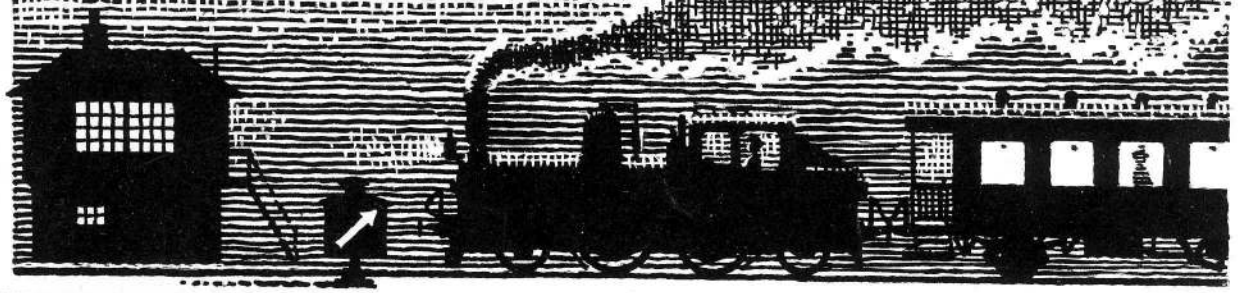


SIGNALPOSTEN



15 årgang **1979** juni, nr. **2**

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

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

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

REDAKTION:

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

REPRODUKTION:

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

TRYK & BOGBINDING:

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

15. ÅRGANG, NUMMER 2

JUNI 1979

Indhold i dette nummer:

Motormateriellet.....	51
Baner i Peru.....	62
Litteratur.....	70
Læserbreve.....	71
Jernbanestationer.....	76
Vi bygger: Genbrug II.....	80
Kupesnak.....	86
De gode gamle dage.....	89
Røgkammersmuld.....	91
Fra mit kupevindue.....	92
Klubnyt.....	92
Billedgalleriet.....	94

Forsidebilledet: S 736 på Storstrømsbroen 19/10 1976. Foto: Carl-Johan Semler

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

PRIS: 15. årg. 1979 kr. 69,90
begge incl. 20,25% moms.

Kære læser!

Så blev vinteren da endelig overstået. I disse dage (= påsken), hvor jeg i mit ansigts sved pukler for at færdiggøre dette nummer, skinner solen fra en skyfri himmel og indbyder til alt andet end skrivebordsarbejde - måtte det vare ved!

Og måtte det danske samfund atter snart komme i normal "gammeldags" gænge. Herunder i relation til SP specielt postvæsnet, idet der med hensyn til ekspeditionerne af bestillinger til vor forlagsafdeling har været store forsinkelser i giroindbetalingerne - og når de så endelig er nået frem, har der været lukket for forsendelse af almindelige postpakker! Jeg håber dog at alle efterhånden har fået, hvad de har bestilt - og at jeg tilsvarende har fået alle bestillinger.

Iøvrigt steg posttaksterne igen den 17/4 1979. Denne gang fra kr. 1,80 til kr. 2,10 for den sats, som SP forsendes efter. Min regnemaskine siger, at det er en stigning på 16,6% - og det i en tid med pristop, avancement og stop for lønstigninger, eller rettere reallønsfald. Hvad ligger der bag den fortsatte voldsomme portoforhøjelse og den ikke mindre voldsomme tilbagegang i den for portoen præstereede ydelse??

Da også pakkeporto har fået et voldsomt smæk, er jeg desværre nødt til at "justere" betingelserne for køb i forlaget - se de nye priser i annoncen.

Skulle De finde dette nummer lidt mindre "inspireret" end de forrige, måske er der f.eks. flere fejl, ja, så skyldes det helt enkelt, at jeg har mistet redaktionskatten.

Nyt Fra Redaktionen

Katteelskere ved nok, hvad det kan betyde, men ikke-elskere kan vel ikke forstå, hvor meget et dyr kan være savnet.

Mimi blev født den 4. juni 1965 og nåede således at blive næsten 14 år. Det er en høj alder for en kat, og hun havde da også skrantet noget på det sidste, men alligevel kom det som et chok, da vi måtte lade dyrlægen give hende fred.

Hun har faktisk været min daglige vitaminpille igennem de mange år. Har altid været i min nærhed, og således gennem alle årene "hjulp" mig med at fremstille SP. Hun var SPs mascot. Hendes yndlingsplads var mit arbejdsbord, helst selvfølgelig lige midt på det manuskript jeg var igang med, og helst på et renskrevet sådant efter at hun havde været ude og grave i haven i regnvej. Når hun blev træt af at drille lå hun i timevis i en tom "fotokartotekskasse" eller - og måske hellere - oven på de papirbunker som kun hun vidste var det næste jeg skulle have fat i. Det har knebet voldsomt med koncentrationen siden hun døde - derfor disse linier som en forklaring på mulige fejl og mangler.

Iøvrigt vil jeg ønske læserne en rigtig god sommer samt meddele, at det er mit håb, at 15. årgangs nummer 3 vil blive færdigt efter planen, d.v.s. udsendes ca. 1. september 1979.

På genhør!

Holtrup

MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

PRIVATBANERNES 1A1-TRIANGEL-VOGNE.

Selv om DSBs MC-type: den siamesiske tvilling, var en besynderlig og noget primitiv løsning på opgaven: at fremstille en benzinmekanisk motorvogn med førerplads i begge ender, byggede DfA dog endnu 4 stk. af slagsen til forskellige privatbaner. De afveg lidt i hovedmålene fra DSBs og betegnedes som model VI A. De 4 vogne var:

1927: MBJ M 6
1928: ØSJS M 1-2
1929: NFJ M 2

Disse vogne udgjorde dog kun en beskedent del af fabrikkens produktion af jernbanemotorvogne, der i 1927-29 omfattede ialt 68 vogne. Vi var nemlig her inde i Triangelvognenes glansperiode, der sluttede ret brat med det gode år 1932, hvor man bl.a. leverede de berømte diesel-elektriske 3-truckere, hvoraf enkelte endnu kunne opleves på Lemvigbanen i 1978.

MC-typen havde imidlertid én, letfattelig fordel: det var den billigste, nogenlunde store, dobbeltrettede vogn på markedet, og den var derfor specielt tiltrækkende for baner, der havde ekstra besvær med at vende vognene, hvad enten det skyldtes rebroussement-stationer undervejs eller mangel på tilstrækkeligt store drejeskiver.

MBJ M 6

Maribo-Bandholm Jernbane var selvskreven til at anskaffe en MC-type, fordi der simpelthen ingen drejeskive fandtes på Bandholm station eller havn- og fordi banens persontrafik ikke var overvældende, så den kunne i almindelighed klares af en ikke for lille, solokørende motorvogn, mens godstrafikken på bedste måde klaredes ved, at man til spotpris kunne leje trækraft (damp) af Lollandsbanen.

Når MBJs første motorvogn kom til at hedde M 6 skyldtes det

nummerfællesskabet med de øvrige lollandske baner, der allerede havde anskaffet 5 motorvogne, inden det blev MBJs tur. De øvrige, lollandske motorvogne var for resten diesel-elektriske, men den slags flotheder var der ikke behov for på MBJ.

MBJ M 6 adskilte sig ikke ret meget fra DSBs MC bortset fra, at den var født med normale koblinger og puffere, så den efter behov kunne medtage en almindelig personvogn eller eventuelt et par ilgodsvogne.

Udvendig adskilte den sig fra DSBs MC ved at have store vinduer med spejlglas og uden trækrunder over. I det indre bemærkedes, at vognen var delt i 2 afdelinger: 3 fag rygere og 2 fag ikke-rygere. De to afdelinger havde - ligesom MC - 50 pladser tilsammen, og sæderne var også betrukket med tæppestof på 2 cm filtunderlag. Derudover var der 1 siddeplads på den ene endeperron og 3 på den anden, d.v.s. nominelt ialt 54 siddepladser. Pladsforholdene var meget nær som i DSB MC, men hos MBJ regnede man ikke med siddepladser på motorkassen. Motorerne og gearingen var også magen til MCs, så vognens ydeevne skulle være omtrent den samme. Vognen var imidlertid næsten 1 ton tungere end MC, og denne ekstra vægt var lagt på midterakslen, idet man havde forøget akselafstanden med

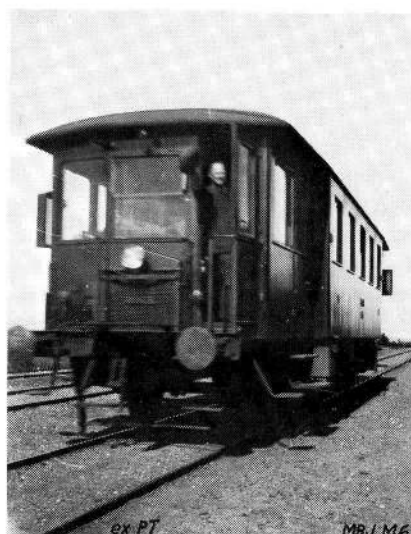
2 gange 10 cm, hvilket gav en noget bedre - eller skal vi sige: mindre ringe - vægtfordeling.

Skal man tro DfAs oprindelige hovedtegninger, så fik de fire treakslede 1A1-vogne, der byggedes til privatbanerne, alle tre akslers fjedre ophængt på lignende måde ("ring i ring") som midterakslen på MC, men dette ændredes senere - i hvert fald på ØSJS' vogne.

Som noget nyt var M 6 forsynet med 2 små fiskekasser af jern under vognen, så man ikke skulle genere passagererne med den ikke altid lige liflige duft af fisk i rejsegodsrummet.

M 6 måtte medføre 2 vogne, men MBJ havde i dens levetid ikke en eneste person- eller pakvogn med trykluftudstyr, så man klarede sig i reglen med skruebremser i egne vogne: Bc 15, Cc 58 og Ec 89.

HVIS påhængsvognen skulle tilsluttes motorvognens bremssystem, måtte den hentes fra LJ, MTJ eller NRJ. Alle disse vogne var dog lovlig "tunge drenge" i 14-16 tons-klassen. Måske har man lejlighedsvis benyttet en af de mærkelige primitive godstogs-personvogne, LJ Ce 72 og 73, der var udstyret med trykluftbremse, nr. 73 oven i købet tillige med koksfyret varmtvandsopvarmning. Ce-vognen var nemlig, på grund af sin lethed, 9,9 t, den mest egnede Triangel-bivogn på Lolland, hvis man da ikke medregnede de få eksemplarer af LJs oprindelige personvogne fra 1872-74, der endnu ikke var helt hensuldret på M 6s tid. Det vides fra flere fotos, at Ce-vognene har været benyttet på MBJ, men desværre haves ikke billeder af M 6 med andet end en mindre kølevogn på krogen. Den plejede nu mest at køre solo eller bare med MBJs egen, lille pakvogn Ec 89, der kunne skruebremses. Hvis der var brug for store persontog, brugte man enten damp eller - efter 1938 - i reglen LJs 115 HK rangertraktor M 11. Dens maksimalhastighed var 40 km/h, hvilket var tilstrækkeligt på MBJ. Bandholmbanens persontog var dog

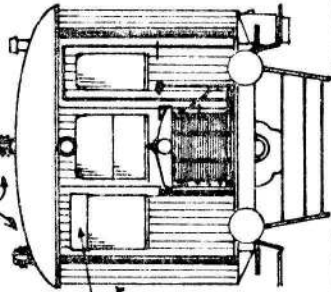
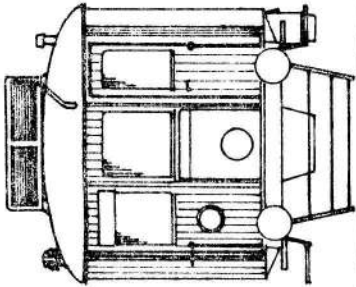


NFJ : torpedeventiliter

MBJ
solisærum

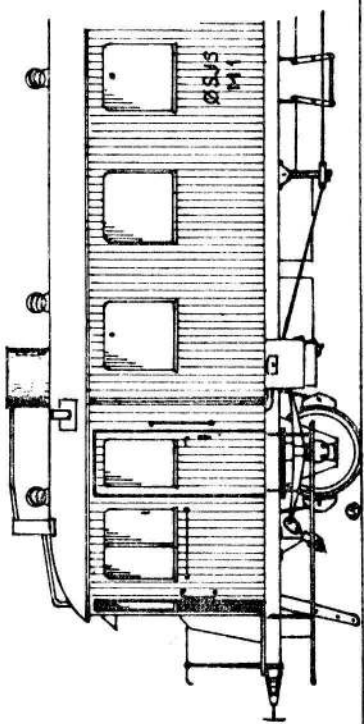
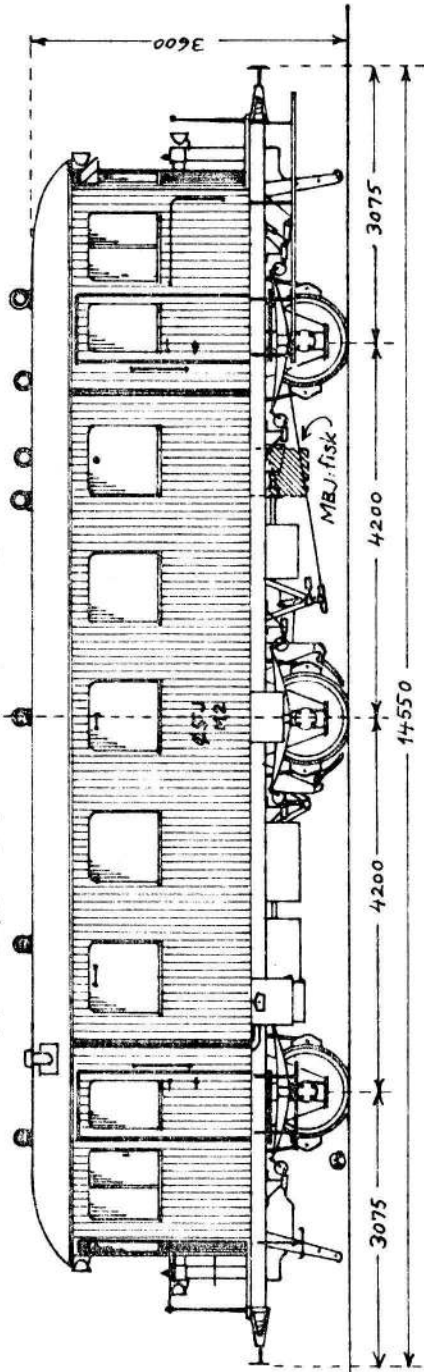
ØSJS M1 > 1953, > 1956 ↓

↑ alle oprind.



NFJ M2

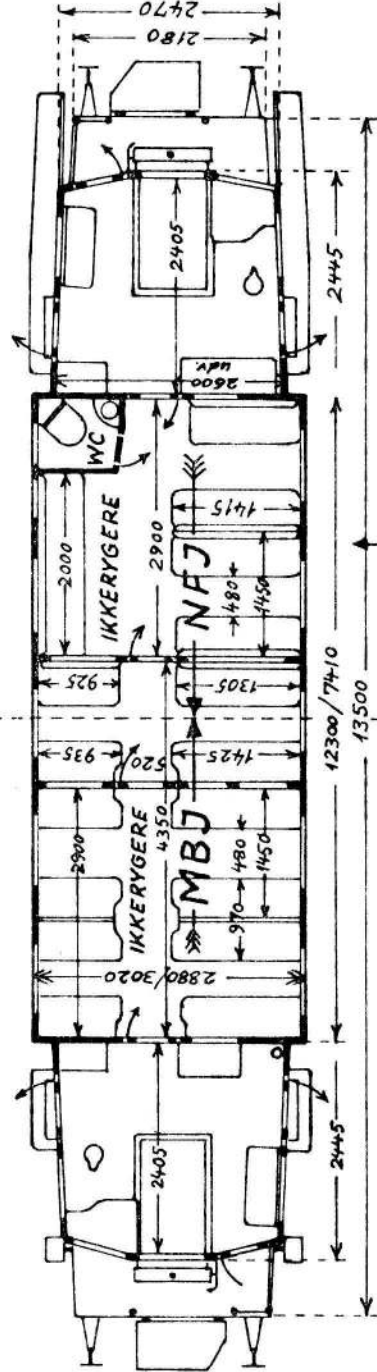
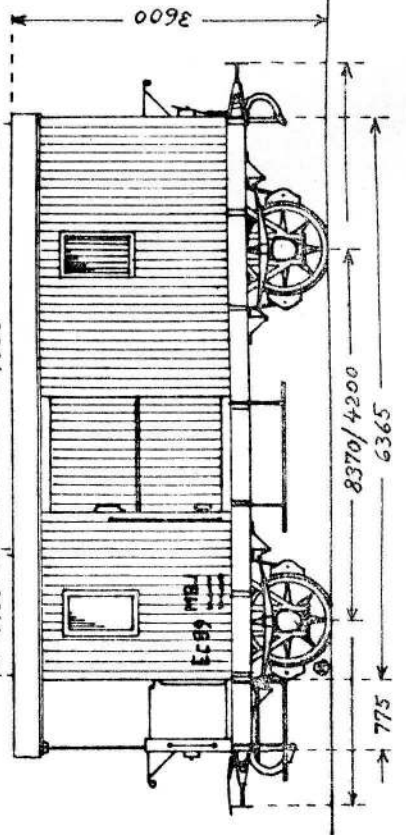
MBJ M6, ØSJS M1-2



ØSJS M1 : 2-akslet 1956 ff.

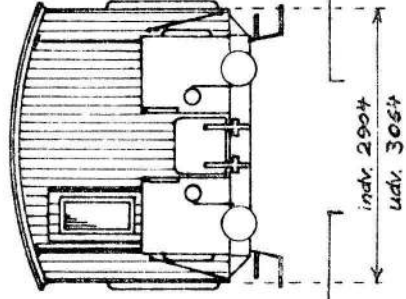
tj-rum 1400

bagege 4805

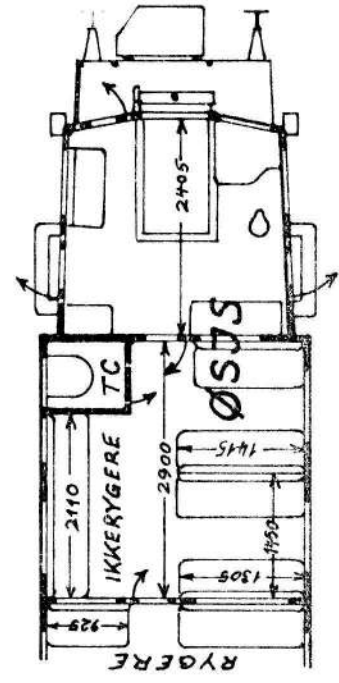


MBJ M6: træbænke, ej toilet

ØSJS og NFJ: polstr. bænke og tør-hhv. vandcloset



MBJ
EC89
Smd. 1917
"senere"
TL



ØSJS M1-2 (oprind.)

Venstre ende: 3 fag uden skillerum ØSJS og NFJ.

normalt ikke større end M6 kunne klare, og det løb op til ca. 50.000 km om året. Men derudover kørte vognen en del på andre lollandske strækninger, iflg. DJKs MBJ-bog (DJK 24) særlig på MTJ og NKJ. Men også på LJs hovedlinie tog den sig nogle ture, bl.a. kørte den i en årrække en søndag formiddagstur fra Bandholm over Maribo til Nykøbing F og tilbage til Bandholm. Ialt kørte vognen op til 30.000 km på "fremmede" baner om året, d.v.s. ialt op til ca. 80.000 km om året, så helt ringe har den ikke været.

På MBJ var motorvognens gennemsnitshastighed 31 km/h, på LJ 37 km/h (i 1935/36). Det må være rimeligt at sammenligne LJ-strækningen med Århus Ø-Lystrup, der i lighed med LJ ikke overskærer ret mange højdekurver på landkortet. "Iltoget" til Lystrup kørte i snit 40 km/h med MC og med lidt større afstand mellem stoppene, så de 3-akslede hastighedspræstationer har været omtrent de samme på DSB og LJ. På LJ havde de "rigtige", lokomotivtrukne tog i øvrigt samme køretid som M6-toget, så motorvognen medførte ikke nogen forbedring i den henseende. Derimod betød den en billigere drift og muliggjorde således en større toghyppighed inden for samme budget.

Det fik MBJ/LJ m.fl. baner desværre ikke det fulde udbytte af, for i 1941 blev vognen, på grund af overophedning af sin varmekele, stærkt brandskadet, og dens jordiske rester, der henstod til overvejelse i flere år, blev omsider opgivet og ophugget.

