af karton, og der kommer en finerbund. Pladedøre og skrånstivere er originale.

-----

DSBs A-, AB- og B-vogne af UIC-standard kan fremstilles ud fra Jouefs modeller af de tilsva-

rende schweiziske vogne, der har sikkertag ligesom de danske. Man skal blot i AB- og B-vognen fjerne én II kl. kupe, i A-vognen én I kl. kupe, og gøre de små toiletvinduer større. Bogier og gavlparter er så vidt vides som på de danske vogne. De således fremstillede DSB-vogne får vistnok lidt større

længde end skalalængde, men bliver sikkert ret realistiske med rød farve og påskrifter i ny design.

Dette var nogle få suppleringer til Guldbæks artikel. Men der er endnu flere muligheder, gå selv på jagt og prøv!

Jens Bruun-Petersen

## Klubnyt



JS/DMJK, 40 års jubilæum.

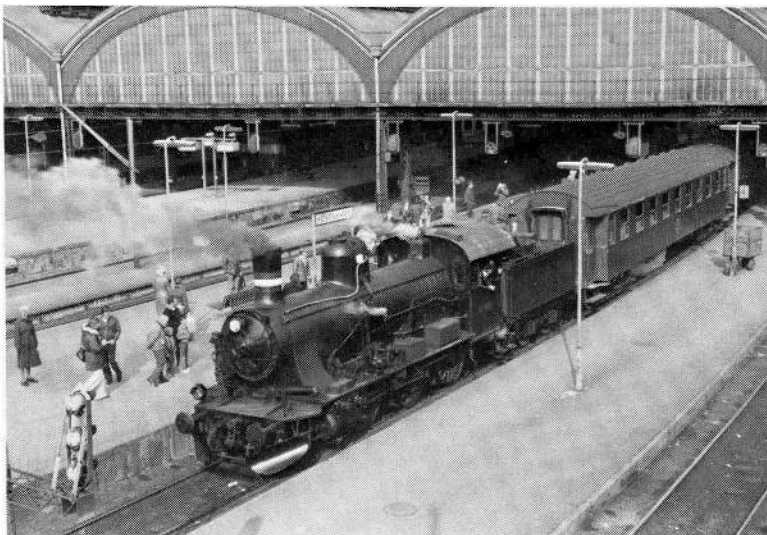
Lørdag den 1. og søndag den 2. april 1978 fejrede JS/DMJK 40-års dagen for klubbens oprettelse. Der var gået meget arbejde forud for selve festdagene. Ikke blot havde vort dygtige festudvalg i lange tider herset med at sammensætte et program, der jo blandt andet også skulle være økonomisk overkommeligt, men vi skulle da også have bragt klublokaler og modelbane-anlæg i nogenlunde anstændig orden.

Selvfølgelig var der nerver på, anlægget på Nørrebro havde lidt temmelig meget da vore værtsfolk gennemførte en varmeisolerende forsækning af loftet (det kunne nok ikke have været gjort ret meget anderledes, så det er ingen bebrejdelse) og på anlæg Gb var der ligesom kommet lidt sand i maskineriet.

Nu gik det imidlertid altsammen så godt som omstændighederne og tiden tillod det, et par raske mand trådte til og tog føringen, og så var det bare om at følge trop. Det kostede naturligvis ikke så få ekstra arbejdstimer - "Natholdet" iberegnet - men den slags kan nu også have sin charme, - når bare det ikke går for tit på.

Lørdag eftermiddag havde vi åbent hus på begge adresser, hvor det strømmede ind med gratulanter og almindeligt interesserede. Trængslen var størst på Nørrebro, måske kniber det lidt med at finde kælderen på Kalvebod brygge, og forhåbentlig lykkedes det at bi-bringe publikum et godt indtryk af det vi beskæftiger os med.

Om aftenen var vi med gæster og medlemmernes damer til festmiddag og dans i Karnappen, og hvor alt forløb som sådant noget nu skal og bør. Blandt taler og anden festivitas foretoges også ud-deling af præmier til modelbyggekønkurrencens vindere, hvilket vi



senere vil komme tilbage til her i SIGNALPOSTEN, idet Søren Kronholt allerede har givet tilsagn om en byggebeskrivelse af hans dieselloko, og mon ikke Flemming Lund kan trygles eller trues til et par guldkorn om godsvognene.