ØSJS M 1-2

1928 - det år, hvor DfA byggede flest motorvogne - byggedes igen "MC"-vogne, nemlig 2 eksemplarer til Østsjællandske Jernbane-Selskab: ØSJS M 1-2.

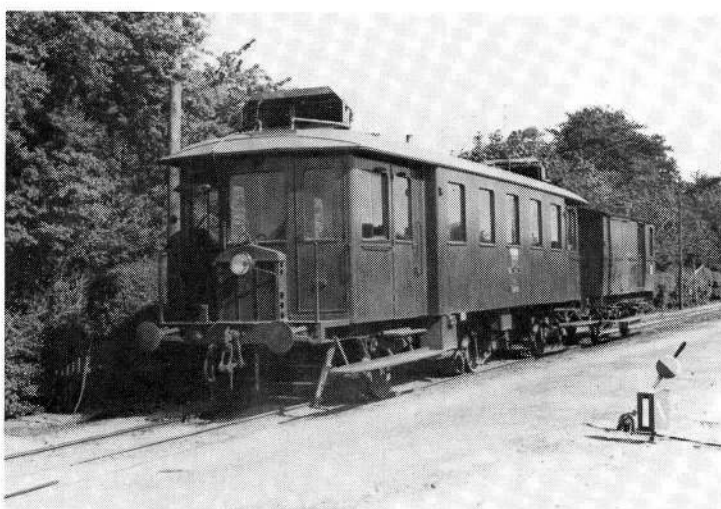
Det var ellers lige ved at blive for sent for Østbanen at motorisere, for i begyndelsen af året 1925 kunne man i aviserne læse, at ØSJS' bestyrelse havde vedtaget, at driften skulle indstilles fra 15. januar 1925, fordi banen var kommet i uoverstigelige økonomiske vanskeligheder. I Privatbanetidende mente en kommentator dog ikke, at vedtagelsen skulle tages alt for bogstaveligt, men at den snarest skulle ses som et for-



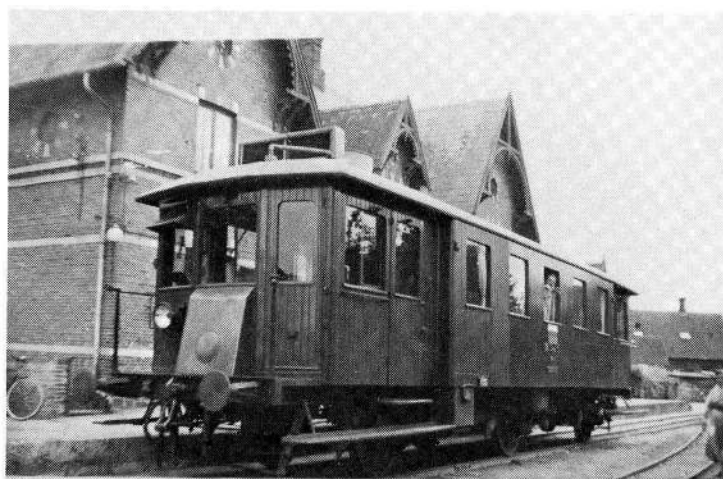
JB-P 1962

MBJ EC 89

MBJ EC 89, 1962 (J.B.-P.)



Herover: ØSJS M 1 i Fakse Ladeplads 1951 (James Steffensen), herunder: samme i 1954 (Hans de Herder) (arkiv: Alkjær).



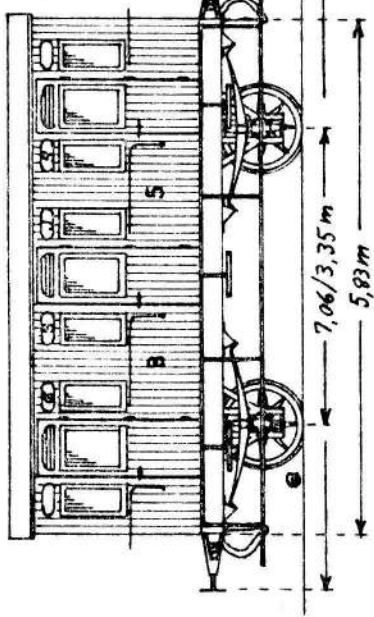
H. de Herder Fakse Lp 1954

ØSJS M 1: 1A1

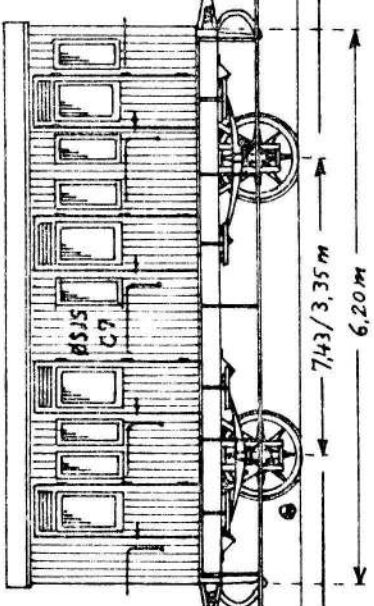
søg på at provokere de interesse-rede kommuner til at gøre noget for at komme den betrængte bane til hjælp. Trafikministeren havde da også i et interview udtalt, at kommunerne MÅTTE træde til, da banen simpelthen ikke kunne und-

væres der på egnen. Banens bestyrelse havde faktisk også selv gjort noget, idet den, i samråd med direktøren for Tilsynet med Privatbanerne, havde udpeget et par sagkyndige personer til at gennemgå banens situation og kom-

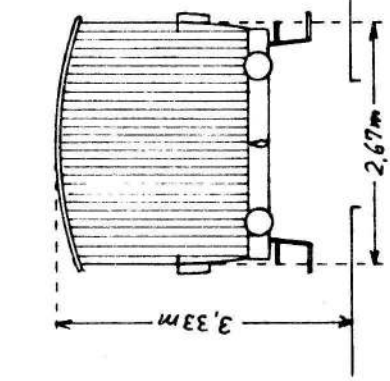
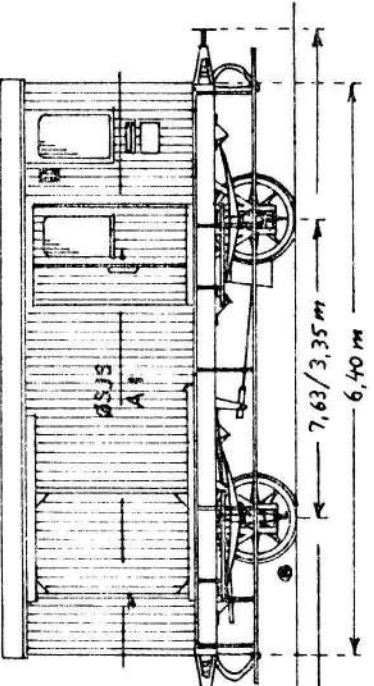
ØSJS B 3-6 : MB 1928. TL



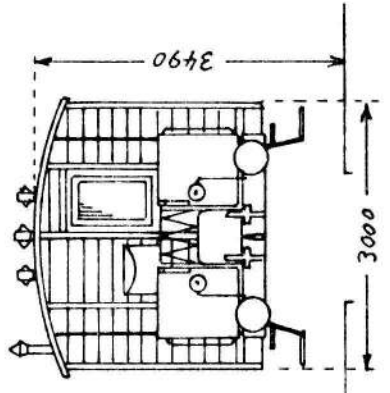
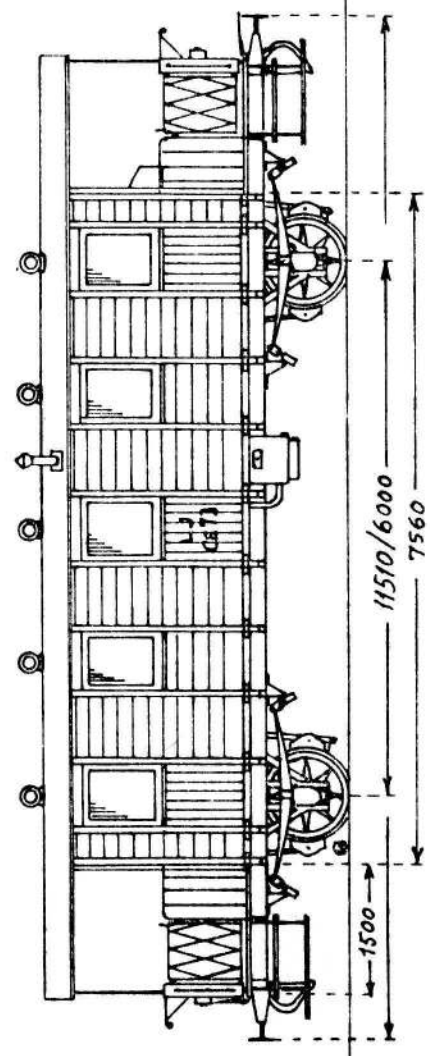
ØSJS C 7-8 : MB 1927. TL



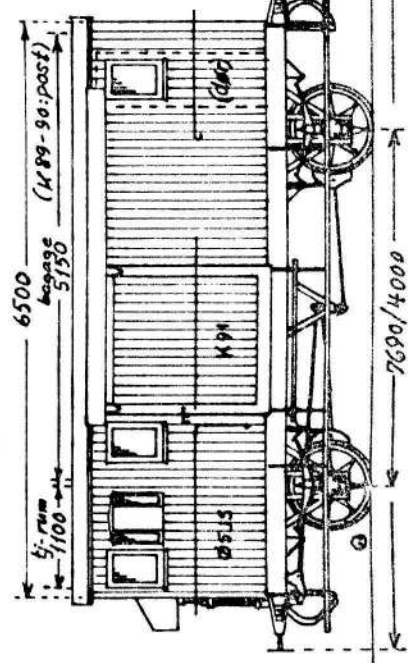
ØSJS A 1-2 : MB 1928. TL



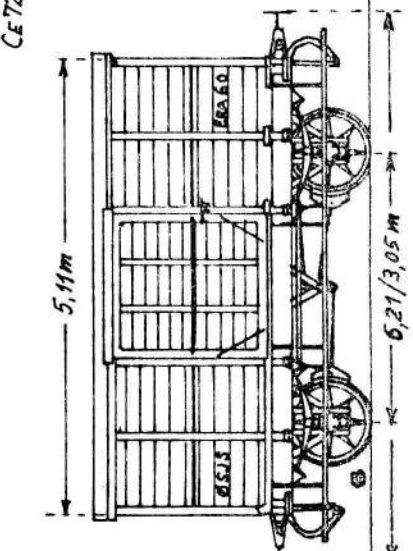
ØSJS B, C og A
alle Sand '79



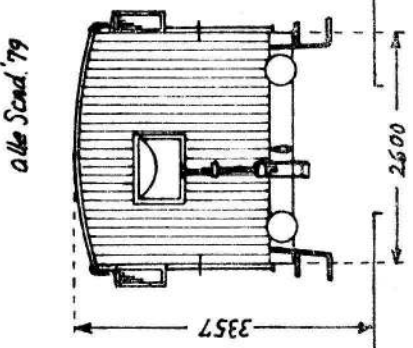
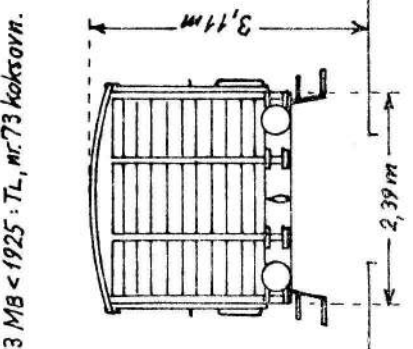
LJ CE 71-74, Sand '22
CE 72-73 MB < 1925 : TL, nr. 73 koksovn.



ØSJS K 89-90, Sand. 1896, 1926 postum, mål ukendt
" " 91-92. " 1904.



ØSJS ERA 60-61, Sand. 1879, opr. E 21 og 26. MB 1928. TL, indvendig T.



ØSJS K 89-92
MB 1928 ff. TL

me med forslag til reformer. Det blev d'herrer driftsbestyrere Lippert, Kolding og Kuhlmann, Hille-rød, og de fremkom i løbet af for-året med en betænkning om Øst-banens forhold. Heri anførtes ind-ledningsvis følgende: "Faa Privat-baner har et rigere og bedre Op-land end Ø.J., og der maa ved fornuftige økonomiske Reforme ALTID kunne sikres Banen en meget betydelig Person- og Godstrafik. Men Banen har manglet Kon-takt med sit Opland, og da Omslaget kom efter Krigen og Bilkonkur-rencen blev generende, gjorde Ba-nen IKKE tilstrækkeligt for at ind-rette sig derefter - f.Eks. ved at begrænse Udgifterne -, og den har heller ikke drevet nogen heldig Taxt- og Trafikpolitik. Tvært imod har Banen netop paa den kritiske Tid - omkring 1919 - bundet sig til meget store og kostbare Udvidel-ser i Haarlev, der endnu kun del-vis er udførte og derfor langt fra gør den tilsigtede Nytte. Navnlig er det uheldigt, at Sporforholdene ikke er omordnede, saa Rangerin-gen og Adskillelsen og Samlingen af Tog kan lettes.

Endvidere opretholder Banen fra gammel Tid mange dyre Ind-retninger (Ledbevogtning m.m.) og har Tradition om en vis For-nemhed ved Jernbanedrift, der baade koster Penge og hindrer den Smidighed, der nu fordres af en Bane. Den Trafiknedgang og vold-somme Konkurrence fra Bilernes side, der angives som Skyld i Mi-seren, er ifølge Statistikken ikke større end ved andre sjællandske Privatbaner. Banen har da ogsaa stadig saa indbringende Trafik, at mangan anden Bane vilde være me-re end glad for en tilsvarende."

Derefter bragtes en lang række konkrete forslag om, hvad der kunne gøres for at rette situ-ationen op, og det foresloges bl.a. "I de kommende Aar bør Banen søge at skille Godset fuldstændig ud fra Persontogene og faa flere og hurtigtgående Tog. I Øjeblikket vilde det koste for meget, men Kommunerne kunde maaske rejse Kapital til ANSKAFFELSE AF TO MOTORVOGNE, hvorved man kunne faa udvidet, hurtig Toggang, billi-gere Drift og større Personind-tægt."

Som vi alle ved, lykkedes det dengang at få kommunerne til at garantere den fortsatte drift, mens diverse reformer blev iværksat.

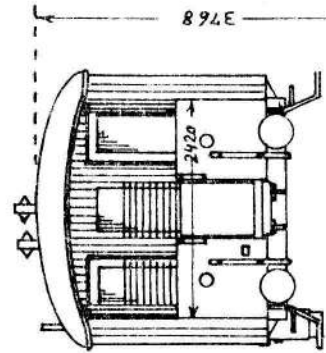
Det varede dog 3 år inden man fik skrabt penge sammen til de 2 mo-torvogne, som eksperterne straks havde foreslået, at banen skulle anskaffe. Da de endelig blev sat i drift, overtog de straks de 2/3 af banens togkilometer og kørte det første hele driftsår tilsammen 200.000 togkilometer mod 89.600 damp-tog-kilometer.

M 1-2 lignede meget MBJ M 6, men de havde en mere moder-ne indretning med toilet og pol-strede, læderbetrukne sæder. Sæ-dearrangementet var i toilet-enden noget usædvanligt med et langsgå-ende sæde i den ene side, se ind-retningsplanerne. ØSJS angav selv passager-kapaciteten til 60 sidde-pladser og 20 ståpladser. Såvidt jeg kan se, kunne det langsgående sæde ved siden af toilettet optage 4 personer, så den brede del af vognen kunne rumme 30 rygere og 16 ikke-rygere på polstrede sæder. Derudover kunne førerrummene tage 6 henholdsvis 8 siddende, heraf 3 på hver motorkasse. Over for motorkassen var et 2-mands klapsæde og på skillerummet faste bænke, under hvilket var anbragt radiatorer for centralvarmen. I førerrum I optog det om vinteren gloende aftræksrør fra varmeked-len en siddeplads, derfor var der kun 6 siddepladser i dette fører-rum. Udover siddepladserne havde ØSJS som nævnt normeret 20 stå-pladser. Hvis man har regnet med 3 ståpladser for hvert fag i passa-gerafdelingen, d.v.s. 15 ståplad-ser her, havde man også beregnet plads til en mindre mængde rejse-gods på den ene endeperron, idet de sidste 5 stående sagtens kunne rummes på én endeperron.

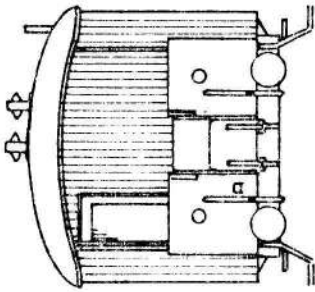
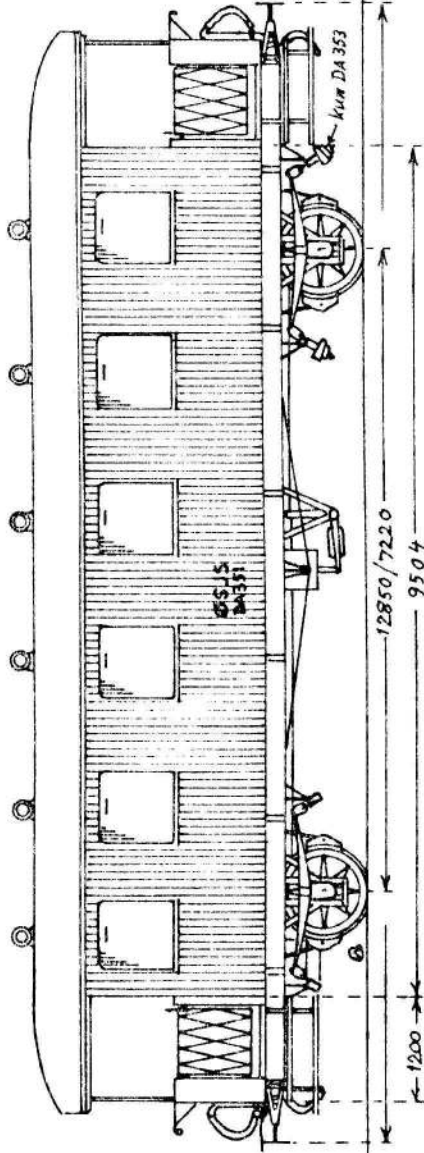
Da man på ØSJS hovedsagelig brugte gamle kupevogne og dertil svarende post- og rejsegodsvogne som bivogne til M 1-2, fik man ikke megen glæde af overgangsbro-erne og det dertil hørende gelæn-der, så disse ting blev hurtigt droppet. Derimod fik vognene langs endeperronerne anbragt lan-ge løbebrætter og -stænger, så man let kunne entre fra såvel si-de- som gavldøre hen til et par scep-tre på endepatformene, hvor-fra man kunne svinge sig over på de gamle kupevognes løbebrætter og foretage go' gammeldags ud-vendig billettering! Et ganske lig-nende arrangement indrettedes i øvrigt på de to ME-vogne, som banen anskaffede i 1936.

DfAs originale specificika-tionsblade for disse vogne eksiste-rer endnu, og heraf kan forskellige detaljer af interesse ses. Det op-lyses således, at der - ligesom i MC, var et gitter med dør i om-kring førerpladsen. Der var lino-leum på gulvet både i passageraf-delingen og i førerrummene. I begge vognafdelinger fandtes nød-bremsetræk med supplerende af-brydning af motorens tænding. I passagerafdelingen var der lyse gardiner for sidevinduerne, men mørke for ruderne i skillevæggen ud til førerrummene, så føreren ikke i den mørke tid skulle gene-res af reflekser i frontruderne fra lyset inde i vognen.

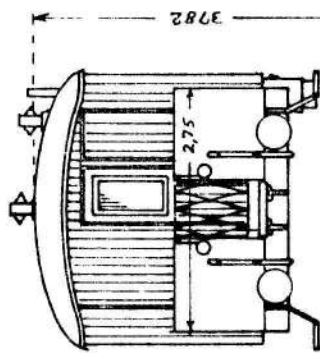
Af specielle tekniske detail-ler, der også gjaldt de fleste an-dre Triangelvogne, nævnes: "Uhr, Speedometer, Tachometer (om-drejningstæller), Oliemanometer, Manometer (trykluft), Ildsluk-ningsapparat". Flere andre detail-ler er nævnt, og man mærker sig bl.a. med interesse, at vognene havde "Ringeanlæg". Man ser straks i ånden, hvor praktisk det var indrettet, når Østbanens spe-cielle sporplan tages i betragtning: To togstammer kørte som ét, stort tog fra Køge og deltes i Hår-lev i 2 dele. Forreste del fortsatte mod Faxe, mens bageste del kørte i modsat retning i en kurve på næ-sten 90° østover mod Store Heddinge. Det var altså meget nærlig-gende at oprangere toget fra Køge med en arbejdende motorvogn i hver ende, så toget uden rangering kunne deles i Hårlev og stumperne derfra køre i hver sin retning. Her brugte man SELVFØLGELIG ringe-anlægget til at signalere til den bageste motorfører mellem Køge og Hårlev? Næh, nej, SÅ avance-ret var systemet alligevel ikke! Ringeanlægget benyttedes kun til kommunikation mellem to førere i SAMME motorvogn, når begge dens motorer anvendtes samtidig. Man måtte f.eks. ikke give fuld gas i begge ender på én gang, for det medførte med garanti hjulspin på den alt for lette midteraksel. Nor-malt brugtes dog kun én motor i hver vogn, og førerne lærte hur-tigt at mærke på ryk og stød i kob-letøjet, hvornår de skulle give gas, koble ud, skifte gear o.s.v. Men i tilfælde af store tog anvend-tes begge motorer i hver vogn, og med passende øvelse og flittig brug af sandkasserne kunne man



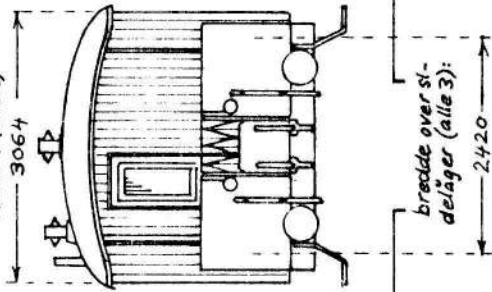
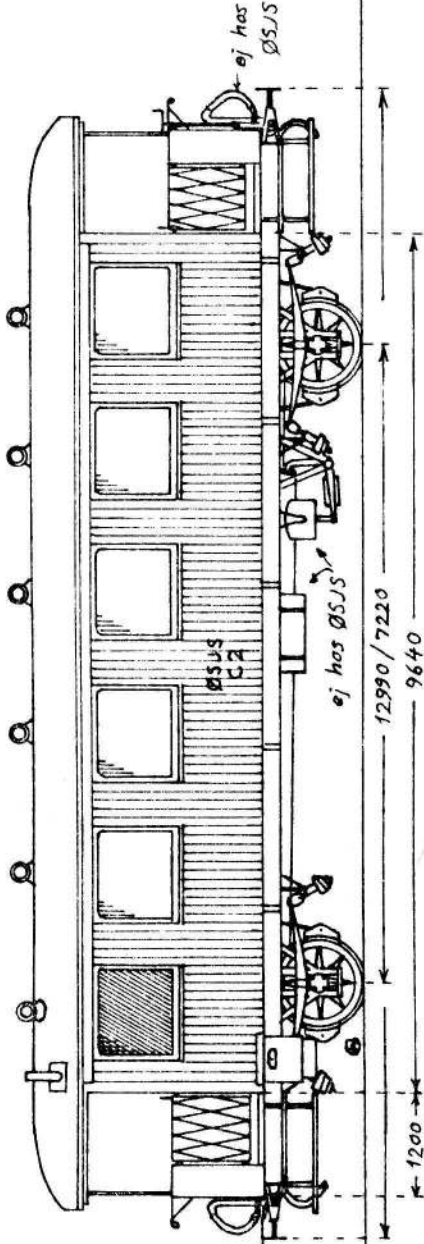
ØSJS DA 351-353, Scnd. 1918



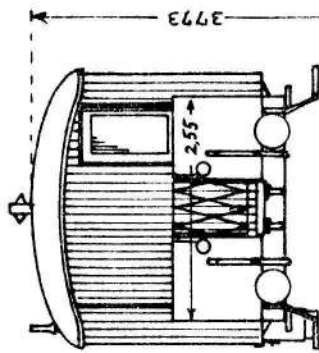
bredde over kassen (alle 3): 3064



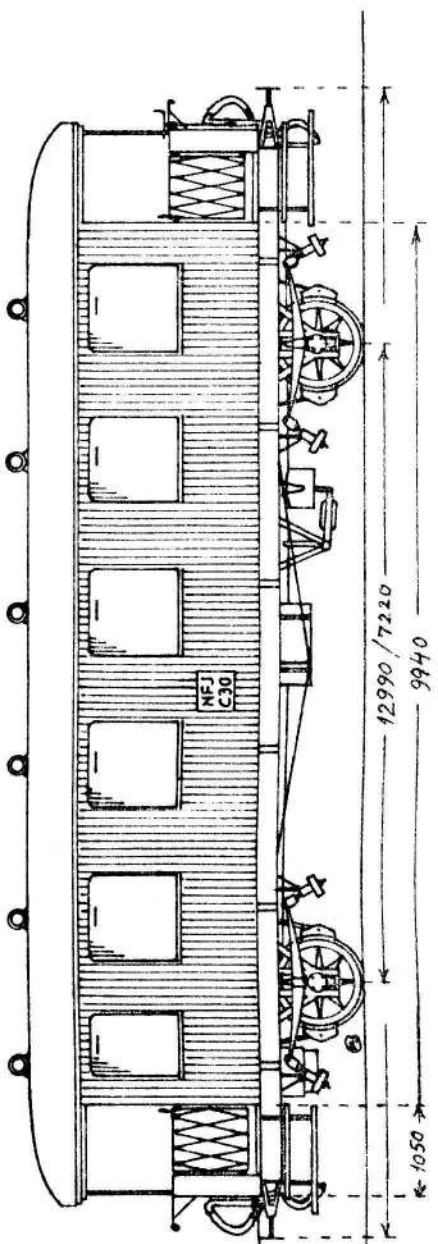
ØSJS C 1-3, Scnd. 1912, 11, 11
ex. KSC 6, 5 og 3, 1950



bredde over stadelager (alle 3): 2420



NFJ C 29-30, Scnd. 1924



"Store" bivogne til
1A1-triangelvogne
På ØSJS har samkø-
ring med andre trian-
gelvogne: ME^o, MC^o,
NPMB M7 m. fl. fundet
sted i store tog, som
også kunne medføre
"rystevogne" fra DSB.

med de i alt 400 hk fremføre ret betragtelige tog, der ofte havde en yderst sælsom sammensætning, hvorom mere senere. Der anvendtes kun fuldt uddannede motorførere til de forreste motorer. De andre betjentes af folk med en beskeden instruktion i det ferroviale, f.eks. buschauffører eller andre, der havde forstand på motorer og gearkasser i tunge vogne.

Det var på endestationerne Rødvig og Faxe Ladeplads, man specielt havde brug for, at M 1-2 havde 2 førerrum, for drejeskiverne her var for små til at vende de lange motorvogne. Men også når der var brug for at køre tog med en enkelt motorvogn mellem Hårlev og Køge var det godt, at vognene var dobbeltrettede, f.eks. hvis mødet mellem de to togstammer glippede i Hårlev.

Indtil 1936 kørte M 1 og 2 årlig ca. 200.000 km, i 1931 sågar 228.700 km, men herefter fik de assistance af endnu 2 motorvogne, M 3 og 4: To brugte ME-vogne fra DSB, som hos DfA udstyredes med nye, meget kraftigere motorer (145 hk). Man kunne nu på store dage køre med 2 dobbeltstammer med en motorvogn i hver ende, hvis alle 4 motorvogne var driftsklare på én gang. M 1-2 fik samtidig motorerne ændret til 120 hk, hvilket kunne ske blot ved at udskifte selve cylinderblokkene, idet underparterne passede til 2

cylinderstørrelser: 114 hhv. 120 mm cylinderdiameter, men med samme slaglængde!

Anskaffelsen af flere motorvogne betød ikke nogen større udvidelse af motortog-kilometrene, men det aflastede de i en årrække mishandlede M 1-2, og man havde nu også en reserve, når motorvognene skulle på værksted, så man ikke hver gang skulle fyre et damplokomotiv op eller hen og bønfalde DSB om assistance. Motortog-kilometrene lå herefter i årene indtil 2. verdenskrig på 250-275.000 om året, mens damptog-kilometrene sank til 40-45.000 pr. år.

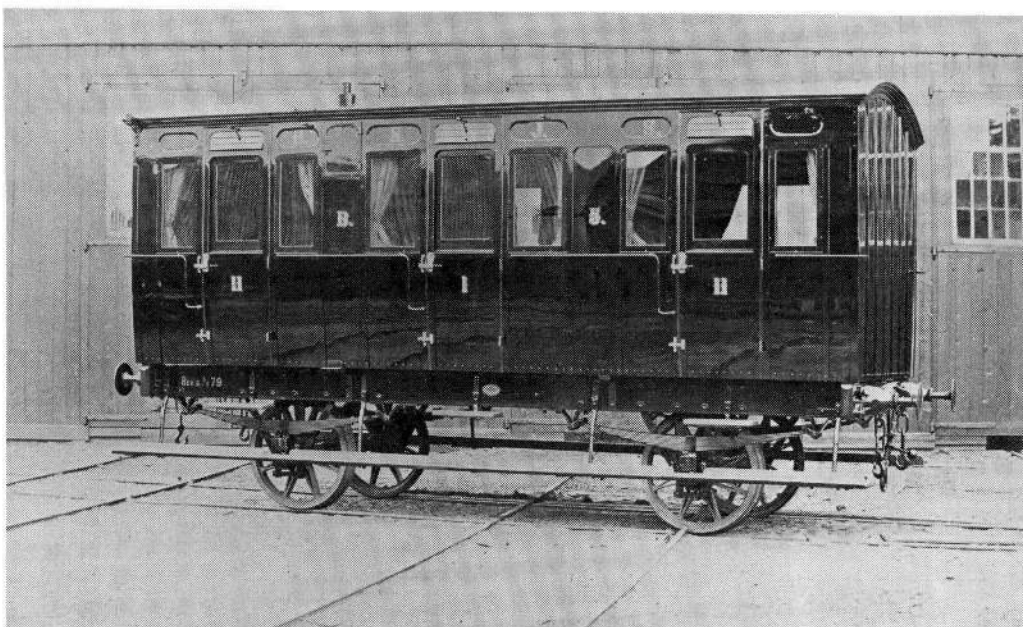
I 1941, da benzinen slap op på grund af krigen, udstyredes alle ØSJS' motorvogne med gasgeneratorer, og M 1 og 2 fik hver 2 "kakkelovne", så man kunne køre med 2 arbejdende motorer i hver. Det er meget forståeligt, da motorydelsen blev mindre, mens vognvægten voksede, når vognene fik gasanlæg. ØSJS-vognene havde til alt held et noget større akseltryk på midterakslen (6 t) end DSBs MC (4,7 t), så de stod lidt bedre fast end NPMBs M 9, selv om det også ved ØSJS var den største anke mod disse vogne, at drivhjulene i tide og utide lavede hjulspin, så man skulle ødelægge både hjulbandager og skinner ved urimelig megen anvendelse af sandkasserne.

På trods af krigen kørte man, takket være gasgeneratorerne mange motortog-kilometre: omkring 140-150.000 om året, mens dampkørslen nok fordobledes til omkring 90.000 km/år, men stadig var langt under, hvad man kørte før motoriseringen, f.eks. 234.200 km i 1927.

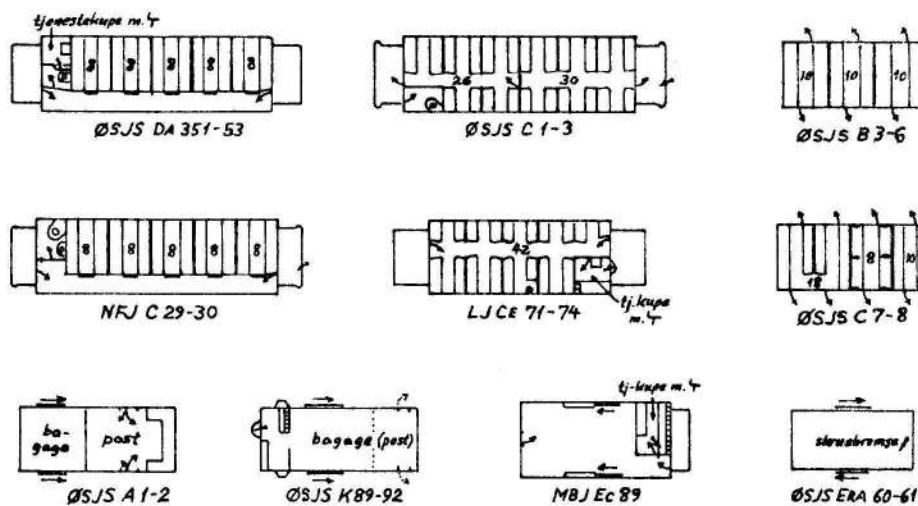
Efter krigen fjernedes gasgeneratorerne, og M 1-2 kørte atter en tid på benzin, hvilket M 2 blev ved med, til den udrangeredes i 1956, da man til afløsning anskaffede en brugt diesel-mekanisk Triangelvogn fra DSB.

M 1 fik derimod allerede i 1953 de to motorer erstattet med én 125 hk Leyland dieselmotor, og der etableredes mekanisk forbindelse fra det bageste førerrum, så vognen alligevel kunne køres fra begge ender. Man havde åbenbart nu endelig fået løst de tekniske vanskeligheder, der tidligere havde forhindret DfA i at etablere "fjern"-betjening af gearene. M 1s benzinmotorer blev herefter anvendt som reserve for M 2 i dennes sidste 3 leveår.

I 1956 forbedrede man yderligere M 1, idet man nu fjernede midterakslen og førte en forlænget kardanaksel til bagakslen, ganske som i en "normal" Triangelvogn. For at vognen ikke skulle få hængelug, gav man den i stedet for midterakslen et trapezformet sprængværk til forstærkning af

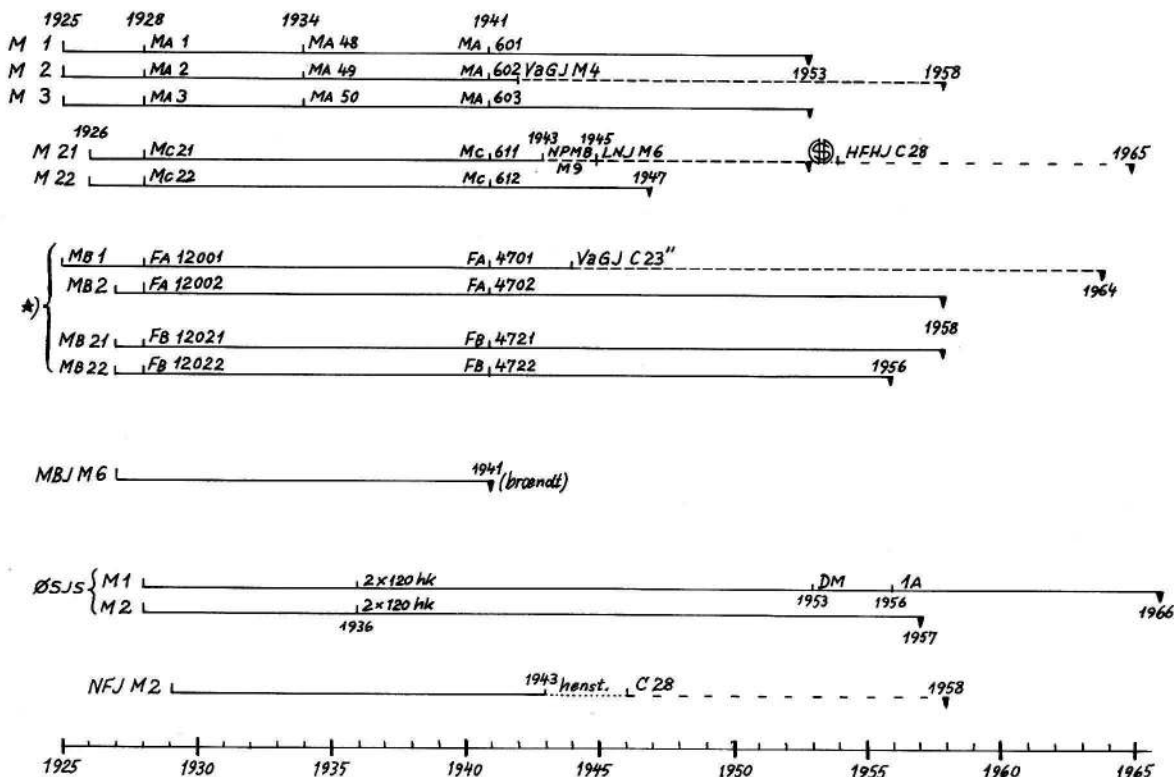


ØSJS B 5 (fabriksfoto, arkiv: JMJK)



Vandret snit i diverse bivogne til Triangels 1A1-vogne.

Skæbne-diagram for DSB q. MA og q. Mc samt privatbanernes 1A1-vogne



* DSB FA og FB: fra 1942-43 = optering og udstyret med sofaer til overnatningsrum, atter i drift efter 1945.

undervognen, og de tilbageværende akslers fjedre fik en håndfuld ekstra blade, så de alene var i stand til at bære vognen. Da man efter krigen havde fået udskiftet hele banens spor med sværere skinner, kunne man også uden bekymringer tillade et betydeligt større akseltryk end dengang vognene blev anskaffet og måtte køre på et yderst nedslidt spor med skinner, der stammede helt fra banens anlæg i 1879!

M 1s nye vægtfordeling kender jeg desværre ikke, men det er hævet over enhver tvivl, at den nye drivaksel fik et væsentligt større tryk end midterakslen tidligere havde, så vognens utålelige tendens til hjulspin hermed var stærkt reduceret og trække-evnen væsentligt forbedret, og det samtidig med, at egenvægten var blevet mindre!

Både M 1 og M 2 havde tidligere fået affjedringen og hjulenes "svæve-egenskaber" forbedret ved montering af nye, stålstøbte fje-

derbukke med moderne, rektangulære fjedersjækler ("stroppe") og supplerende evolutfjedre, der kunne absorbere en del af de smårystelser, der passerede næsten uhindret gennem bladfjedrene på grund af deres "indre gnidning" mellem de enkelte blade.

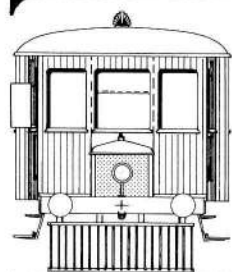
M 1 kørte efter de sidste forbedringer endnu i 10 år og opnåede således med en samlet driftstid på ca. 38 år at blive den bedst udnyttede af de 6 noget problematiske 1A1-vogne fra DfA.

ØSJS fik ikke brug for at anskaffe nye bivogne ved motoriseringen i 1928: Man havde udmærkede lette vogne, der egnede sig til formålet, blot de blev forsynet med rullelejer og trykluftledning og i øvrigt istandsat efter de senere års forfald. Men vognene var en anelse gamle: De var, pånær 1 rejsegodsvogn, alle bygget til banens åbning i 1879, så de var næsten 50 år gamle, da de blev "forfremmet" til motorbivogne. I 1927 indrettedes de første 2: C 7 og 8

til bivogne. Det var et par meget små kupevogne, kun 7,43 m over pufferne, og de rummede kun 4 kupeer, 1 II klasse og 3 III klasse, hvoraf den ene var en dobbeltkupe uden skillerum til loftet. Ved ombygningen forsvandt der 2 sidepladser på III kl., idet man gennembrød midterbænken i dobbeltkupeen, så der her blev en lille stump sidegang, svarende til 3-4 ståpladser!

III kl. kupeerne var 1,42 m lange, mens II kl. kupeerne målte 1,75 m. Vognens indvendige bredde var 2,51 m. Disse mål svarer meget nær til, hvad man bød publikum på de sjællandske hovedbaner i 1870'erne, f.eks. DSB Be 486-511, så der var meget knebne pladsforhold i de oprindelige III kl. kupeer - ringere end i motorvognene! II kl. kupeen, der stadig opretholdtes, bød derimod på polstrede sæder og bedre benplads. De gamle kupevogne havde kun dampvarme, og i motortogene kunne de ikke opvarmes. Oprindelig var der kun sidevinduer (ved siden af dørene) i I og II kl. kupeerne, men da de moderne tider nu var nået til ØSJS og man mente at have overvundet krisen, oppegede man sig og udstyrede også III kl. kupeerne i C 7-8 med sidevinduer, så den snævre plads ikke oven i købet skulle kombineres med de elendige udsynsforhold, som i tidligere tider var de III kl. passagerer beskåret, jf. den rene III kl. vogn af samme serie: ØSJS D 11, som vil være de fleste danske jernbaneentusiaster bekendt, da den jævnlig har indgået i DJKs museumstog på Bandholm-banen.