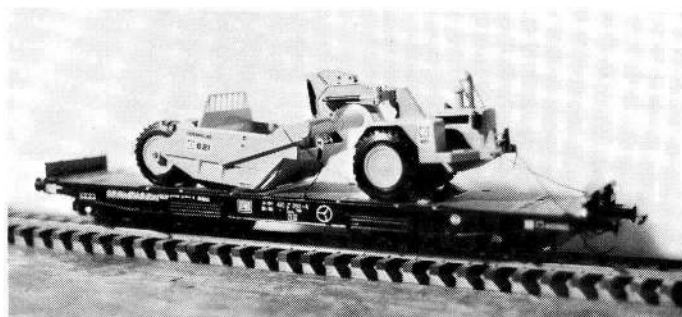
Søndag futede foreningens medlemmer og interesserede deltagere til Rødvig anført af ØSJK's D-maskine. Også her klappede alt som det skulle, tilpas mange deltagere, højt humør og solskin, gode fotostop og et tog der holdt til strabadserne både frem og tilbage. At der var flere frokostdeltagere end anmeldt kalder jeg ikke en fejl, jeg har endnu ikke deltaget i

sådanne fællesarrangementer uden at der har været kludder i frokostregnskabet, så det må næsten siges at være normalt. Ved frokosten inviterede vi til en fotokonkurrence. Tidspunktet har nok ikke været det rigtige, for hvorom alt er, så har vi kun fået meget få tilmeldinger, men vi kan da heldigvis præsentere et vinderbillede af fortræffelig kvalitet. (Side 126)

Alt i alt en festlig sammenkomst, som vi håber at både deltagere og medvirkende arrangører havde glæde og fornøjelse af. Må vi til slut rette endnu en tak til de mange gratulanter for smukke gaver, telegrammer og venlige hilsener på dagen, samt en tak og hilsen til de mange deltagere på søndagsturen; uden deres medvirken havde dagen ikke været så festlig og økonomisk forsvarlig.

Sidst, men ikke mindst, vor bedste anerkendelse til klubbens medlemmer som forstod at smøge ærmerne op da det virkelig brændte på.

For festudvalg og bestyrelse  
P. Adamsen, formand.



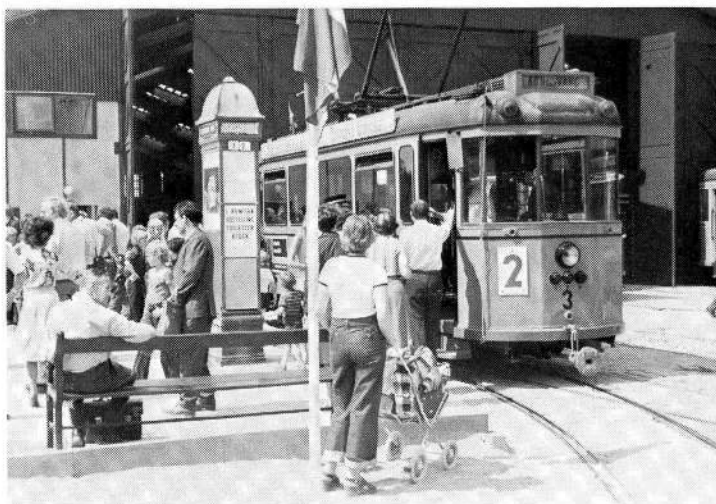
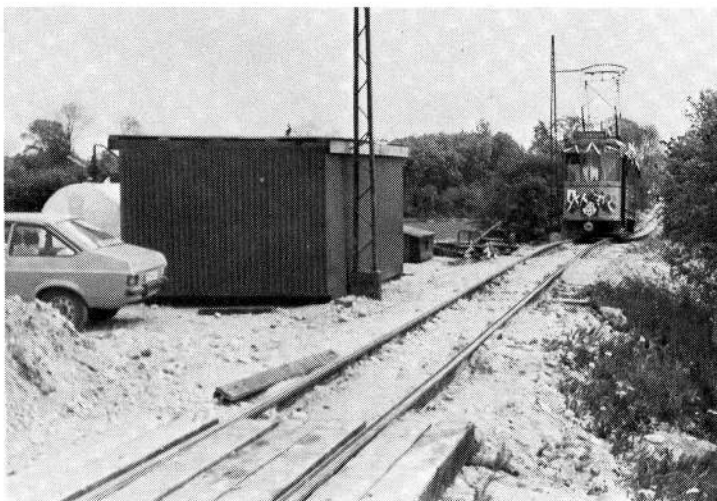
# SHS

INDVIELSEN AF SPORVEJSMUSEET  
VED SKJOLDENÆSHOLM

Indvielsen af Sporvejshistorisk Selskabs sporvejsmuseum ved Skjoldenæsholm foregik som mange af SIGNALPOSTENS læsere vil vide over 3 dage. Fredag den 26. maj fandt den officielle indvielse sted, lørdag den 27. maj var forbeholdt medlemmer af SHS, medens der søndag den 28. maj 1978 var adgang for alle interesserede.