D 11 vejer iflg. påskriften 6,00 t, og man kan vist godt regne med, at ØSJS' beslægtede bivogne har haft en lignende egenvægt, så det har været meget små enheder at tage på slæb. De rummede da også kun et beskedent antal passagerer, og da det drejede sig om gammeldags kupevogne, havde de IKKE ståpladser, og kun de vogne, der indeholdt 4 kupeer, hvoraf mindst 3 var III kl., kunne opvise en lavere bruttovægt pr. passager (150-160 kg) end tidens nybyggede motorbivogne FA og FB - vel at mærke, når de var proppet fulde af stående passagerer både ude og inde. Hvis FA og FB kun var fyldt op med siddende passagerer, var bruttovægten pr. passager helt oppe på 250-260 kg, så de nye vog-



motor materiel 1



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



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



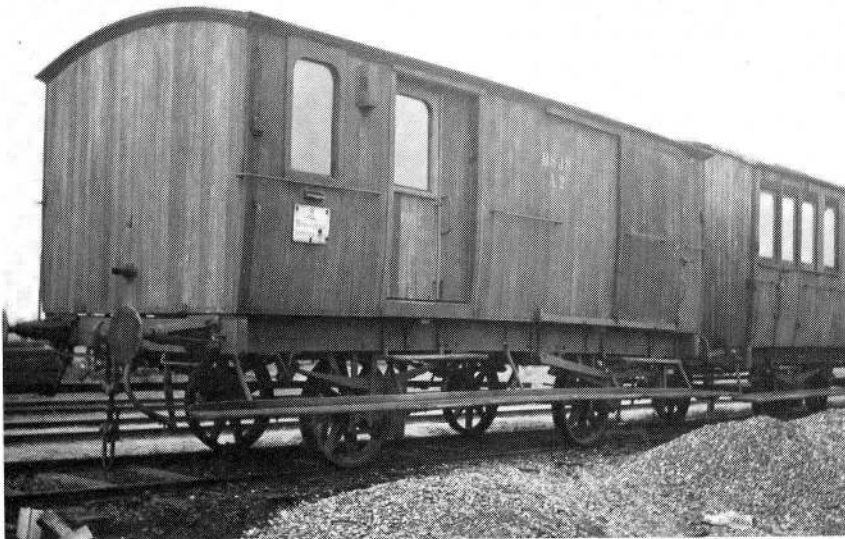
Det rummer lister over alle vognene og deres senere skæbne.



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

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

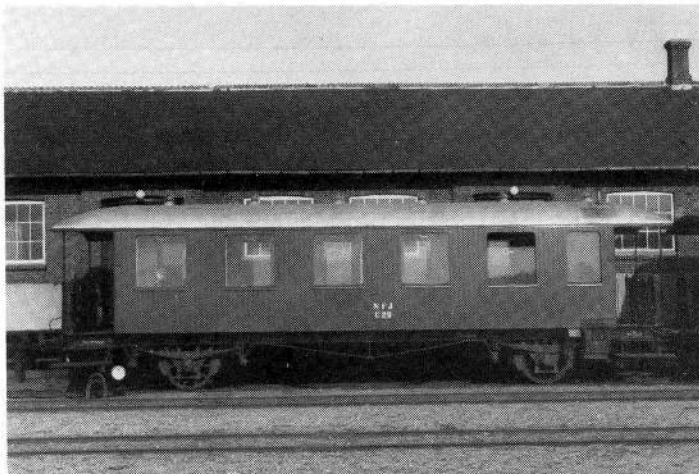




ØSJS A 2 i Harlev 1951. Foto O.W. Laursen
(arkiv: J. Henneke).



ØSJS E 26 i Maribo 22/8 1964 (J.B.-P.)



NK '64

NFJ C 29

NFJ C 29, 1964 (arkiv: Alkjær)

nes gunstige tal forudsatte rigtig nok en RINGERE bekvemmelighed, end man bød folk i 1879! Måske opvejedes dette dog af, at transporttiden, hvor lidelserne skulle udstås, var blevet væsentligt reduceret - og de moderne bivogne havde både opvarmning og belysning på III kl.

Året efter, 1928/29, indrettede man flere bivogne til M 1-2: A 1-2, B 3-6, K 90 og E 21 og 26, altså ikke mindre end 9 vogne TIL, så banen nu havde 11 vogne med trykluftledning og rullelejer til kun 2 motorvogne. Vognene var dog også meget små, men det var ikke meningen, at alle disse vogne skulle medtages på én gang, hvilket tydeligt indses, når man ser, hvilke vogntyper, det drejede sig om, se tegningerne. Læserne kan selv prøve at kombinere vognene på forskellig måde. Den meget specielle litrering fremgår af figurerne, men det skal nævnes, at der var 6 personvogne, 2 kombinerede post- og rejsegodsvogne, én ren rejsegodsvogn samt 2 små stykgodsvogne uden indre faciliteter af nogen art. Nogle af vognene var der kun brug for i enkelte løb, f.eks. postvognene, og nogle personvogne tog man f.eks. med den ene vej i et par tog om morgenen, hængte dem af og tog dem med hjem igen i et par eftermiddagstog.

Østbanen havde anskaffet ret rigeligt med personvogne ved åbningen, og først 1907, 28 år senere, anskaffedes 2 væsentligt større, 2-akslede kupevogne med alle 3 vognklasser og toilet til alle kupeer - også III klasse! 1919, 40 år efter banens åbning, anskaffedes endelig 3 moderne gennemgangsvogne med åbne endeperroner, tjenestekupe og toilet: DA 351-353. Disse 3 store og ret tunge vogne benyttedes foreløbig ikke i motortogene, men efterhånden kneb det at holde de gamle vogne kørende, og da de efterhånden forsvandt, måtte motorvognene, der nu også var blevet både flere og kraftigere, tage de tungere vogne med på krogen. De var til den ende blevet forsynet med både trykluftbremse og egenvarme (koksfyret varmtvandsanlæg).

I 1943 udrangeredes 3 af B-vognene og i 1948 kasseredes den sidste B-vogn og begge C-vognene, men til gengæld anskaffede man snart 3 brugte personvogne fra Kolding Sydbaner (KS), og man købte, sammen med Køge-Ring-

sted Banen, et par DSB FD-vogne omkring 1950, så der var stadig bivogne nok til motorvognene, der oven i købet kørte med færre bivogne efterhånden, men derimod næsten altid med en af de små, tilsyneladende uopslidelige stykgodsvogne, der nu var omlittreret til ERA 60 og 61 eller med en af de "rigtige" rejsegodsvogne K 89-92.

Se iøvrigt Gregersens artikel om trækraftbenyttelsen på ØSJS i SP 3/77, side 206-207, hvor der er nævnt en række eksempler på oprangeringer af persontog på banen i sommeren 1950.

1952 anskaffede ØSJS de første skinnebusser: 3 SM og 2 SP samt 2 små diesel-elektriske lokomotiver, og Triangelvognene gled efterhånden noget i baggrunden. Alligevel benyttedes M 2 indtil 1956 og M 1 til 1966, så de to lange motorvogne har, trods deres svagheder, tjent Østbanen ganske godt, og de blev først kasseret, da de faktisk var så opslidte, at reparationer ikke mere lønnede sig. ØSJS kasserede ikke brugelige ting i utide!

NFJ M 2

I 1929 byggede DfA den sidste motorvogn af 1A1-typen. Den var bestilt af Nordfyenske Jernbane, NFJ og litreredes M 2.

NFJ havde allerede 3 år tidligere anskaffet sin første motorvogn: en af de lange Scandia-Kielervogne, og man savnede utvivlsomt en reserve og/eller et supplement hertil. Man skulle synes, at anskaffelsen af den sære og i forhold til Kielervognen primitive 1A1-Triangelvogn var et betydeligt teknisk, såvel som komfortmæssigt tilbageskridt, men måske havde man ikke brug for 2 så store vogne som M 1, måske havde man ikke råd til endnu en Kielervogn, og måske var man DØD-træt af de mekaniske problemer med Kielervognen. Hvad man end kunne mene om M 2, så havde den i hvert fald en slags indbygget sikkerhed derved, at den havde 2 komplette drivaggregater, så den kunne altid luske hjem ved egen hjælp, selv om den ene motor skulle gå ud.

M 2 adskilte sig kun i ubetydelige detaljer fra ØSJS M 1-2, blot var den allerede fra starten udstyret med de lidt større Continental 16 H motorer på 120 hk. Banen anfører iflg. DSBs forteg-

nelse et pladsantal på 65. Hvordan det skal forstås, ved jeg ikke, for vognen var indrettet ganske som ØSJS' vogne. Nogle af de opgivne pladser må have været ståpladser, men så har NFJ måske ikke regnet med ståpladser inde i passagerafdelingen??

Der findes et berømt billede, hvor man ser M 2 fabriksny med et tog på omkring 40 t taravægt, bestående af 3 to-akslede kupevogne og en EH-lignende rejsegodsvogn. En stump af billedet ses i DJKs Triangelbog, side 54. Toget holder i Bogense, og det er da muligt, at M 2 har slæbt det dertil fra Odense. Der var nu kun tale om et prøvetog, og meget tyder på, at banen kun i mindre omfang har hængt personvogne efter M 2, idet man ikke i denne motorvogns levetid udrustede egnede personvogne med trykluftudstyr, egenvarme o.s.v. men kun et par over 20 t tunge bogievogne, som utvivlsomt var tiltænkt banens "MQ"-vogn M 3 og/eller diesellokomotivet MT 4, ikke hverken den skrøbelige M 1 eller den trækraftsvage M 2. Måske har M 2 lejlighedsvis medført en pakvogn og/eller en personvogn, der havde skruebremse.

M 2 var, ligesom de øvrige Triangelvogne af denne type, forsynet med gavldøre og overgangsbro med tilhørende gelændere m. v., så det var vel meningen, at den skulle kunne anvendes sammen med banens 2 moderne, 2-akslede sidegangsvogne C 29 og 30, der havde åbne endeperroner og indtil 1936 var de eneste af banens vogne, der havde overgangsbroer, passende til M 2 (og M 1). De havde skruebremse, men ikke egenvarme.

En "gammel jernbanemand" blandt SPs læsere har oplyst, at man i visse tog betjente begge motorer ved 2 motorførere for at forbedre trækraften, så en gang imellem har man altså kørt "store" tog (med 2-3 bivogne) med M 2. Det har formentlig været om sommeren, hvor opvarmningen ikke var noget problem. Man kan godt have medført en af de gamle, bremseløse kupevogne, blot der bagest løb en vogn med betjent skruebremse og man holdt en "passende, lav hastighed", max. 45 km/h.

Min viden om hvad M 2 faktisk kørte med på krogen er yderst beskedent. Hvis nogle blandt læ-

serne skulle vide noget om dette emne, er de MEGET velkomne til at lade høre fra sig!

M 2 blev ikke den store succes hos NFJ. Det kan først og fremmest ses deraf, at den henstilledes allerede 1943, kun 14 år gammel, mens Kielervognen M 1, sin noget sarte transmission til trods, fik gasgenerator under krigen og efter denne levede videre til 1956, hvor den udrangeredes efter at have gjort tjeneste som motorvogn i 30 år.

M 2 blev dog ikke helt opgivet i 1943. Den hentedes hurtigt ind på værkstedet og omdannedes til motorløs personvogn, litreret C 28. Kaj Juul-Pedersen har oplyst følgende om vognens seneste skæbne:

1948 opgav man den naturlige teaktræsfarve og malede vognen rød. (Samme vandalisme overgik også andre af banens ellers så pæne teaktræsklædte vogne).

1953 ændrede man varmeanlægget: Aftræksrøret fra varmekedlen rettedes ud, så det kom op gennem passagerafdelingen, hvor man af den grund fjernede tremandssædet på endevæggen og anbragte en kuffertbænk i stedet.

1955 erstattedes de gamle sæder med rutebilsæder. Tomandsæder opsattes desuden i endeperronerne og vægtstangsbremsen fjernedes i den ene ende, så der også på dens plads kunne anbringes et tomandssæde.

Af billedet ses, at de store sideruder fjernedes på endeperronerne, men ellers var vognens ydre næsten uforandret og den beholdt også alle 3 aksler. Vognen udrangeredes endeligt i 1958, kun 2 år efter den sidste modernisering, og den ophuggedes hurtigt derefter. Den havde da fungeret som personvogn næsten lige så længe, som den havde kørt som motorvogn.

Det er ganske interessant at se på det grafiske skæbnediagram for de 3-akslede 1A1-motorvogne. Tilfredsheden med dem har mildest talt været forskellig ved de forskellige baner, selv om disse vogne i alt væsentligt var ens.

Det var nok både banernes behov og måske ikke mindst personalets indstilling til og behandling af vognene, der varierede så stærkt!

BANER I PERU

OM BANER, SOM IKKE ALLE VIL
FÅ MULIGHED FOR AT SE!

Jeg ser i nummeret for juni 1978, at SIGNALPOSTEN langt om længe anerkender, at der også findes jernbaner uden for landets grænser. Så jeg vil fortsætte linien med at berette om et land og jernbaner, der er så komplette modsætninger til Danmark, som tænkes kan, nemlig Peru!

At komme til Peru har jeg drømt om, siden jeg som dreng læste bogen: Teknikkens Vidundere. I den var der et par sider om Perus centralbane, og jeg bestemte allerede den gang, at den bane ville jeg se. Men der skulle altså gå 40 år, inden det blev til noget.

Først lidt om selve landet. Det er Sydamerikas 3. største i areal - fra nordspidsen, der ligger på ækvator og til sydgrænsen er det godt 2000 km, og fra vest til øst mellem 600 og 1000 km. Geografisk domineres det af Andesbjergene, der løber nord-syd i to kæder, sine steder 3 eller 4, og deler landet i tre skarpt adskilte dele: Costa, Sierra og Selva. Eller på dansk: kyst, bjerg og skov.

Kysten er en lavtliggende strimmel, 50-100 km bred, og den er ørken, kort og godt. Nøgen jord, sand og klippe, hvor bevoksningen er en kaktus for hver tredje kilometer. Men den snes steder, hvor der løber floder ned fra Andesbjergene, er der oaser, hvor man kunstvander, og der vælter alle tænkelige afgrøder op af jorden, og man høster 2-3 gange om året.

Mellem kystkæden og landkæden ligger et højland i 3,5-4 km højde. Det meste er højslette, der ligger over trægrænsen, så bevoksningen er stridt græs, og folk lever af nogle karrige kartoffelmarker og flokke af får og lamaer. Jeg kender ikke noget dyr, der ser så skidt vigtigt ud som lamaen, og skidtvigtigheden virker aldeles overvældende, når den optræder i flokke på nogle hundrede dyr.

De lidt dybere dale er frugtbare og veldyrkede. Området var kernen i det gamle Inka-rige, som spanierne slog i stykker, og det rummer Perus største seværdigheder, den gamle Inka-hovedstad

Cuzco og den "glemte" Inka-by Macchu Picchu.

Området øst for landkæden er jungle. Jeg har ikke været der, så det skal jeg ikke udtale mig om.

Andesbjergene er ikke bare høje, alene i Peru er der den første snes toppe på over 6 km, men også stejle, og passene ligger højt 4,5-5 km. Sydbanen skal op i 4470 meter for at komme over og Centralbanen op i 4720 meter i Galera tunnellen, hvor hovedstrækningen går. Desuden har den en forgrening, som går over passet i "fri luft", og den når op i 4818 meter, verdens højeste egentlige jernbane - det er højere end toppen af Mont Blanc.

På den baggrund kan det jo ikke undre, at Perus jernbane "net" består af en halv snes spredte stumper. De udgår alle fra kysten, men kun to: Sydbanen og Centralbanen går over kystkæden og ind på højlandet.

Sydbanen går fra to havnebyer Mollendo og Materani først op til Sydperus hovedby Arequipa, en dejlig gammel spansk by, der ligger i 2300 m højde i evigt solskin. Derfra går den videre et par hundrede kilometer op til passet i 4470 meters højde. Så går det ned ad igen i forholdsvis jævnt terræn til Juliaca, hvor den deler sig. En gren går sydpå til Puno (3800 m) ved Titicacasøen, hvorfra der går dampskibe til Bolivia. Der er fem skibe, det største på størrelse med en Øresundsbaad, og de er alle sammen bygget i England, sejlet rundt Kap Horn, skilt ad, transporteret op til søen og sat sammen igen. Det mest imponerende er egentlig, at det ældste, der er på 180 tons, er fra før Sydbanen blev anlagt, og altså er slæbt på menneske- eller muldyr ryg de 5-600 km over bjergstierne op til søen.

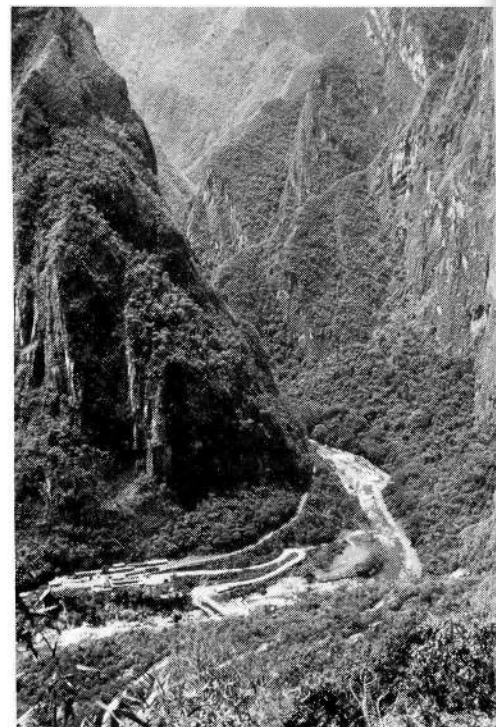
Nok må Sydbanen højt op, men som bane betragtet er den ikke særlig vanskelig. Der er ingen kunstgreb såsom zig-zagger, vendekurver o.l., kun ganske få broer og en enkelt kort tunnel. Banen snor sig op gennem et bølgende terræn, først ørken, senere græsklædt, og pashøjden er ikke nogen slugt, men en bred dal med sneklædte bjerge i baggrunden.

Trækraften er en Alco Hood diesel med 2000 HK, og den arbejder sig støt og roligt op ad stigningen, der ligger mellem 3 og 4 procent og gennem de ustandselige kurver, de fleste skarpe, helt ned til ca. 100 m radius. Iøvrigt havde man den mærkelige ordning på Sydbanen, at kurverne var nummererede. Jeg fik stjålet min dagbog, så jeg har ikke det nøjagtige tal, men jeg mener, at der var godt 700 kurver på de 340 km mellem Arequipa og Puno. Hvorfor man nummererede, er ikke godt at vide, der var nemlig også kilometerpæle. Umiddelbart synes man, at det ville have været betydeligt lettere at nummerere de lige strækninger i stedet.

Banen er som alle Perus baner først og fremmest godsbane: Importvarer og olie op og landbrugsvarer og metaller ned. Persontrafikken er sparsom, et dagtog tre gange om ugen og et nattoget hver nat.

Banens nordlige gren går nordpå gennem højlandet først op til ca. 4300 m.o.h., derefter ned gennem en smuk og frugtbar dal til Cuzco i ca. 3200 m højde.

Kørehastigheden kan man ikke kalde noget som helst andet end adstadig. De 340 km fra Are-



(Stürup billed nr. 21):
Macchu Picchu Station, taget
oppe fra ruinbyen, 500 m over
dalbunden.

quipa til Puno tager 11 timer og de 390 km fra Puno til Cuzco 10 timer. Og så er endda forsinkelser mere reglen end undtagelsen.

Især turen fra Puno til Cuzco er smuk. Først langs nordbredden af Titicacasøen, mens den skrå morgensol glimter i søens vand og sneklædte bjergkæder på den anden bred lyser i mange flere nuancer af hvidt og blå, end noget menneske kan forestille sig. Man nyder også morgenvarmen fra solen ovenpå nattekulden. Der er koldt oppe i højderne om natten; en nat i Puno sneede det og om morgenen var hele byen og omegn sneklædt. Sneen holdt nu ikke længe, ved middagstid var den smeltet, men den efterlod enorme pytter i hovedgaderne, som var asfalterede, og forvandlede sidegaderne, som ikke var det, til et ælte, hvor man hoppede frem, der hvor der så mindst bundløst ud.