Sidstnævnte 2 dage havde statsbanerne og Dansk Jernbane Klub arrangeret særtogskørsel med damptog mellem Københavns hovedbanegård og Hvalsø og viderebefordring derfra med bus til museet. Festligt og fornøjeligt for deltagerne og sikkert en god start for museet, da mange interesserede benyttede lejligheden til en udflugt uden bil. At damptogskørslen sidstnævnte dag desuden indeholdt de desværre ofte ved slige lejligheder forekommende tekniske uheld gjorde ikke stemningen dårligere.

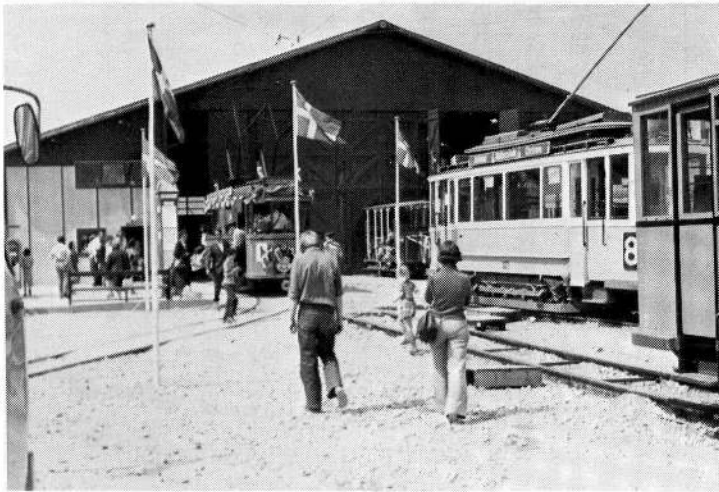
For at komme til Sporvejsmuseumet må man køre med sporvogn, og kørslen er med i entreen. Det er én af de ideer, man indenfor SHS vil praktisere, og som på almindelige besøgsdage



sikkert er god, men derimod ikke når et stort antal besøgende ankommer samtidig, som det skete ved indvielsen. Dertil har den smalsporede sporvejslinie, der forbinder parkeringspladsen med selve remisehallen, for ringe kapacitet, selvom strækningen kun er ca. 300 m lang. Linien trafikeredes ved indvielsen af 2 motorvogne fra Aarhus Sporveie (nr. 1 og 3), men kun én vogn kunne køre

ad gangen, da strømforsyningen ikke skete fra det almindelige elnet, men derimod fra et midlertidigt 120 HK dieselaggregat, der kun kan levere tilstrækkelig elektricitet til drift af én sporvogn ad gangen.

Vel ankommet til den store remisehal blev der lejlighed til at tage denne og de udstillede sporvogne i nærmere øjesyn. Og det skal straks siges: På den besøgen-



de virker vognhallen med sine 6 remisespor og 1800 m<sup>2</sup> meget imponerende og meget veludført. Her er der virkelig plads - både til sporvognene og til de nødvendige udenoms faciliteter, der findes i hallens sydside, nemlig kiosk, toiletter, trafiklederkontor, køkken og baderum for museets personale samt udstillingslokale, hvor der vises skiftende udstillinger om dansk sporvejshistorie og kollektiv bytrafik.

For sporvognenes vedkommende var kun en del af samlingen tilgængelig for publikum inde i hallen og på nogle korte skinnelængder udenfor. Men for under tegnede var der tale om et kært gensyn med flere af de gamle køretøjer, som man forhen lod sig befordre med på de københavnske sporvejsstrækninger.