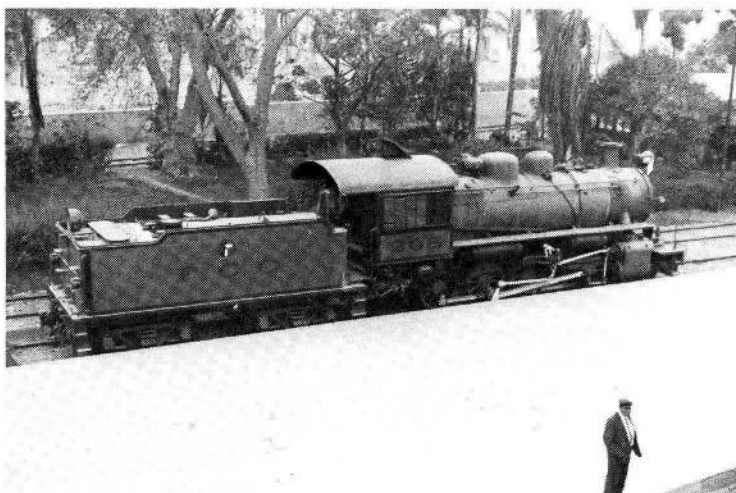
Men selvom morgensolen er begyndt at varme, er det endnu for tidligt at tage overtøjet af. Men efter morgenmaden: spejlæg med skinke, brød og marmelade og 3-4 kopper kaffe til den ringe pris af ca. 6 kr. i dansk mønt, kan man begynde at klæde sig af, og op ad formiddagen sidder man i skjortearmer. Men varmen er kun strålevarme, i skyggen er der koldt. Henunder aften, når det bliver koldt, bytter man sig så til igen.

Efter at banen har forladt søen, bliver landskabet til græslette med småbakker. Med lange mellemrum dukker en landsby op, med huse bygget af soltørrede lersten. Tagene er strå eller for nogle vedkommende bølgeblik eller begge dele. Udskiftningen foregår nemlig ved at man køber en bølgeblikplade eller to, efterhånden som man får råd. Nogle af husene har skorsten, men i mange er opvarmningen, belysningen og kogemuligheden et bål midt på jordgulvet, og røgen siver ud gennem døren eller huller i taget.

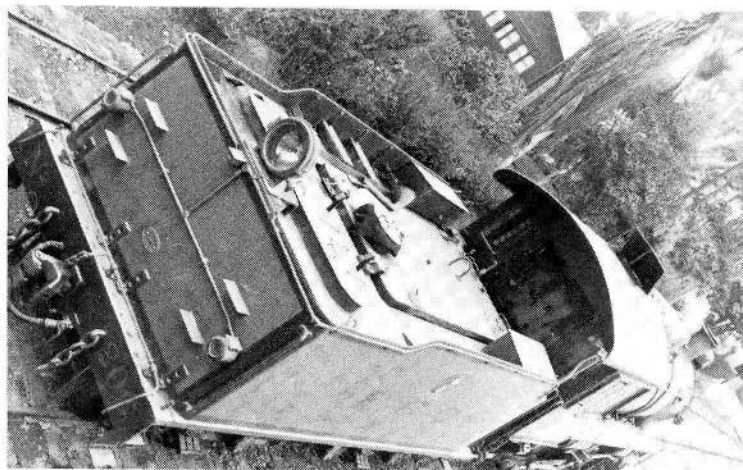
På stationerne sidder koner med deres varer, lerfigurer, lerpotter, hjemmевævede tæpper og deslige. Det er til glæde for turisterne, der står af for at strække benene, for ingen indianer kunne i sin vildeste fantasi falde på at købe lerfigurer. Og hvad lerpotter angår, ja, når den gamle går i stykker, køber han naturligvis en ny spand af blik eller plastic. Kultursociologerne bliver så kede af



(Billed nr. 27): Inka terrasser ved Pisac. Terrassemurene er 2-3 m høje.



(Billed nr. 35): Centralbanens museumsloko på Limas hovedbanegård.



det, når sådan noget sker, de siger at den ægte gamle, oprindelige og nære almuekultur tromles ned af sjælløse industriprodukter. Men det er jo ikke dem, der skal slæbe vand hjem fra landsbybrønden i en tung lerkrukke.

Efterhånden kommer vi så ned i dalen, der fører til Cuzco. Dalen er frugtbar og tæt befolket, men dyrkningsmetoderne er ren oldtid. Pløjning med okser med træplov, en ard hedder den vist, d.v.s. en tyk pind, der roder jor-

den op i store klumper, men ikke vender den, som vore plove gør. Bag plovmanden går kvinder og børn og slår klumperne i stykker med stokke og køller. Såning foregår naturligvis med hånden og høsten med segl.

Resten af landlivet er lige så gammeldags. Kvinder vandrer ad veje og stier, altid med en kæmpebylt på ryggen og som regel med et barn i bylten. Ofte ser man dem spinde garn på en håndten, mens de går.

Cuzco er en spændende by, som jeg kunne fortælle side op og side ned om, men dette er jo ikke nogen turistbrochure, så jeg vil nøjes med at sige, at der fra Cuzco går en smalsporet bane (meterspor) mod nord ned i Urubamba flodens tropedal. Den fører til Perus største seværdighed, den gådefulde Inka-by Macchu Picchu, som først blev opdaget i 1911. Alle turister skal til Macchu Picchu, så banen er moderniseret med dieselloko og moderne vogne. Imidlertid stod der et stykke nord for Cuzco på nogle sidespor 2-3 henstillede damplokomotiver og en hel del spændende gamle trævogne og jeg ærgrede mig over, at jeg ikke havde tid til at tage derop og kigge nærmere på dem. Bagefter viste det sig dog, at jeg kunne have sparet mig ærgrelsen, for på Hyan-cayo-Huancavelica banen var den slags levende hverdag.

Hvis man ser på kortet over Peru, vil man se, at der ikke er ret langt - ca. 300 km i luftlinie - mellem Sydbanens nordlige endestation Cuzco og Centralbanens sydlige: Huancayo, og alle andre steder ville man formentlig have lagt bane. Men ikke i Peru. Forklaringen er den enkle, at der ad landevejen er ca. 900 km, og at man skal over en 3-4 bjergkæder på vejen, hvilket hver gang vil sige noget med en ca. 1000 m op og så ned igen. Jeg tog bus fra Cuzco det første stykke til byen Ayacucho, d.v.s. ca. 650 km. Vi startede fra Cuzco kl. 8 om morgenen og var fremme i Ayacucho kl. 11-næste dag! Og vi kørte non-stop, bortset fra tre spisepauser på hver en times tid. Halvvejs ligger byen Abancay. Når man kommer over passet, ser man den ligge dybt nede i dalen en 10-15 km væk. Men ifølge rejsehåndbogen er der 56 km ad landevejen!



(Billed nr. 36): Hovedbanegården i Lima (3,5-4 mill. indbyggere). Den har helt nøjagtigt 4 spor, men da der kun går ét persontog om dagen, er det mere end rigeligt.



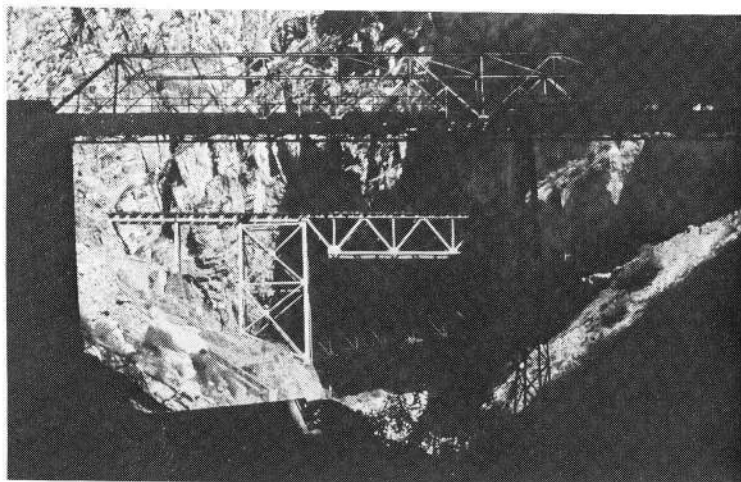
(Billed nr. 40): Persontoget i Chosica. Læg mærke til de to yderste lygter, der "lyser om hjørner", og til de nøgne bjergsider.



(Billed nr. 43): San Bartholome. Bemærk de forlængede bremseslanger som ender i et bremsehåndtag. Manden der står lige til højre for toget er "bagbremseren", som passer bremserne, når toget bakker i en zig-zag.



(Billed nr. 48): Bunden af Viso zig-zag. Det øverste blindspor ligger lige rundt om hjørnet. Fortsættelsen opad kan skimtes lige i billedets midte.



(Billed nr. 60): Infernillo (Lille Helvede) slugten. Forrest den gamle landevejsbro. Jernkonstruktionen under den er ikke nogen støttestøtte, men en el-mast. I midten jernbanebroen, som går direkte mellem to tunneller. Bagest endnu en bro for den gamle landevej.



(Billed nr. 61): Sådan ser det meste af Rimacdalen ud.

Hvis nogen af vore læsere skulle komme på de kanter, vil jeg advare indstændigt mod denne bus-tur, men tortur. Jeg gent-

ger: 27 timer ad hullede skærve- og grusveje. Turen er smuk, men der skal lides for skønheden, specielt da sæder og benplads er lavet

til små peruvianere og ikke til nordboere på 1,80 m.

Derimod er togene glimrende. På 1. klasse er der rigtige store borde mellem sæderne, og fra englændernes tid har man arvet den glimrende skik, at maden serveres på ens plads. Middag og aftensmad, to rigelige og veltillavede retter plus kaffe var næsten lige så billige som morgenmaden, en 7-8 kr. I det hele taget kostede alt indenlandsk i Peru, såsom mad, hoteller etc. under det halve af, hvad det koster i Danmark. For eksempel kostede jernbanen 9 øre pr. km - på 1. klasse vel at mærke, på 2. klasse kan man nøjes med 4,5 øre. Selv har jeg ikke kørt på anden klasse, men har truffet nogle turister, der havde prøvet det for at spare. Alle betydte, at det gjorde de kun én gang. Og har man bare stukket næsen indenfor i en 2. classes vogn, forstår man dem. For 2. klasse er indianernes domæne.

Sæderne er træsæder, som er dimensioneret efter indianerne, som er små folk, et hoved mindre end en europæer. Tøj og personer er præget af manglende lyst eller lejlighed til bad og vask. Alle siddepladser er naturligvis besat, og desuden står folk som sild i en tønde i midtergang og på endeperroner. Undervejs fortæres medbragt rejseproviant i stor stil. Smagen kan jeg ikke udtale mig om, men aromaen er stærk og fremmedartet. Også larmen er øredøvende, for indianerne snakker og ler meget indbyrdes, og det lokale indianersprog, Quecha, er både hårdt og højlydt. Også dyrelivet giver sit bidrag til hurlumhejet. Folk har fortalt mig om både pattegrise og gedekid som medbragt håndbagage, det har jeg nu ikke set selv, men derimod høns i bundter, bundet sammen ved benene og hængt op under bagagenettet med hovederne nedad. Sikkert en praktisk transportmåde, set med ejernes øjne, men næppe med hønsenes, for indimellem udstøder de protester og bidrager derved til lydkulisserne. Pladsforholdene begrænses yderligere af at ingen indianer med selvagtelse rejser uden en omfangsrig bagage i form af bylter, sække, æsker, kurve, bundter, bøtter, tønder, kasser, spande og iøvrigt alt tænkeligt som man kan transportere ting i.

Det er broget og spændende og interessant, men kun i små doser. Alle gode magter bevare mig for en hel dags rejse i disse omgivelser!

Centralbanen er jo berømt som verdens højeste og hårdeste bane. Den går fra Lima østpå ca. 200 km ad en snæver og snoet dal, Rimac-dalen, op over kystkæden til Perus smelteværkscentrum, La Oroya. Herfra går den mod syd 125 km til byen Huancayo. Det sidste stykke er der ikke noget særligt ved, det meste er i en bred dal, og stigninger og kurver holder sig indenfor næsten danske mål.

Til gengæld er stykket fra Lima til La Oroya verdens højeste og hårdeste. Det er ikke langt - fra Lima til toppen er der ca. 157 km, og fra toppen til La Oroya ca. 50, altså ialt omtrent som København-Odense-Fredericia, og den væsentligste forskel er blot, at man skal forestille sig Odense lig-

gende i 4,7 km højde og Fredericia i 3,6 km!!

De første 40 km fra Lima til Chosica er omtrent retlinet med en jævn stigning på ca. 2%. På dette stræk køres med lange tog, en 40-50 godsvogne og hurtigt (efter peruviansk målestok), 70-80 km i timen.

Chosica ligger i munden af Rimac flodens dal som banen følger, og her begynder den egentlige bjergkørsel, og de lange godstog bliver splittet op i tog på en 7-8 vogne. Det er samme toglængde som i damptiden, selvom diesel-lokomotiverne er adskilligt kraftigere end damplokomotiverne var, men der er simpelthen ikke plads til længere tog på blindsporene i zig-zaggerne. Og at forlænge blindsporene er sine steder fysisk umuligt, og for restens vedkommende økonomisk umuligt.

Banens tal ser således ud:

Station	Afstand fra Lima	højde i meter	afgangstid for det daglige persontog:
Lima	0	140	07.40
Chosica	40	846	08.27
San Bartholome	62	1490	09.04
Matucana	89	2352	09.49
Tamboraque	106	2960	10.23
San Mateo	112	3164	10.36
Rio Blanco	121	3450	10.52
Chicla	127	3675	11.05
Casapalca	140	4087	11.35
Chinchán	147	4290	11.52
Ticlio	157	4682	12.11
Galera	159	4704	12.18
Yauli	180	4075	12.49
Marh Tunnel	185	3978	13.01
Cut Off	192	3890	13.11
La Oroya	208	3666	13.40
Huancayo	332	3209	ank: 16.38

Hovedstrækningens højeste punkt ligger i Galera tunnellen mellem Ticlio og Galera på 4720 m. Mellem Ticlio og Cut Off er der desuden en sidebane op til nogle miner, som går over passet i "fri luft", og som er verdens højeste egentlige jernbane, 4818 m over havet, det er højere end toppen af Europas højeste bjerg Mont Blanc.

Medens vi er ved tallene kan jeg lige så godt bringe den øvrige statistik. Der er 6 zig-zagger, 5 på vestsiden og 1 på østsiden. Desuden et V ved San Bartholome, hvor lokomotivet bliver drejet og

løber om. Toget kører derefter tilbage og opad til et sted, hvor naturen, formentlig ved en fejltagelse, har anbragt et stykke temmelig vandret terræn, lige stort nok til at der kan være en vendekurve med radius ikke meget over 100 m.

På Marococha sidebanen over passet er der yderligere 3 zig-zagger.

Der er godt 60 tunneller, de fleste ganske korte, men Galera tunnellen er dog på godt 1100 m, og næsten ligeså mange broer. Vi er jo vant til, at broer er grå, men på Centralbanen var de røde, gule,

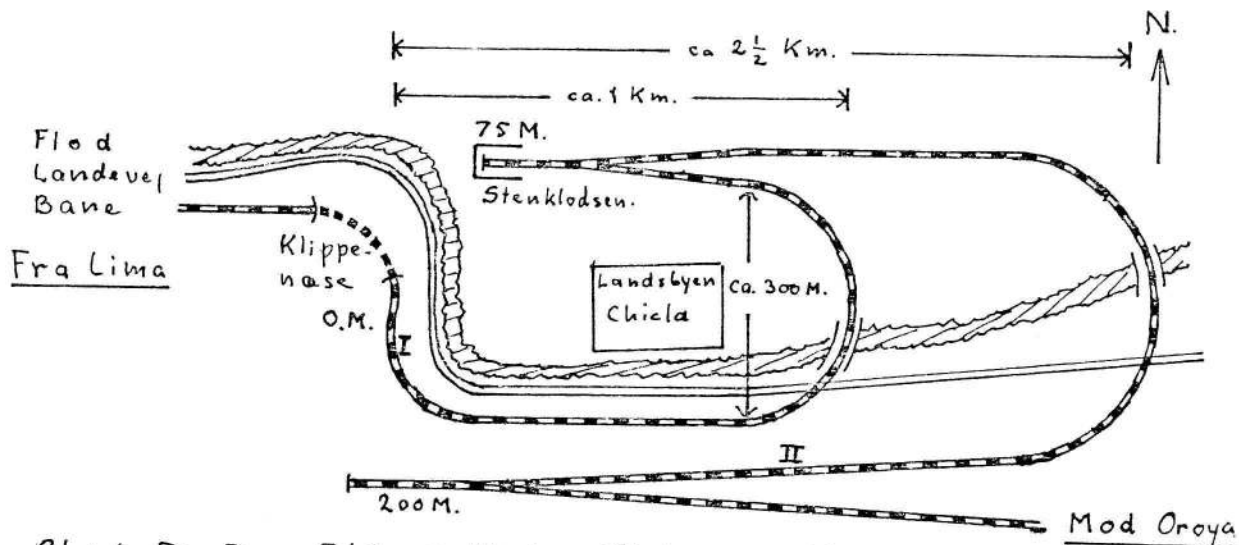
grønne og blå. En knaldgul stålbro ser usandsynligt godt ud i et gråt klippeterræn.

I Chosica begynder altså den egentlige bjergkørsel med stigninger på 3-4%, men enkelte steder op til næsten 5%. Kurver er der ustandseligt, fordi banen følger dalens slyngninger. Normalt kompenserer man for kurverne, d.v.s. at man gør stigningen noget mindre i kurven, men det er der sjældent plads til på Centralbanen, og der er mange kurver med radius helt ned til 100 m med en stigning på 4%.

Rimac dalen er V-formet og bunden er for det meste så smal, at der lige er plads til flod, bane og landevej. Kun ganske enkelte steder er der plads til den normale måde at vinde højde på ved hjælp af vendekurver. I stedet har man måttet bruge zig-zagger, hvor banen nedefra ender i et blindspor. Herfra bakker toget videre opad til et nyt blindspor, hvorfra det så igen går opad i den oprindelige retning. Naturligvis tager det tid at komme gennem disse zig-zagger, men de sinker ikke så meget som man umiddelbart skulle tro. Dels er kørehastigheden lav, 30-35 km både opad og nedad, og dels er passagen udviklet til en fin kunst. Sporskifterne er belastede, så de står til det opadgående spor, og tog nedefra skærer dem simpelthen op, holder et ganske kort øjeblik, og bakker umiddelbart videre opad.

Nedad tager det en smule mere tid. Når toget passerer sporskiftet, springer en brems af, og så såre sidste vogn er klar af sporskiftet, lægger han den meterlange trækstang, som i yderstillingerne ligger vandret, om og sætter sig på den. Når toget er passeret, lægger han stangen om igen og sætter i galop for at indhente toget.

Normalt ligger disse zig-zagger blot op og ned ad skråningen, men én af dem, Chicla, er noget for sig. Først går banen østpå på sydsiden af dalbunden. Så svinger den 180° i en kurve med radius ca. 150 m og går op vestpå langs nordskråningen til blindsporet. Herfra går den østpå langs nordskråningen ca. 2 km. På dette sted er dalbunden steget så meget, at banen kan svinge 180° igen og fortsætte op ad sydskråningen, men nu altså mod vest op til det



Chicla Zig-Zag. Ikke i Skala. Afstande og Højdetal skønnede. I og II angiver, hvorfra Billederne er taget.



(Billed nr. 67): Chicla zig-zag, taget fra toget. Banen fortsætter et stykke til højre, drejer herefter 180° og går tilbage op til det nederste blindspor, som ligger på stenklodsen lige tv. for billedets midte.



(Billed nr. 69): Chicla, set fra toget på vej op til det øverste blindspor. Banen kommer fra en tunnel gennem klippenåsen i billedets øverste venstre hjørne, drejer 90° og kan skimtes fornedet midt i billedet ved siden af landevejen. Derfra går den "skråt nedad" til højre, drejer 180° og går op til det nederste blindspor på stenklodsen, som ses lidt til højre for tunnelmundingen.