Opholdet på museet, der fandt sted i forbindelse med arrangementet om søndagen, gav rigelig tid til en spadseretur ud ad det gamle midtsjællandske jernbaneterræn, hvoraf den del, der ligger

mellem parkeringspladsen og remisehallen allerede benyttes af den omtalte smalsporede sporvejslinie. Jernbaneterrænet fortsætter forbi vognhallen videre nordpå, og her er det hensigten at lægge en normalsporet sporvejslinie, således at der også kan køres med normalsporede sporvogne. Længden af denne linie vil blive ca. 2 km. Som sagt, tracéen er der, men der forestår et meget stort arbejde, inden man kommer så vidt. Dog! efter at have set, hvad Sporvejs-historisk Selskab hidtil har præsteret, er der vist ingen af de besøgende, der tvivler på, at også dette mål vil blive nået med tiden.

Alt i alt må det konstateres, at Sporvejs-historisk Selskab med etableringen af den smalsporede sporvejslinie og bygningen af den store vognhal har præsteret en endog meget imponerende indsats såvel i teknisk som i økonomisk henseende. Et besøg kan varmt anbefales enhver, der er interesseret i sporvogne, tog eller blot de

gode gamle dage, da den kollektive trafik i gaderne kørte på skinner.

Ib V. Andersen

## Småpluk

Der er vist ingen jernbane-interesseret, der ikke har hørt alt, hvad der er værd at høre om motoriseringens velsignelser, her har medaljen ingen bagside, og lige så ivrig man er for at fortie, eller bagatellisere, de gode damp-præstationer, lige så omhyggelig er man med at fortie ulemper ved den motoriserede trækraft.

Jeg husker f.eks. ganske tydeligt en tur vi havde til Lübeck, hvor en ung DB-ingeniør kunne hele lektien på fingrene om V 200s fortræffeligheder og alle de sammenligninger med dampdriften, der talte til V 200s fordel, men da en af de tyske deltagere kom med oplysninger, der klart og nøgternt påviste adskillige tilfælde, hvor forlængst udrangerede damploko, hvad præstationer angår, havde været at foretrække, var der ingen grænser for hans uvidenhed.

Da V 200 indsattes på Schwartzwald-banen oplyste officielle DB-kredse, at nu havde man sparet forspandsmaskinen - fuldstændig rigtigt, men man glemte at oplyse, at den var erstattet med en skydemaskine (type 50).

Hamburger Blätter meddeler (ca. 1970): På kolde dage kan V 200 (med varmekedel) ikke varme det 13 vogne store tog D 82/81 op, og man medgiver da toget en V 200 som skydeloko med det formål at opvarme togets bagende (en 01-er havde klaret det hele alene!), og indsatte så 01 eller 03 i de løb, hvor V 200 udgik. Genialt - én 01 erstattet af 2 stk. V 200 og 1 01-er!

Også i England går motoriseringen sin sejrsgang, der bygges store serier af dieselloko, men de mange forskellige typer, der er bygget i løbet af ganske få år, kan ikke undgå at så tvivl om køretøjernes så højt besungne kvalitet og fortræffeligheder, og i de forskellige jernbanetidsskrifter diskuteredes da også ofte spørgsmålet: damp kontra diesel.

Her er lidt pluk fra Railway Magazine, 1965:

1) For strækningen Plymouth North-Bristol, ialt 127,6 miles er der registreret nogle tider med de nye Deltic diesel-loko anvendt som "multiple-unit" med tilsammen 3500 HK (loko D 6881 og D 6882) og til sammenligning anført tider fra et moderne damploko, d.v.s. 2-C Castle nr. 7029, bygget i 1950 og fra et ældre 2-B lokomotiv nr. 3440 fra 1903. Registreringen er taget over to delstrækninger:

Stoke-Canon-Bedminster, 71 miles  
Durston-Bedminster, 37,9 miles.

Loko tog- nr. vægt	tid for 71 miles	middel- hastigh. m/h	
3440 148	59m25s	71,7	
7029 265	55m04s	77,3	
2 X D 355	51m24s	82,8	
	tid for 37,9 m.		
3440 148	30m37s	74,2	
7029 265	28m13s	80,5	
2 X D 355	24m45s	91,8	

For strækningen Plymouth North-Newton Abbot = 31,8 miles brugte Deltic-maskinerne 42,5 m, medens den gamle 3440 kørte samme strækning på kun 33,5 min.

Præstationen af de 2 sammenkoblede dieselloko må absolut siges at være god, men de sammenlignende køretider for damplokomotiverne med deres relativt meget større tog, berettiger vor engelske ven til at spørge, hvad man kunne have nået, hvis man i stedet havde forspændt dieseltoget med 2 Castle-maskiner (3400 HK). For hele strækningen Plymouth-Bristol-London brugte de 2 Deltic-loko 3 timer, 26,5 min. i køretid, medens nr. 3440 - den berømte City of Truro - i 1904 brugte 3 timer og 46 min. med toget "Ocean Mail".

Tiltroen til de engelske diesellokos driftssikkerhed illustreres bl.a. af, at de fortrinsvis kører i 2-dages løb, hvorved man opnår, at de ret nemt kan komme ud af tur for eftersyn, og derefter placeres rigtigt i løbet igen, ligesom det påstås, at det letter reservemaskinernes løb.

"Motoriseringen er alene et spørgsmål om økonomi, ikke om kvalitet" udtalte en af DSBs højtstående embedsmænd overfor mig, da vi en dag diskuterede spørgsmålet, og deri har han absolut ret. Men hvorfor skjuler de forskellige jernbanestyrelser dette forhold for

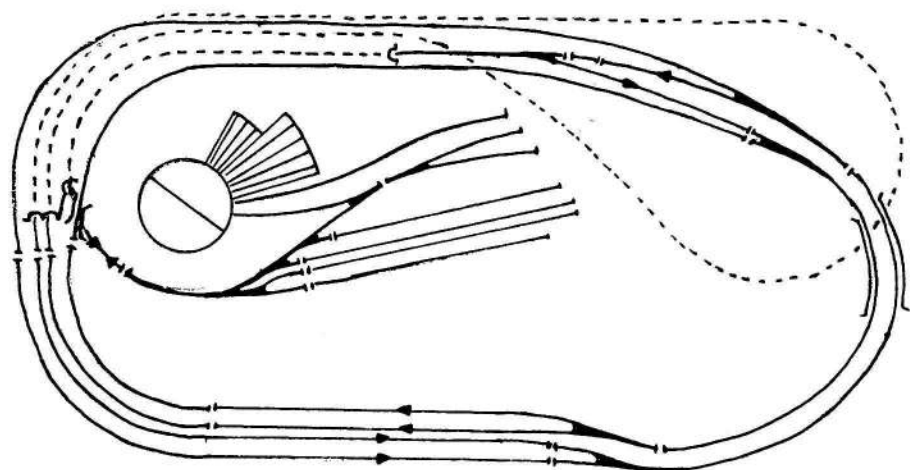
offentligheden? Det er vi mange, der hverken kan forstå eller godtage. Damplokomotivet har betydet så meget for samfundet og trafikken, at der ingen grund er til at negligere dets betydning, eller fortie dets mange gode egenskaber, såsom driftssikkerhed, robusthed og lav anskaffelsessum og lange levetid.

#### INDIEN

I 1964/65 er der i Indien bygget 318 damploko: 108 stk. 1D1-godstogsloko, 200 stk. 2C1-strømlinieformede persontogsloko og 10 stk. 1D2-tenderloko. Hertil kommer 36 el-loko, men kun 4 dieselloko, på grund af de dårlige erfaringer med de engelske dieselloko.

Interessant er det at bemærke, at det i Indien er ganske almindeligt, at hvert lokomotiv kun betjenes af ét sæt personale. Både person- og godstrafikken er i meget stærk stigning, hvilket bl.a. fremgår af, at man diskuterer muligheden af at anskaffe nogle WG-loko som dobbeltloko med meget stor fælles tender imellem de 2 maskiner. Dette dobbeltloko ville være i stand til at trække mindst 3700 t på vandret bane med en hastighed af 65 km/h. - Man har også drøftet muligheden af at eksportere damploko til Europa, et 2C1-loko, Klasse WP, bygget til normalspor. Det ville på vandret bane være i stand til at fremføre et 1000 t eksprestog med en hastighed af 124 km/h.

A. Gregersen



Skitse nr. 1.

Kr. Paul O. Hansen's forslag til en modelbane i størrelse HC. (anlæggets størrelse 200 x 175 cm.)