øverste blindspor. Herfra går det igen i den rigtige retning mod øst, men nu et par hundrede meter over landsbyen i dalbunden.

Det lyder indviklet og er det også, men stedet må være endrøm af et forbillede for modelbyggere med de snævre kurver og de 5 strækninger spredt så nogenlunde parallelt over dalens bund og sider. Til yderligere glæde for modelbanebyggere, der søger forbillede i virkeligheden, kan tilføjes, at banen umiddelbart før Chicla slår et snævert S-sving, hvis første del ligger i en tunnel gennem en klippenåse.

Naturen veksler efterhånden som man kører opad. Indtil Chosica er det flad ørken, men fra Chosica er dalbunden grøn, og, hvor der er plads, veldyrkede marker. Dalsiderne er nøgne og gråbrune, men efterhånden begynder græsset at krybe op ad dem. Himlen ser man ikke meget til i den snævre og snoede dal. Der kommer også en del af de kønne, ranke Eucalyptustræer, men ved ca. 3500 m er trægrænsen nået - til gengæld er bjergene nu græsklædte helt til toppen. Her begynder mineindustrien at vise sig med hvad dertil hører af hejseværker, tovbaner og affaldsdynger.

Lidt efter Casapalca er det værste overstået, selv om vi stadig skal ca. 600 m op på de næste 18 km. Men vi er kommet der op, hvor dalen vider sig ud og bliver bred med jævne skråninger, så zig-zaggerne kan afløses af normale vendekurver, og horisonten vider sig ud med pragtfulde udsig-

ter til sneklædte bjerge og strålende koboltblå bjergsøer.

Men ikke alle er i stand til at nyde udsigten. Luften er tynd i de højder og nogle får bjergsyge. Det er der dog råd for. I Casapalca stiger en herre i hvid kittel på toget og begiver sig til pakvognen, hvor han fylder en stor plasticpose med ilt fra en beholder. Derefter går han gennem toget og kvæger de lidende med en posefuld ilt. Til beroligelse for folk, der kunne tænke sig at tage til Peru, kan jeg sige, at jeg ikke så eller hørte om turister, der fik bjergsyge.

Jeg nævnede sneklædte bjerge. Sne er vistnok den eneste forhindring, som banen ikke har at kæmpe med, fordi snegrænsen ligger lidt over 5 km. Det hænder at der falder et tyndt lag, men det smelter hurtigt igen. Men ivotrigt er alle tænkelige former for uheld og ulykker omend ikke daglige begivenheder, så dog hyppige. Løbskørsler, klippeskred, jordskælv, pludselige skybrud, som på timer forvandler den lille, fredeligt udseende Rimac til en hvirvlende fos, og meget andet. Resultatet af et mindre uheld et par dage før jeg kom forbi, ses på billederne.

Banen er nu fuldt dieseliseret med Alco dieselloko på ca. 2000 HK. De giver dog kun de 2000 HK på det nederste stykke, oppe i højderne synker ydelsen en del på grund af den tynde luft. Dette i modsætning til damptiden, thi for et damplokomotiv betyder den tynde luft ikke noget for ydelsen. Dette nye argument stiller jeg herved til rådighed for Gregersen til hans felttog for dampdriften - oven i købet vederlagsfrit.

På et andet område har dieseldriften bevirket en stor lettelse i form af den dynamiske bremsning, hvor banemotorerne virker som generatorer, der frembringer strøm, der forvandles til varme i modstande på lokoets tag. Det er noget, der sparer på bremseklodserne. Fawcett fortæller, at togene i gamle dage, da man kørte med håndbremser, sled to hold bremseklodser op på én nedtur.

En besynderlig ting var de enorme, sorte røgmasser, som Alco diesel-maskinerne udspyede. Da jeg første gang kom på Arequipa station, så jeg en kæmpe stor sort røgsky hæve sig nede i den anden ende af stationen, og jeg undrede mig, for jeg vidste, at



(Billed nr. 72): Banen går oppe på skråningen tv. Lidt foroven og tv. for billedets midte skimtes det nedstyrede loko. Lige før landevejen svinger ses et mørkt punkt - det er en godsvogn.



(Billed nr. 75): Til glæde for modelbyggere vises her et dieselloko, set fra oven - nedefra. Billedet er taget fra toget.



(Billed nr. 79): Persontoget starter fra Casapalca. Al røgen kommer fra kun ét dieselloko. Nederst tv. én indianers håndbagage.



(Billed nr. 84): Det indre af en 1. klasse vogn. I midten ilt-manden med sin plastic-pose.



(Billed nr. 86): Vi venter på krydsning i Chinchau.



(Billed nr. 88): På vej op fra Chinchau, som ligger nede i dalbunden.

dampdriften var ophørt for flere år siden. Men det viste sig at være et Alco loko, der satte igang, og røgskyerne viste sig at være normale for disse loko.

I modsætning hertil havde Cerro del Pasco banen General

Motors dieselloko, og deres udstødning var omtrent usynlig. Kan nogen af læserne forklare denne besynderlige modsætning?

På Limas hoved- (og eneste) personbanegård står et velholdt eksemplar af banens standard

damplokomotiver, et 1-D-0. Det er smukt mellemgrønt med røde pufferplanker. Drivhjulene er små 1,30 m, som det passer sig for en bjergbane. Fyrkassen er den fir-kantede Belpaire-type, som er den bedste til oliefyring. Rundkedelen er meget kort for at undgå risiko for at fyrkassens loft eller røgrørenes forende kom ovenover vandfladen på de stejle stigninger. Tenderen er også kompakt med et forholdsvis lille vandindhold, da der kun var kort afstand mellem vandtårnene på Centralbanen. Den er også forholdsvis lav, så den ikke hindrede udsynet under baglænskørsel.

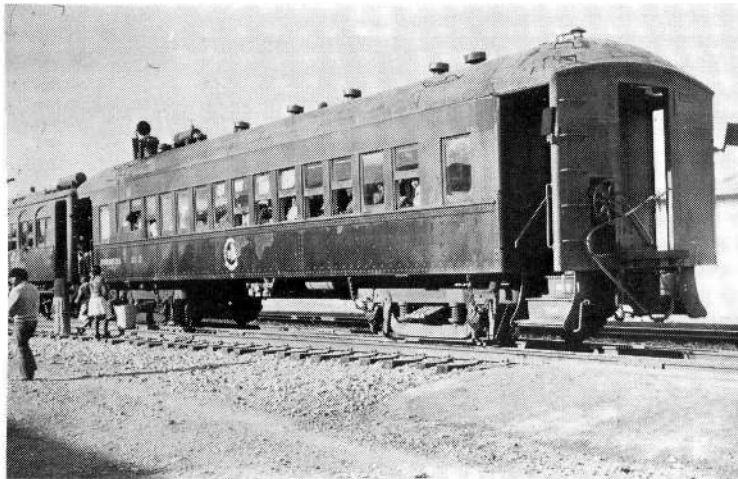
Centralbanens og Sydbanens personvogne er engelske letvægtsvogne (ca. 20 t) fra 1950erne. De afløste nogle typisk amerikanske trævogne med armering, tagrytter og åbne endeperroner, som dog stadig kører på den forholdsvis jævne strækning mellem La Oroya og Huancayo.

Alle godsvogne er af den amerikanske type og af alle aldersklasser, ligefra trævogne fra 1890erne med armering og "arch-bar" trucks (hvad hedder de egentlig på dansk?) og til højmoderne stål vogne fra 1976, som iøvrigt havde vognkasse fra Rumænien og bogier fra Japan.

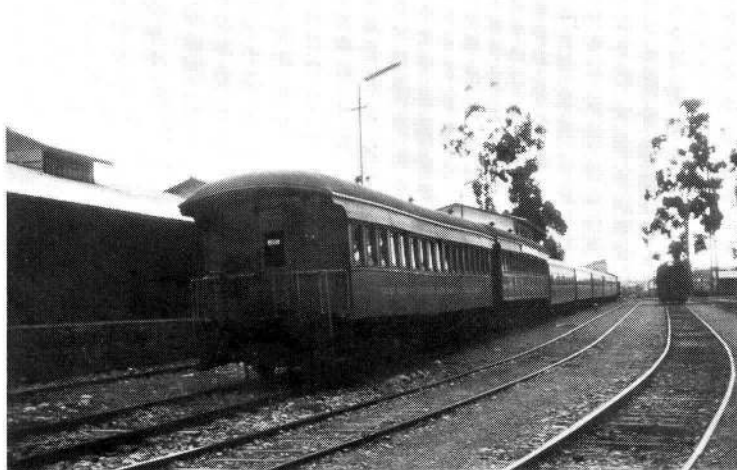
Trævogne og Arch-bar trucks har, såvidt jeg ved, længe været forbudt i USA, men her kørte de altså i bedste velgående. Det var mit første møde med jernbaner af amerikansk type, og denne blanding af gammelt og nyt gjorde det hele ekstra spændende.

Blandt de rullende museums-genstande må absolut nævnes Cerro del Pasco banens persontog. C de P går fra La Oroya nordpå over en flad og træløs højslette til den ældgamle mineby Cerre del Pasco, som nu er to byer, den gamle by, som er rodet, grim og snavset og et par kilometer væk en splinterny by, som er arkitekttegnet, grim og snavset. Så vil man tage turen til Cerro del Pasco skal man gøre det for togets skyld. Det er nemlig et amerikansk standardpersontog fra omkring 1920, som banen købte engang før anden verdenskrig, og det er stadig i sin oprindelige skikkelse. Jeg tror, at denne togtype i dag kun eksisterer i USA som museums-genstand.

Mit hovedindtryk af toget var, at det var enormt stort indvendigt,



(Billed nr. 95): Cerro del Pasco banens amerikanske persontog.



(Billed nr. 97): Gamle trævogne af amerikansk type i Huancayo. Den forreste "hænger" med midten og enderne, fordi armeringen ikke er spændt stramt nok. - Den anden buler opad på midten fordi armeringen er spændt for stramt!

nærmest som en kirkesal. Jeg kom jo i La Oroya lige fra Centralbanens vogne, som nok er 3 m brede, men kun 4 m høje, over i dette tog, der er bygget til det amerikanske profil, og altså er over 3 m bredt og 4,5 m højt. Indtrykket af at der er umådeligt højt til loftet forstærkes af, at vinduerne både er mindre og sidder lavere end i vogne af europæisk type.

Centralbanen har nogle godsvogne, som vist nok er enestående. Det meste gods er olie op og metalbarrer (bly, zink og kobber) ned. I mange år kørte man olien op i almindelige tankvogne og metallerne ned på almindelige fladvogne. Metalbarrer er tunge og de 40 tons, som en vogn kan laste, ligger i to stabler á 2-3

m³ i hver ende af vognen over bogierne, medens midterpartiet er tomt. Der var altså en masse tomkørsel med tankvogne ned og fladvogne op, indtil en opfindsom mand for en del år siden fandt på at anbringe en olietank til 30 t på midterpartiet af fladvognene. De yderste 2-3 meter af vognen er stadig fladvogn med rigelig plads til en last metalbarrer. Jeg har en skitse af disse særprægede vogne, men uvist hvorfor har jeg ikke fotograferet dem.

Til slut nogle litteraturhenvisninger. På dansk findes mig bekendt kun et par sider i "Teknikkens Vidundere". På engelsk findes "Railways of the Andes" (Lon-

don 1963) af Brian Fawcett, og en billedbog ligeledes af Fawcett: "Steam in The Andes" fra 1973. Fawcett var maskiningeniør på Centralbanen fra ca. 1925 til omkring 1960 og kender således banen indefra i alle aspekter og omkring to trediedele af bogen handler om Centralbanen. Fawcett kan skrive og han interesserer sig ikke bare for mekanik, men også for mennesker. Lune har han også. Jeg vil uden tøven erklære bogen for den bedste jernbanebog, jeg kender, og mit bibliotek er dog på 3 hyldemeter. Bogen er oversat til tysk som "Die Andesbahnen", men noget om hvor og hvornår, ved jeg ikke.

J. Stürup

ANNONCEANNONCEANNONCEANN

KØBES:

Jernbanehistorisk Selskabs jubilæumsskrifter om SB og SVJ købes.

Ricky Popp
Mirabellevej 34 A
2635 Ishøj (tlf. 02-73 84 81)

ANNONCEANNONCEANNONCEANN

LITTERATUR

MIDTJYSKE JERNBANER

Af Niels Jensen.

J. Fr. Clausens forlag.

116 sider, knap A 5, rigt. ill.

Pris kr. 58,50

fås i boghandelen.

Bind 9 i landsdelsserien afslutter gennemgangen af banerne i det jyske. Min påstand i forrige anmeldelse om, at der kun manglede banerne i Sydsjælland var altså ikke rigtig, hvilket mange læsere iøvrigt har fortalt mig. Min dybeste undskyldning fremføres herved.

Bogen er kommet mig i hænde lige før bladet gik i trykken, hvorfor jeg kun har gennemset den. Men den holder den sædvanlige standard, og også illustrationsmaterialet er i orden, så jeg kan vist trygt anbefale den til samlingen.

Holtrup

læser - breve

SNJ, skala N.

Der mangler noget modelbanestof i SP, så derfor vover jeg

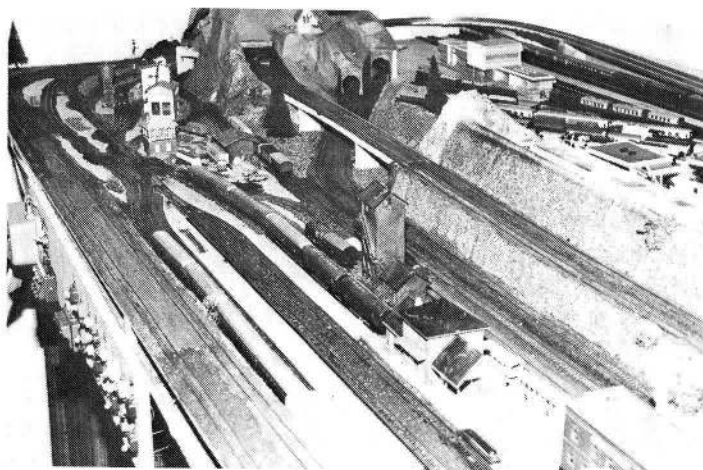
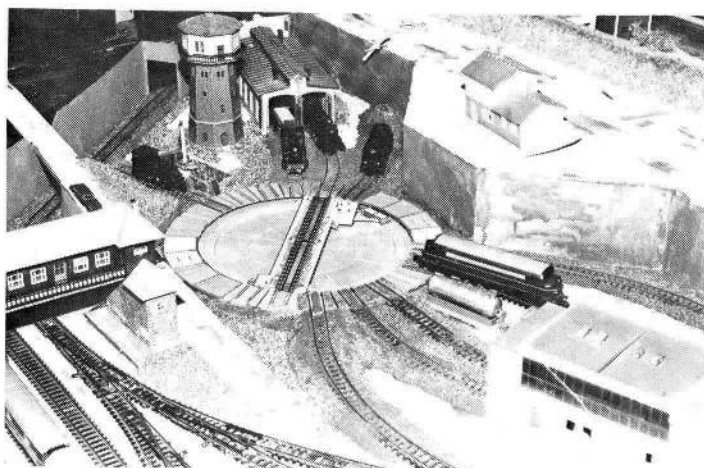
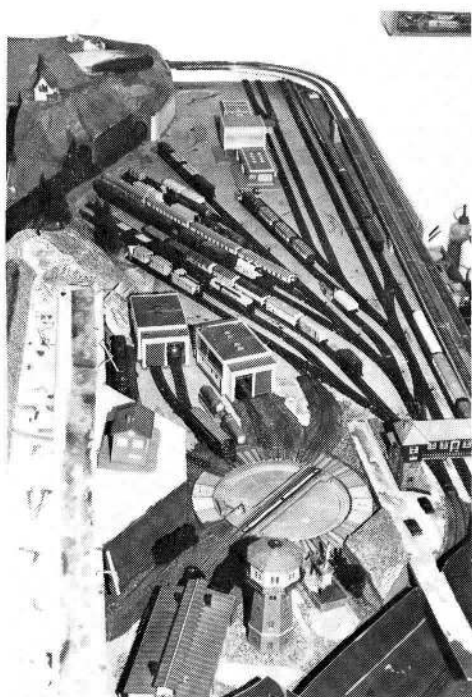
springet og sender et bidrag omhandlende min egen modelbane, selvom den indeholder ting, der vil få enhver "garvet" modeljernbanemand til at bryde hulkende sammen! Nå, der skal også være plads til "min slags" i SP (selvfølgelig, red. bem.), altså dem der ikke hænger sig så voldsomt i de små ting, men alligevel vover at opbygge en modelbane, som virker - og virker godt.

Nå, mens jeg beder de herrer, som bygger alt, eller næsten alt, selv, om at kigge den anden vej, vil jeg komme til sagen:

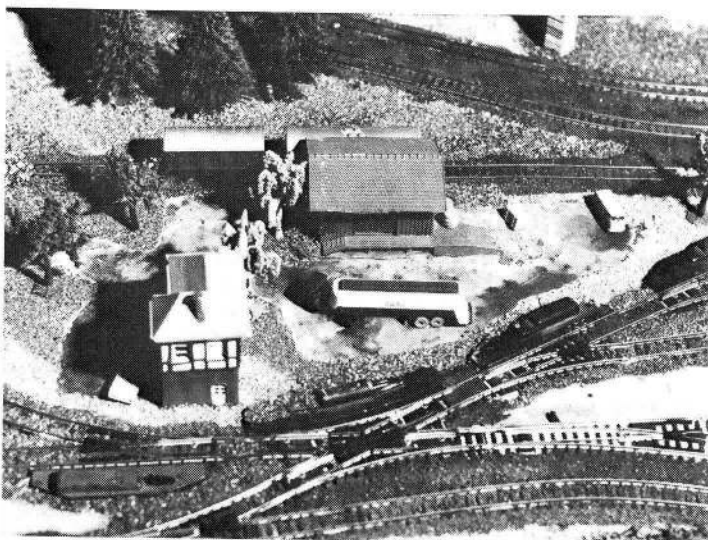
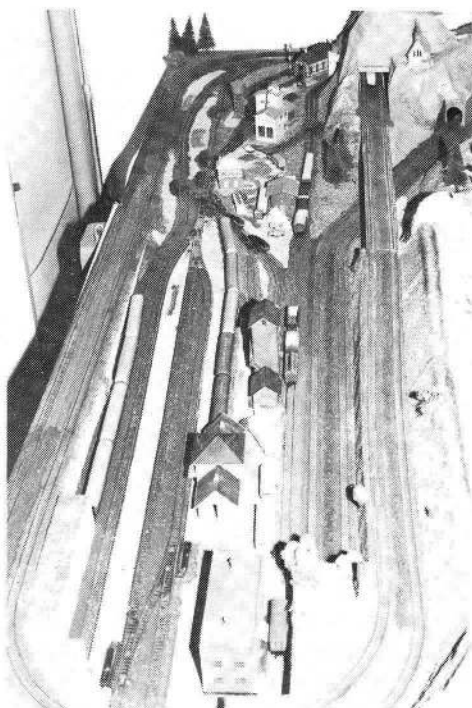
En modelbane i skala N:

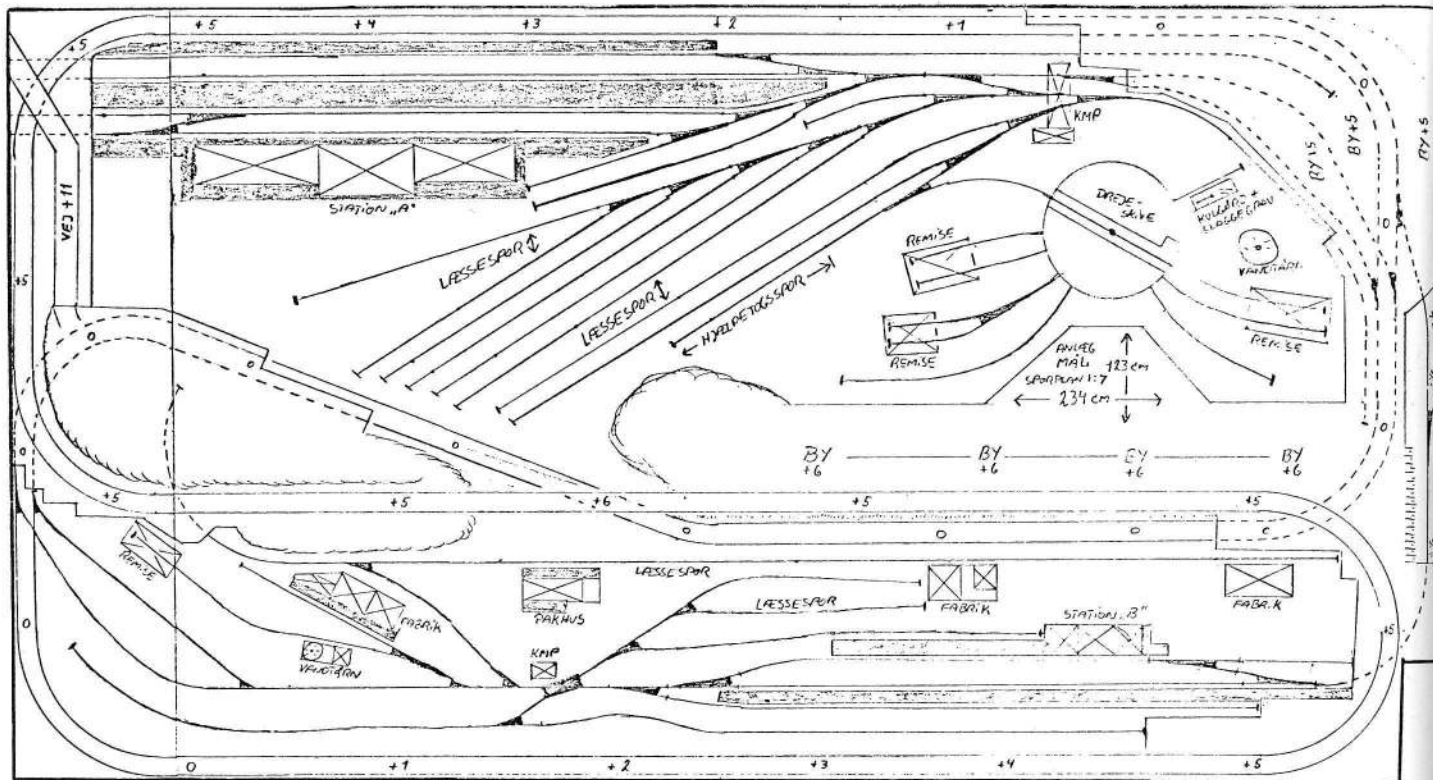
STOREBYSUND-NYKØBING (-VESTERBYHAVN) JERNBANE.