# læser- breve

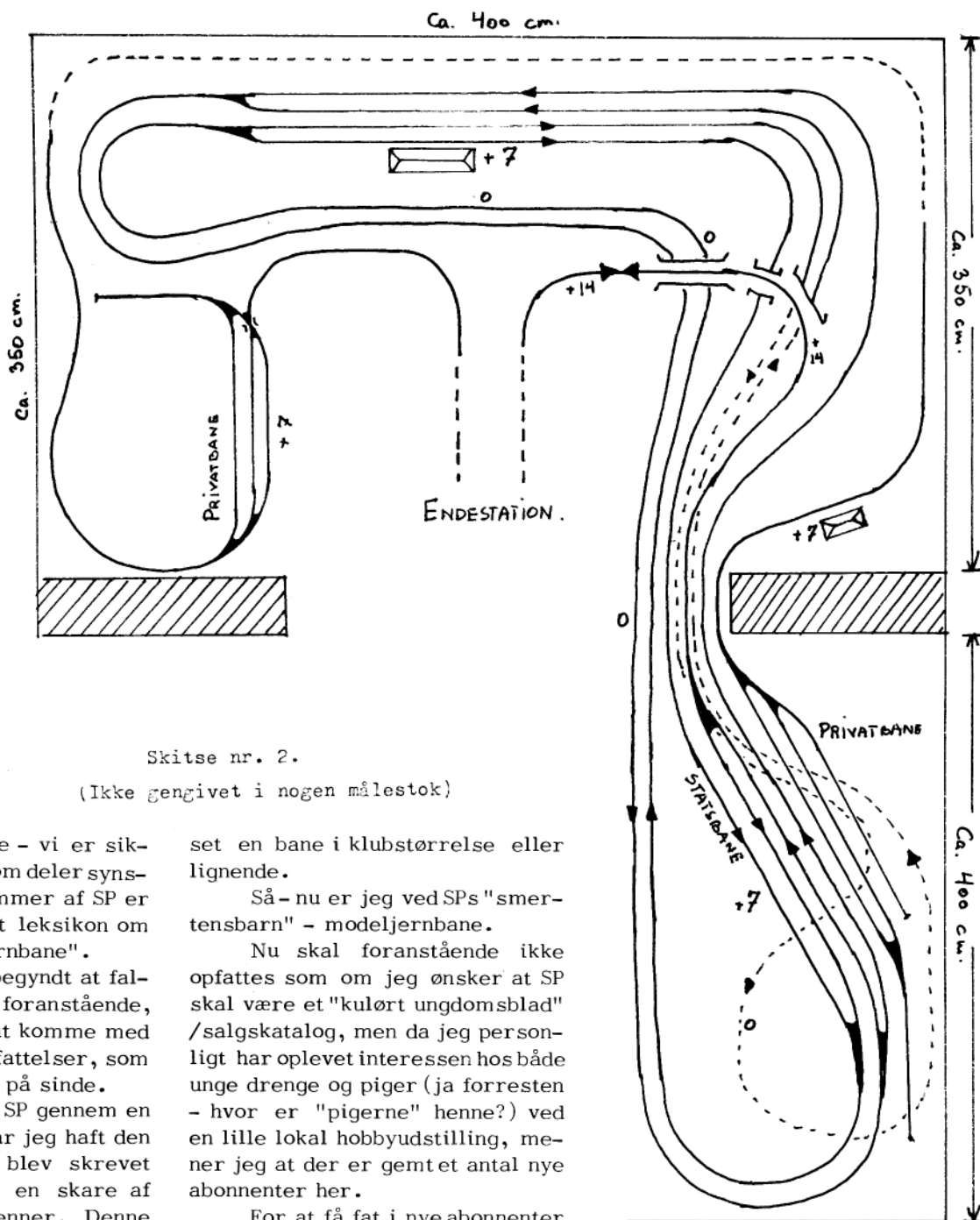
LÆSERBREV - samt lidt til model-siden ...

Nu må det altså ud!

Efter især at have læst 13. årg. nr. 4 og 14. årg. nr. 1 må jeg fare i blækhuset. Ikke for at blande mig i d'herrer skribenters ros og ris, men som en ganske almindelig person, der dyrker jernbane som hobby.

Min viden og kendskab til jernbane skyldes SP og det takker jeg for. "Bacillen" kom ved besøget på DTM i 1970, og har ikke siden været mulig at bekæmpe. Selvfølgelig har ikke alle artikler i SP fanget min interesse, men det harmer mig at se (min egen opfattelse) den farlige tendens der lurar - nemlig at jernbanevenner begynder at "diskutere" i læserbreve, istedet for at bidrage til vor fælles interesse. Pas på ikke at afskrække vore kommende læsere ved for megen negativitet.

Som rigtigt er skrevet, skal sol og vind helst deles lige, men det kan være meget svært. Tag f.eks. de artikler om færger, privatbaner o.l. Prøv at forestille Jer hvor stort et arbejde, der er lagt i de artikler, så pas på med galden - det kunne jo hænde, at læserne pludselig en dag stod uden frivillige medarbejdere på SP.



Skitse nr. 2.

(Ikke gengivet i nogen målestok)

Lad SP fortsætte - vi er sikkert mange læsere som deler synspunktet "at hvert nummer af SP er som et nyt bind til et leksikon om jernbane og modeljernbane".

Da min pen er begyndt at falde lidt til ro efter foranstående, vil jeg tillade mig at komme med et par personlige opfattelser, som længe har ligget mig på sinde.

Ved læsning af SP gennem en længere årrække, har jeg haft den fornemmelse, at SP blev skrevet for - og udsendt til en skare af "voksne" jernbanevenner. Denne fornemmelse vil vel nok også opstå, da det jo er "garvede gutter" der skal fortælle os andre om jernbane, hvorfor tekst og tone engang imellem kan synes kun at tilhøre "de få udvalgte" (undskyld udtrykket).

Her tænker jeg på kommende nye læsere og især de unge, som skal være med til at holde SP igang.

I dag, hvor SP er fremlagt på de fleste biblioteker (?), tror jeg at man burde overveje en eller anden form for "blikfang" i SP. Med blikfang mener jeg diverse fotos og/eller beskrivelser af f.eks. modelbane. Jeg har mange gange set unge modelbanefolk "gå i stå", grundet manglende ideer, eller helt tabe interessen, når de havde

set en bane i klubstørrelse eller lignende.

Så - nu er jeg ved SPs "smerstensbarn" - modeljernbane.

Nu skal foranstående ikke opfattes som om jeg ønsker at SP skal være et "kulørt ungdomsblad" /salgskatalog, men da jeg personligt har oplevet interessen hos både unge drenge og piger (ja forresten - hvor er "pigerne" henne?) ved en lille lokal hobbyudstilling, mener jeg at der er gemt et antal nye abonnenter her.

For at få fat i nye abonnenter og udbredt "læren om jernbane", kunne jeg tænke mig indledt et samarbejde mellem SP og eventuelt ungdomsskolerne, Helsingør Veteranjernbane, Maribo-Bandholm Banen o.l. evt. ved "diskret" at udlevere en "lille" skrivelse, der fortæller om SP. At jeg nævner ungdomsskolerne skyldes, at her-værende skole har timer i modelbygning (plastbyggesæt og motor/svæveflyvning), så hvorfor ikke modelbane.

Nå, nok om mine egne ideer og iagttagelser - læseren er allerede gået videre i SP.

Ak ja! tænker I vel alle - nyde det kan han - men yde - hvad med det?

Nuvel - jeg vover springet - modtager den kommende kritik, latter o.l. og forsøger at fortælle lidt om mit eget modeljernbanefumleri.

I lighed med andre baner lider denne også af et konstant drønende underskud, hvorfor opbygningen skrider langsomt frem (den bygges på resterne af to tidligere - nu nedlagte - baner, dyrt købte begynderfejl!).

Da de fleste sporplaner arbejder efter devisen (det er min egen opfattelse) "man tager 20 sporskifter" prøver jeg at gå den anden vej ved at sige "man tager 5 sporskifter" til at starte med og udbygger senere. Hvorfor jeg

skrev 5 stk. vil fremgå af sporplan nr. 1, som dannede baggrunden for min egenbane. Iøvrigt ikke min egen ide, men taget fra hr. Paul O. Hansens bog: Jernbaneanlæg for modelbyggere, fra 1957 (her var litteraturhenvisningen!).

Når nu latteren og al den rynken på næsen af ringbaner er aftaget, så husk, at det hele skal være "One Man Show (Play)" og ikke et forhindringsløb.

Men nu til den kommende H0 bane iflg. sporplan (skitse) nr. 2. (Undskyld at jeg ikke kan tegne så levende som hr. A. Hansen). Som det fremgår af skitsen, består modelbanen af en privatbane og en statsbane. Privatbanen (vekselstrøm med punktkontakter) er anlagt som en punkt til punkt bane. Statsbanen (2 leder jævnstrøm) som 2 ringbaner, hvor toget - uden to gange at have passeret noget hovedsignal i samme stilling har tilbagelagt den samlede sporenlængde og kun med passage af 5 sporskifter (endestationen undtaget). Men nok om det - selve kørslen er et helt kapitel for sig.