Station A (Storebysund) er hovedbanegården med maskinde-

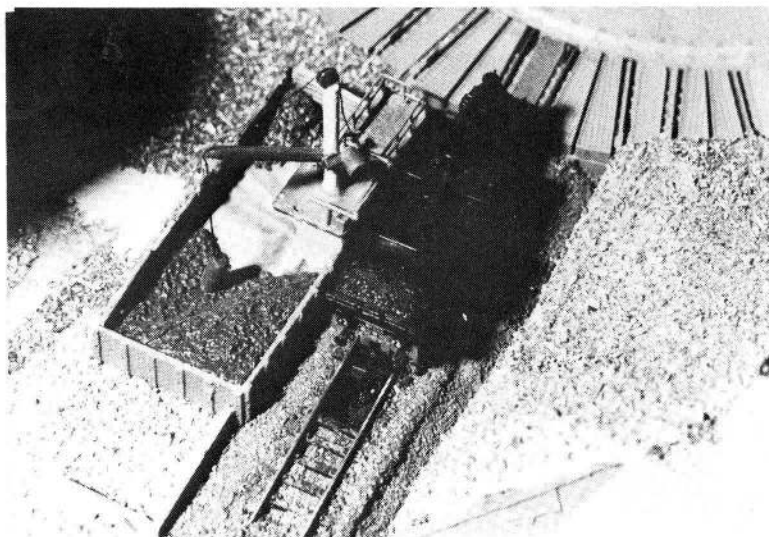


Fotos fra SNJ: 2 øverste fra station A, 3 nederste fra station B.





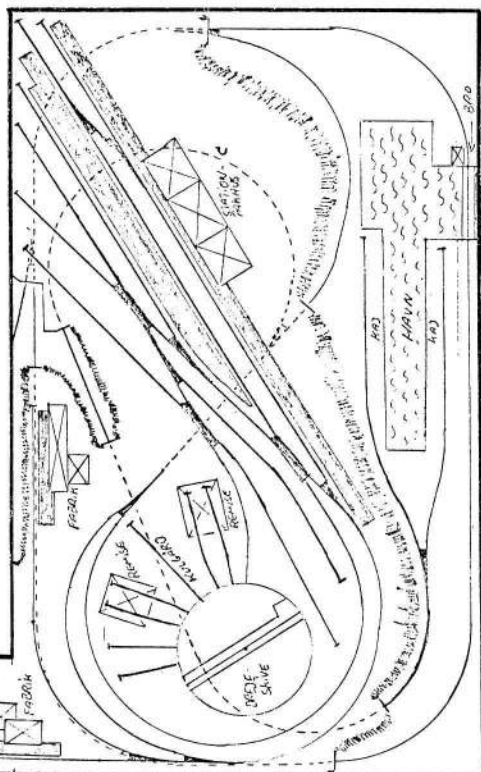
SPORPLAN OVER „DET GAMLE“ ANLÆG



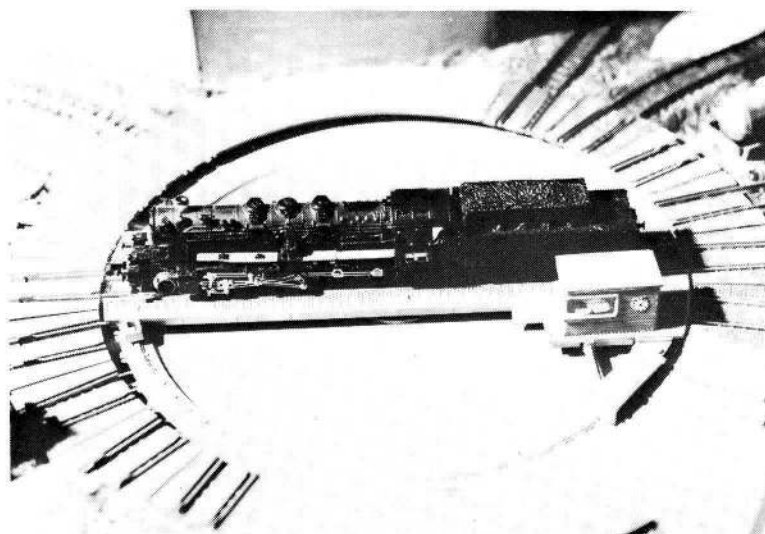
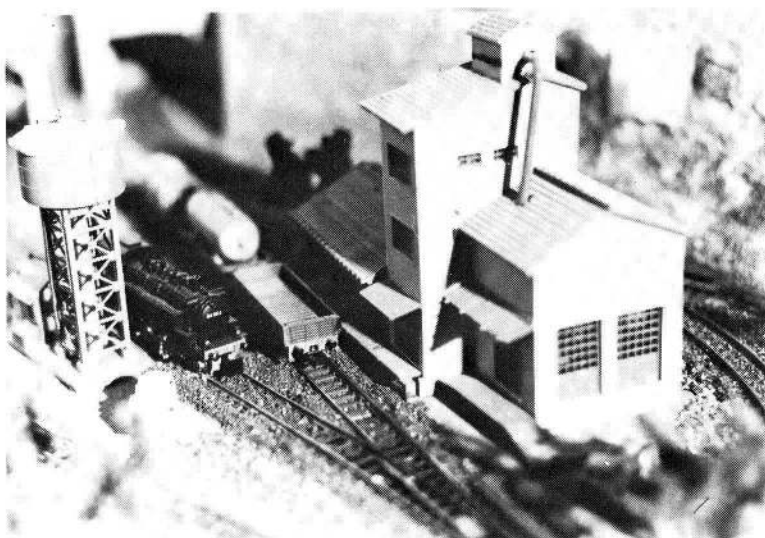
pot, drejeskive m.m. Herfra kører togene ud på et dobbeltsporet fladtrykt 8-tal, som gør det ud for strækning. Her kører togene rundt et antal gange, før de bliver taget ind på station B (Nykøbing). Her findes så forskellige fabrikker til godsvognene, se sporplanen. Under normale omstændigheder kan toget ikke køre videre, men må omrangeres - der er dog mulighed for at snyde, idet man fra spor 2 kan køre ud igen og komme ind på sporet tilbage imod station A.

Man vil jo nok nu indvende, at der ingen drejeskive er på B - det skyldes at en udvidelse af anlægget er planlagt, nemlig det på den "lille" sporplan. Her vil station C blive opbygget med drejeskive m.m. Stationerne er udstyret med så lange spor, at kørsel med loko og 6-7 "lange" personvogne eller 38-42 godstogsaksler er mulig.

En stor del af skinnerne (80%) er brugte, som jeg har opkøbt fra nedlagte anlæg, og ca. 75% af sporskifterne er ligeledes brugte. Det har givet sig udslag i at en enkelt strækning (ca. 1 m) skal lægges om, idet toget vrikker lidt for meget over dette stykke. Det dobbeltsporede, fladtrykte 8-tal er udstyret med 3 automatiske mellemblokke i hver retning. Kurveradius i 8-tals banen er (desværre) den



PLANLAGT UDVIKELSE AF ANLÆGGET, OPBYGGET PÅ EN LØS PLADSE
 I DET DEN SKAL KUNNE TAGES AF, NÅR EN GÆSTE SENG BLIVER
 SÆT UD.



mindste fabriksstandard, men den er dog ikke værre end at jeg kan bruge Roco-kortkoblinger.

Som ballast anvender jeg - med stort held - sigtet strandsand, som fordeles med en lille tør pensel. Derefter påføres fortyndet "hvid" lim (PVA), der tørrer på et døgn. Så males det hele med fortyndet brun plakatfarve tilsat et stænk sort farve, hvilket, når det hele er tørt (3-6 timer) giver et godt og naturtro udseende.

Stationerne (A og B) bliver betjent fra de respektive sider af anlægget, men der arbejdes på at gøre station B fjernstyret fra station A. Størstedelen af kørslen foregår efter køreplan med indskudte særtog, tomløb m.m. Opbygningen af banen vil fremgå af de vedføjede billeder, som desværre ikke er for gode.

DRIFTSmateriel: Lokomotiver og vogne er af fælles europæisk oprindelse, dog arbejdes der frem imod at for-danske anlægget, bl.a. er et bjerg under nedrivning.

På hjemmebygningsfronten er jeg igang med et MA-togsæt, af de gamle, inspireret af SP, et amerikansk GE/GM lokomotiv ombygges til litra MZ, og der leges med tanken om at lave en støbeform til en overdel (vognkasse) til en BNS-vogn i skala N og H0.

Hvad jeg mere skulle have skrevet, men har glemt, må følge senere. Til sidst tak for et dejligt blad, som jeg ser frem til med stor glæde hver gang, og til allersidst: Send så noget mere modelbanestof ind til SP!

Gerner Koch
 Dige huset 7, st. tv.
 Hundige
 2670 Greve strand.
 Tlf: 02-90 17 91

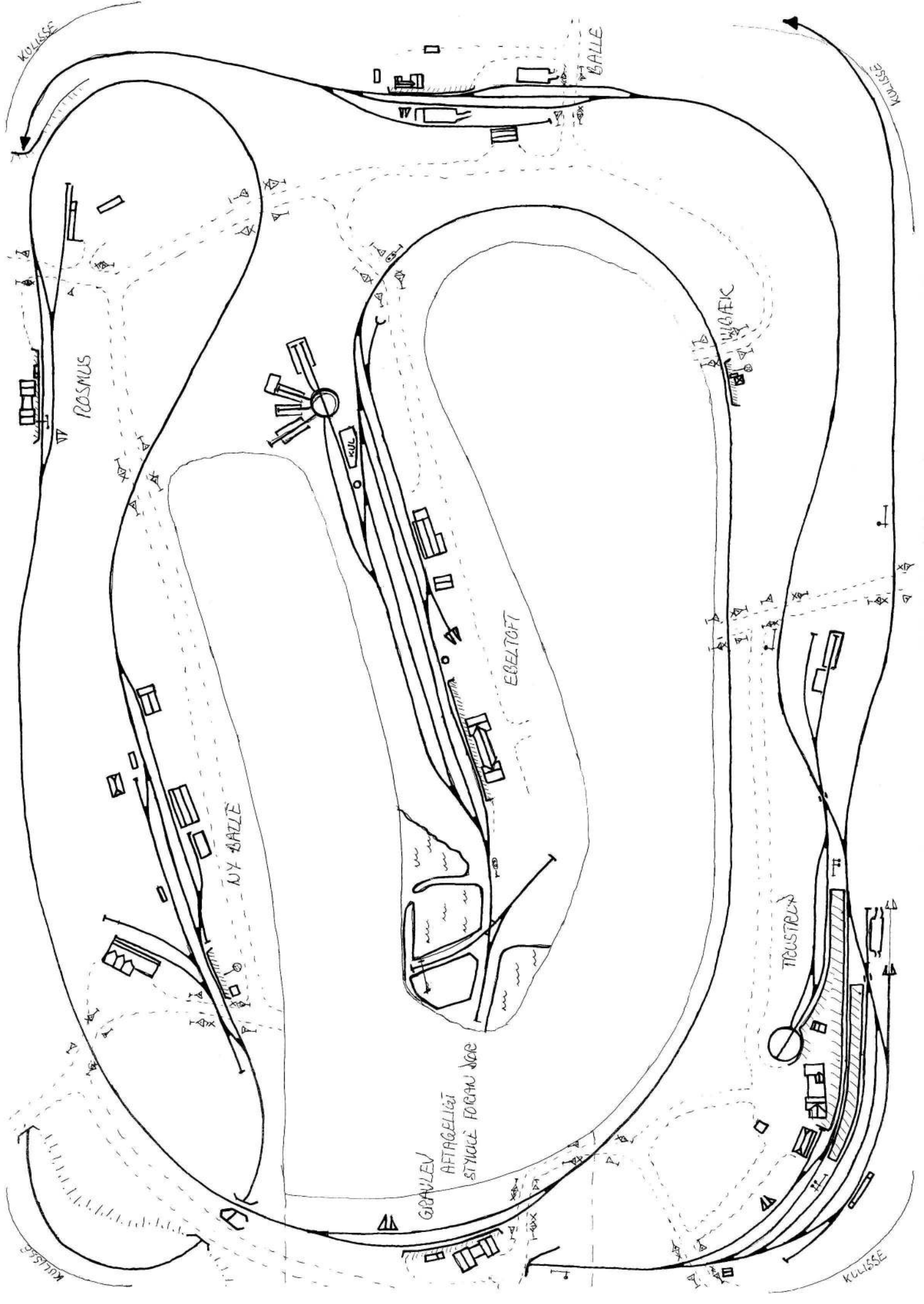
annonceannonceannonce

SÆLGES:

BRAWA standseilbahn, kat. nr. 6310, monteret og med landskab.
 Pris kr. 480,-

Stenderup
 Østerbrogade 109
 2100 København Ø
 Tlf. 01-20 90 26

NONCEANNONCEANNONCE



Højstærede hr. Redacteur!

I de snart mange år, jeg har været løssalgskøber af SIGNALPOSTEN, har du jævnligt efterlyst læsernes bedømmelse afjeres arbejde, og i rækken af tilkendegivelser, positive som negative, kan du hermed regne min. Og den gælder artiklen i december-nummeret om ETJ. Jeg har, beklageligt nok, været tvunget til at være mere "lænestolsmodelbanemand" end aktiv, men på grundlag af alle de artikler, jeg efterhånden har fået pløjet mig igennem, kan artiklen kun få seks point ud af fem mulige.

Jeg har altid anset serien om de nedlagte som værende af uhyre høj værdi ud fra et dokumentarisk synspunkt, og med ETJ-artiklen har I nået noget nær det perfekte. Billeder, sporplaner og tekst er let at finde rundt i ved hjælp af nummereringen, og det hele gør, at man virkelig kender ETJ efter studeringen. Jeg glæder mig til anden del, som jeg går ud fra er i vanlig stil med gode fotos og Allan Hansens fine sammensætninger af det rullende materiel (red. kommentar: Det er Alkjær, der laver skitserne til denne serie).

Så er der et lille "men".

Læserne savner stof om modeljernbaner, og jeg selv har savnet et bindeled mellem nedlagte artiklerne og modelsiden. Det fik jeg med stationsskitserne i 14/4. Jeg kunne nemlig ønske, at I i forbindelse med hver artikel havde lavet et afsnit om, hvordan man kunne eftergøre den omtalte bane i model.

Som en småsyssel i de lange vinteraftener har jeg tegnet en sporplan i SPs berømmelige 3 x 4 m værelse med ETJ som forbille-

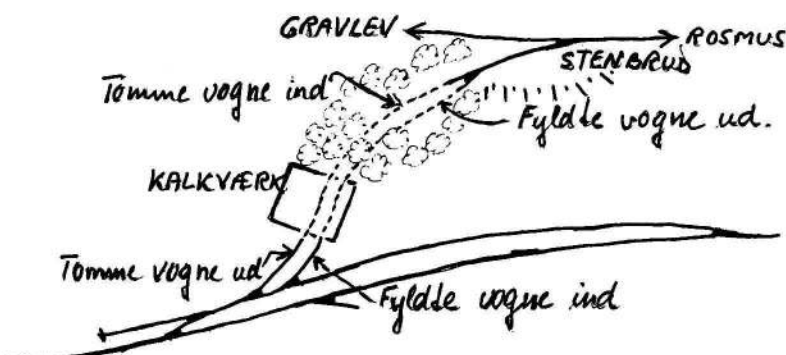
de. Jeg har brugt skala N, dels fordi det er en lidet omtalt størrelse (for lille for de "seriøse"?) og dels fordi den giver store muligheder for en virkelighedstro opbygning. Og måske også fordi jeg selv har en hel del N-materiel nedpakket i kasser.

ETJ er jo ideel at vælge sig som forbillede; små, pæne stationer, flere forskellige industrier og en overkommelig DSB-station. Både privat- og DSB-interesserede har noget at hente!

Planen er tegnet med store kurver og Ebeltofts placering skulle pille lidt af det "skematiske" væk, som ellers nemt kan komme over et anlæg i et rektangulært rum. Jeg besidder ikke Allan Hansens talent for tegning af planer, så man må forestille sig de landskabsmæssige detaljer, der skal til for at gøre adskillelsen mellem "for tæt" liggende spor større. Dog har jeg i øverste venstre hjørne søgt at antyde, hvordan man kan sløre indgangen til det underjordiske mellem Balle og Ny Balle (eller omvendt!) ved den brede dobbeltbro og en skråning i forbindelse med den buede hjørnekulisse. De to løse DSB-ender fører til hver sin vendesløjfe med depotspor efter behov.

De enkelte stationer skulle have bibeholdt deres særpræg, og det er måske en mulighed at udnævne Ebeltoft til færgeby og lægge en lille færge for enden af havnens hovedspor. En model af en af de mindste færger, SP har bragt tegninger af, vil i skala N ikke være længere end 15-16 cm.

Ville man skabe lidt variation i godstrafikken i Ny Balle, kunne man udføre kalkværkssporrene således:



På denne skitserede måde ville vi slippe for at skulle køre de samme vogne ud og ind uden synlig ændring i lasten. Det gælder bare om at få den camouflerende skov til at se troværdig ud!

Muligt er afstanden mellem stationerne lige lovlig lille, og man kan jo så udelade en enkelt eller to. Banen er under alle omstændigheder rigelig stor at betjene for én mand. Det har alligevel været umuligt at få samtlige stationer og trinbrætter med, men de viste fem ETJ-stationer, et trinbræt og en DSB-station er vel heller ikke så ringe endda.

Som sagt venter jeg spændt på artiklen om det rullende materiel, men Bays "dampbibel" viser jo de benyttede tendermaskiner, og der er hjælp at hente hos de tyske N-fabrikanter. Nr. 5 ligger meget tæt på Fleischmanns T 9, medens de øvrige kræver en del saven og hamren på Trix' T 3. Motormaterialet har I jo før vist hvordan man selv laver.

Fleischmanns BR 38 og 50 kræver ikke megen snitten og limen for at blive til ltr. T og N. Om nogen af disse maskiner nogensinde kørte til Grenå ved jeg ikke, men det er i hvert fald DSB-lokomotiver. Og Trix' MY-er skal jo blot "klippes", så er den klar til brug.