Banen opbygges således, at den kan befares med materiel fra ca. 1920/30 og til vore dage. Selvfølgelig får banen også en veteranklub med ældre materiel.

Endestationen er endnu kun i tankerne, da den kommer til at afvige temmelig meget fra skitse nr. 1, idet der eventuelt indlægges en sporvognsline og meget andet godt.

Privatbanen er næsten lagt færdig - landskabet er begyndt at tage form. Hele banen er opbygget i pap, så jeg frygter det kommer til at lyde som et 2 x 50 W stereoanlæg for fuld udblæsning - men jeg forsøger.

Nu ved jeg ikke om SP kan bruge foranstående "roman" - det gør heller ikke noget, nu fik jeg da luft, og såfremt SP måtte ønske mere om banen, hjemmeflikket rullende materiel o.l. kan dette klares, men nok for denne gang.

Bent V. Hansen

(Mon ikke vi skal bede Bent Hansen om at fortsætte sin roman? Jeg synes, det kan blive spændende at følge opbygningen af dette anlæg, høre om vanskeligheder - men også om glæder, og kunne der suppleres med fotos hen ad vejen, ville det blive helt "fedt"! - Red. komm.).

## LITTERATUR

### AALBORG PRIVATBANER

Fortegnelse over driftsmateriellet 1923.

Fotografisk genoptryk 1978.

Format A 4 b, 28 blade.

Pris kr. 20,-, fås på JMJKs

forlag, Nørre alle 79, 8000

Århus C. Giro 1 30 85 72.

Heftet indeholder et afsnit med tekstbeskrivelse af materiellet og en skematisk opstilling med tekniske data. Der er afsnit med loko, med motorvogne og med person-, post og bagagevogne samt godsvogne. Sidst i heftet en omlitreringsnøgle.

### AALBORG PRIVATBANER

Fortegnelse over driftsmateriellet 1911.

Fotografisk genoptryk 1978.

Format A 5, 48 sider.

Pris kr. 20,-, fås på JMJKs

forlag, Nørre alle 79, 8000

Århus C. Giro 1 30 85 72.

Heftet indeholder skitser af det rullende materiel fra Aalborg privatbaner i perioden 1911-1928. Dog er rettelser og omlitreringer ikke gennemført konsekvent, men heftet supplerer på fortrinlig vis det ovenfor nævnte hefte.

### JYDSK MODEL JERNBANE KLUB TEGNINGSKATALOG.

Fås ved at sende et postkort med navn og adresse til:

JMJKs forlag, Nørre alle 79,  
8000 Århus C.

En oversigt over de originaltegninger i JMJKs tegningsarkiv, som for tiden er nedfotograferet - de fleste til 1:45. Prisen pr. tegning er kr. 5,-.

I oversigten findes ca. 75 tegninger af DSB materiel og ca. 150 tegninger af privatbanemateriel. Der er mange perler i denne samling!

## OPRYDNINGSSALG

SIGNALPOSTENS forlag ændrer salgsbetingelser fra 1/9 1978:

Priserne på publikationerne nedsættes til:

DAMPTRÆKKRAFT i model	1100 gr.	kr. 95,00
DSB OLD-TIMERE i model	1100 gr.	kr. 50,00
ROMANTIK i røg og damp	400 gr.	kr. 30,00
Fotohefte 1, FFJ	125 gr.	kr. 10,00
Fotohefte 2, AHJ og AHB	125 gr.	kr. 10,00
Fotohefte 3, TFJ	175 gr.	kr. 18,00
Fotohefte 4, NKJ	125 gr.	kr. 12,00
og så kommer toget, Trine	150 gr.	kr. 14,00
DSBs S-TOG	150 gr.	kr. 14,00

Ved bestilling skal tillægges betaling for porto efter følgende skala: Samlet vægt indtil 500 gr.: Kr. 3,00, mellem 500 og 1000 gr.: Kr. 4,00, mellem 1 og 5 kg: Kr. 9,00 og over 5 kg: Kr. 14,00.

Indbetal beløbet på postgiro 6 49 47 22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj og anfør de ønskede titler på kupon til modtager.