Alt ialt er der muligheder nok, så der er vel ingen grund til at bruge forbilledet som forbillede.

Bjarne Larsen
Charlottenlund

annonceannonceannonce

SÆLGES, BYTTES.

Ved overgang fra H0 til skala N er min samling gennem snart 30 år blevet overflødig og påtænkes realiseret.

Samlingen omfatter bl.a. 4 stk. Long MY, 3 stk. Long MO, Longvogne, Pocher, Märklin, Fleischmann, Liliput, Tyco, Eheim trolleybusser, skinner, signaler og meget tilbehør: Wiking og Pilot biler, figurer og træer.

Liste sendes mod frankeret svarkuvert. Giv et godt tilbud - evt. bytte med Arnold Rapido, Minitrix eller Fleischmann i Skala N.

John Hansen
Postbox 7
3140 Ålsgårde

Jernbanestationer

REBROUSSEMENTSSTATIONER

Sidst beskæftigede jeg mig med stationer, der var endestationer for én banelinie, og det er da en naturlig fortsættelse nu at se på stationer, der er endestationer for flere baner. Principielt kan der være tale om adskillige banelinier, der samles på én station, men jeg vil begrænse mig til stationer med to baner, da større typer næppe er realistiske til modelbanebrug, og da jeg også helst vil kunne pege på danske stationer som eksempler. Ganske vist projekterede man i sin tid en stor sækstation i Århus, hvor ikke kun banerne fra Langå og Skanderborg, men også de to privatbaner, skulle ende, men dette projekt kom aldrig til udførelse. Det skal i øvrigt nævnes, at man helt havde opgivet at skaffe Grenåbanen en rimelig indføring til denne station - forbindelsen skulle ske ad havnesporet, der endte i et rangerhoved, hvorfra man kunne komme til enten person- eller rangerbanegården.

Jeg har benyttet overskriften Rebroussementsstationer, skønt der ikke i ethvert tilfælde, hvor en station er endestation for to banelinier, strengt taget er tale herom. Men selv om de to baner tilhører forskellige selskaber eller af andre grunde ikke udveksler tog, vil stationens udformning ofte være en sådan, at rebroussement er muligt. Ellers ville der jo også nærmest være tale om to endestationer for hver én bane, blot med f.eks. stationsbygningen og dele af perronanlægget fælles. De stationer, jeg viser som eksempler, er alle opbyggede som rebroussementsstationer, skønt

det i alt fald for Thisted's vedkommende har været en absolut undtagelse, at tog har rebrousset.

Oftentimes har man forlænget en banelinie ud over sin oprindelige endestation, og i visse tilfælde har det da været hensigtsmæssigt at lade forlængelsen udgå fra samme ende af stationen som den oprindelige bane. Hvis stationen er velbeliggende i byen, vil en bane fra stationens andenende ofte være en umulighed, og man må da enten flytte stationen eller indrette den til rebroussement. Ud langs den eksisterende bane vil der normalt være mulighed for at lægge endnu et spor. Der er jo endelig den mulighed, at den nye banelinie skal ligge i en ganske anden retning end den gamles direkte forlængelse. Et udpræget eksempel herpå er Lemvig, hvor vinklen mellem de to baner kun er ca. 45° (regnet for de første 5 km).

Fig. 22 viser stationen i Præstø. Denne station er ejendommeligt derved, at den har to perronspor, hvoraf dog kun det ene har forbindelse til begge de to udgående banelinier. Årsagen hertil kan jeg kun gætte på, men umiddelbart tyder det mest på en måske lidt overdreven sparsommelighed. Man kunne ret let have skaffet Mernstrækningen forbindelse til begge perronspor ved at lægge en transversal for enden af mellem-perronen, men man har åbenbart ikke anset behovet for så stort, at det kunne retfærdiggøre udgiften. Til gengæld måtte man så affinde sig med, at stationens udformning hindrede togkrydsning, hvis man da ikke forviste det ene tog til pakhussporet, medens man ekspederede det andet. Da strækningen til Mern var så kort, var der heller

ikke noget stort behov for krydsninger i Præstø.

Om stationens udformning i øvrigt er der ikke meget at sige; men jeg skal dog bemærke, at havnesporet tillige anvendtes som rangerhoved, og endelig skal jeg gøre opmærksom på, at remisen måske havde et spor mere - jeg har set den omtalt med såvel tre som fire spor.

Stationen i Hammel vistes i SP 13/3, så den vil jeg ikke gentage her. Jeg har i stedet taget Lemvig station, der, som fig. 23 viser, er noget større og langt mere rodet. Rodet skyldes nok mest, at man i de senere år har foretaget en vis specialisering, så de store godskunder har fået egne sidespor, samt det stadigt mindre behov for omløbs- og depotspor, for der er jo et vist system i den grundlæggende opbygning.

Stationen har en personside, hvor de to baner er ført ind i hvert sit perronspor, og en godsside med pakhus, læssespor og havnebane. De to dele ender i hvert sit udtræk, og mellem disse to udtræk ligger banens værksted, medens drejeskive og det noget særprægede remiseanlæg ligger ved siden af persontogsdelen. Ved siden af godsdelen ligger et par skure, hvorindi der fører spor, men jeg er ikke klar over deres formål. Hovedbygningen og pakhuset ligger over for hinanden på stationens to sider, og mellem dem løber to perronspor, et omløbsspor, der samtidigt giver adgang til værkstedet, og pakhussporet, medens depotsporet på det stykke er taget op. Der har tidligere været sidespor til slagteriet, men dette sidespor er nu stort set helt væk. Langs banen mod Thyborøn ligger

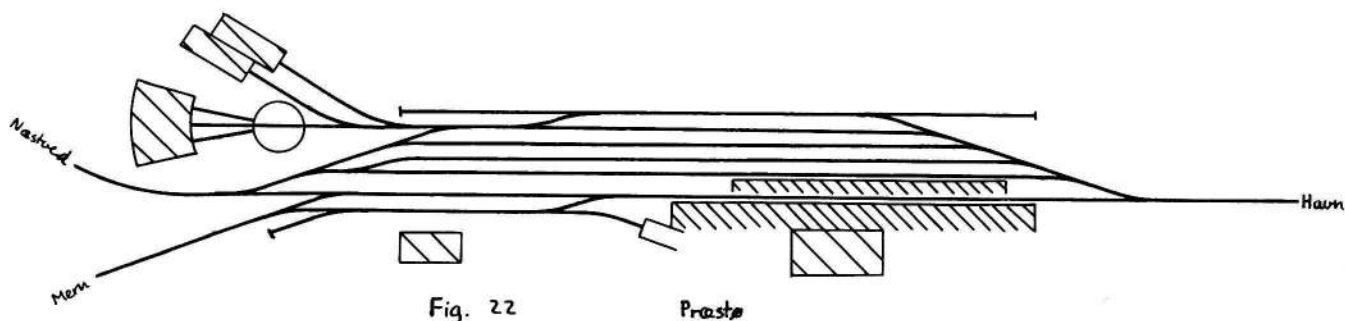


Fig. 22

Præstø

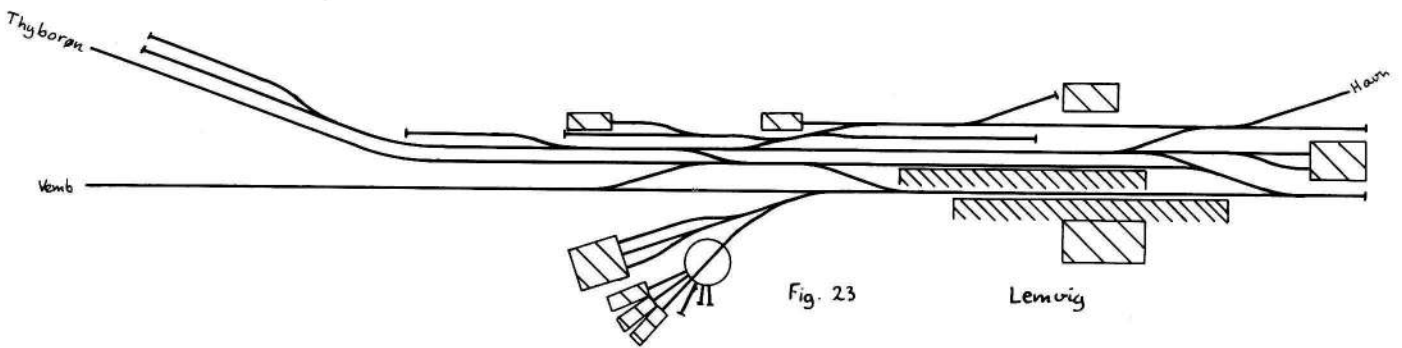


Fig. 23

et meget langt udtræksspor, der dog tillige virker som stamspor for de to sidespor, der ligger langs det. Hvis man har tanker om at lave Lemvig station i model, bør man lægge mærke til denne konstruktion, da den lægger et stærkt bånd på rangeringen.

Indtil 1969 var der to banelinier til Thisted, og skønt rebroussement som nævnt normalt ikke forekom, var stationen, fig. 24, opbygget som en rebroussementstation. Stationen er af den fornøjelige type, hvor sporene i den blinde ende løber sammen i en drejeskive, og det er blandt andet af den grund, at jeg har medtaget den. Jeg synes, at det ville være en skam, hvis typen slet ikke kom med i denne serie, især da typen til modelbanebrug kan være velegnet, idet drejeskiven erstatter et rangerhoved, der ville have fyldt mere. I Thisted, hvor kun to spor løber sammen, opnås kun en beskedne gevinst, men hvis man kan samle flere spor, kan man opnå ikke så lidt. Typen var umådeligt populær i jernbanernes første tid (Københavns 1. (SP 5/3) og 2. (SP 5/4) banegård, Klampenborg (SP 14/2)), men efterhånden som stationerne ombyggedes, forsvandt typen igen, så der ikke længere findes rigtigt veludviklede eksem-

plarer af den i virkeligheden. Mange steder, hvor en privatbane er tilsluttet en statsbanestation, men har sine egne perronspor, er disse dog udført efter princippet, og i næste afsnit af serien vil jeg vise et eksempel herpå.

Det er kendetegnende for danske jernbaner, at godstrafikken er meget lille, og stationerne bærer ofte præg heraf. Set fra modelbyggerens synspunkt er det meget godt, idet stationerne derved bliver mindre og mere overskuelige. At persontrafik tillige er nemmere at modellere end godstrafik, er kun en yderligere fordel. Ser man på stationen i Thisted, er den beskedne godstrafik tydelig, idet der nok er pakhus, enderampe og læssespor, men opstillings- og rangerspor kniber det alvorligt med. En stor del af rangeringen må foregå i eller tværs over hovedsporene, men der er heldigvis også langt mellem togene. På nordsiden af stationen - ved siden af rampen - findes et par depotspor, som privatbanen havde fyldt op med sine overflødige vogne, og derudover er der kun to depotspor, nemlig blindsporet for enden af perron 2 og sporet næst efter denne perrons perronspor.

Stationen ligger nær havnen, men i en højde af ca. 10 m over

havet, så havnesporet går stejlt nedad. For at vinde længde er det tillige tilsluttet stationen ret langt ude, så rangering til eller fra havnen sker i zig-zag. Privatbanen havde værksted og remiser liggende mellem stationen og havnesporet, og statsbanen har sin remise, der for øvrigt er ret stor, for enden af stationen ved siden af drejeskiven.

Der er kun et beskedent antal rebroussementstationer her i landet, og heller ikke på modelbaner har typen den helt store udbredelse. DMJK's projekterede anlæg, der fortrinsvis indeholder rebroussementstationer, er en afgjort undtagelse. Da der er så få rebroussementstationer, har jeg selv komponeret én, idet jeg ønskede at vise én, der var større end stationen i Thisted. Jeg er godt klar over, at stationen, der ses i fig. 25, er så stor, at den næppe kan finde plads på et hjemmeanlæg, men jeg tegner i og for sig heller ikke sporplanerne med direkte kopiering for øje. Især for de større stationer gælder det, at de kun skal betragtes som eksempler, man kan arbejde ud fra. Sædvanligvis vil en vis forenkling være rimelig, dels for at tilpasse stationen til "omverdenen", der normalt er mindre på en model

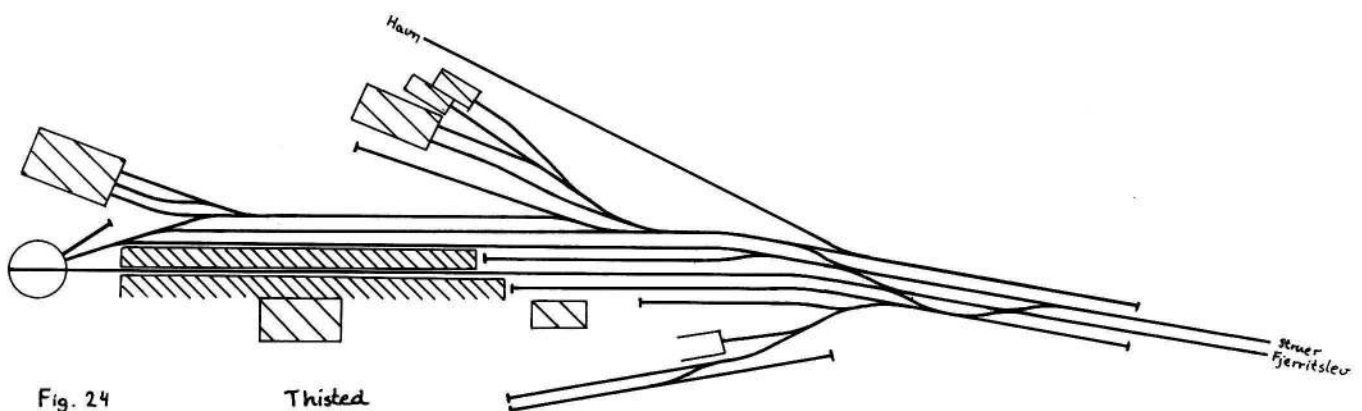


Fig. 24

Thisted

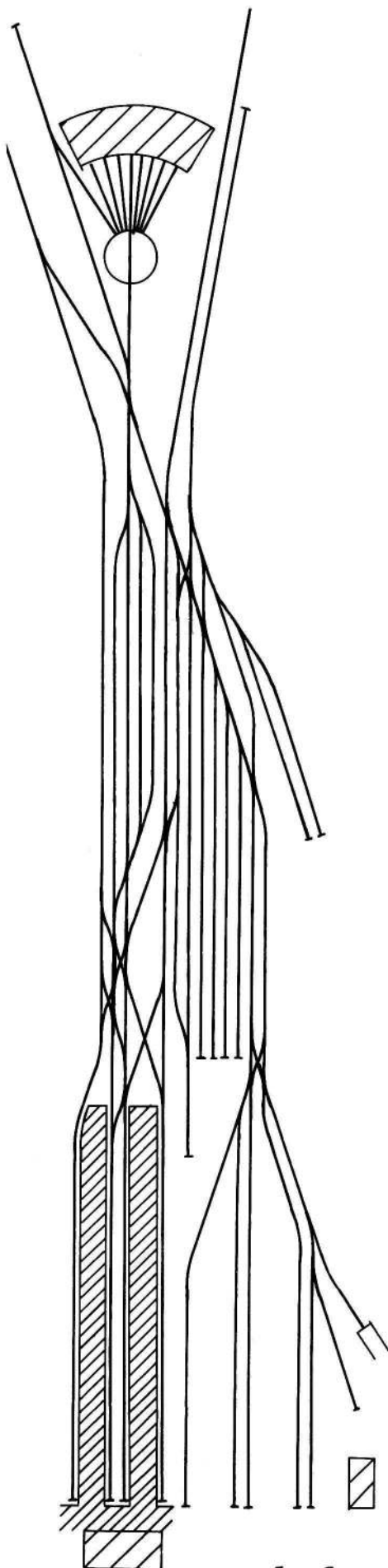
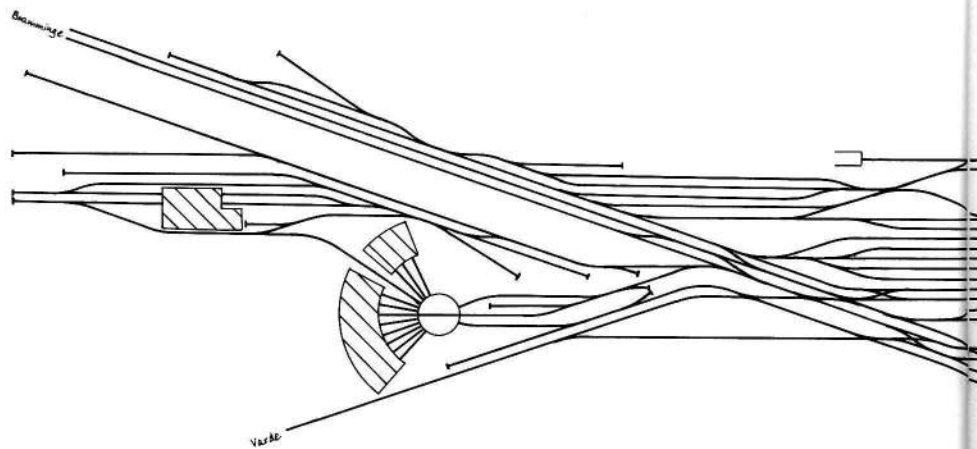


Fig. 25

end i virkeligheden, og dels for at opnå en vis tilpasning til den trafikafvikling, man ønsker. Denne tilpasning må naturligvis ske med nogen finfølelse, så man ikke låser den fremtidige kørsel for meget.

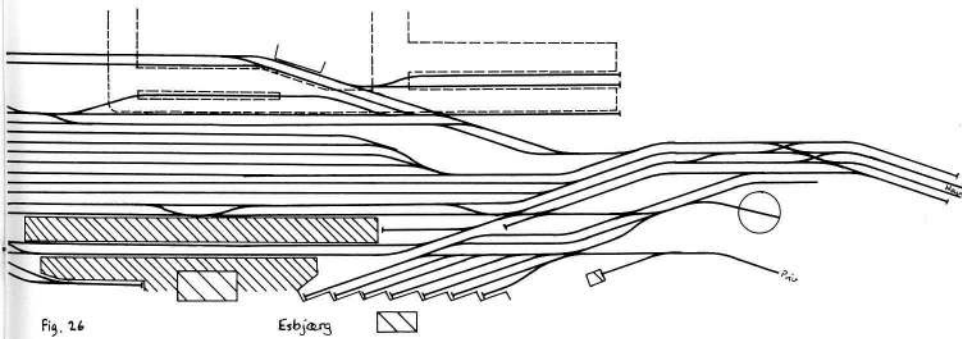
Stationen i fig. 25 er i nogen gradenbastard, idet jeg har foretaget en vis tilpasning til modelbaneforhold, især ved at begrænse godsstationens omfang, men på den anden side også har indføjet visse detaljer, der ikke svarer til gængs modelbaneskik. Det er først og fremmest personstationen, der er veludviklet, og jeg har ved udformningen af den skelet lidt til Århus H. På en sækstation ligger personvognsdepotet mest hensigtsmæssigt for enden af perronsporene, så man kan rangere til og fra depotet på en nogenlunde nem måde. Samtidig skal man dog indrette sporforholdene i området mellem perronerne og depotet på en sådan måde, at man får mulighed for at rangere uden helt at blokere stationen, og hvis man yderligere skal sørge for gode forhold for de "gennemkørende" tog, bliver det en ret kompliceret affære. Her har jeg indlagt to sæt transversaler, hvoraf de inderste (nærmest perronerne) fortrinsvis er tænkt anvendt til togbevægelserne, medens de yderste især tjener rangeringen. Så vidt muligt bør rebrousserende tog benytte de midterste perronspor, da togbevægelser tværs over stationen til yderste spor i modsatte side blokerer den helt. Af samme grund dækker hver af de inderste transversaler kun tre spor. Jeg skal bemærke, at lokomotiverne fra de ankomne tog vil være spærret inde, indtil toget atter kører eller rangeres bort. Ved de to midter-



ste spor, der som nævnt tænkes at tage de gennemkørende tog, kan dette undgås ved at indlægge en transversal (eller helst to) nær enden af sporene, men dels mindsker det den effektive sporlængde og giver passagererne endnu længere at gå, og dels virker det kun, hvis ét af de to spor er frit, så det er en tvivlsom fordel.

Godsstationen er mere skematisk, men en vis forklaring vil nok alligevel være på sin plads, da det ene spor jo ligner det andet på tegningen. Nærmest personstationen ligger to godshovedspor, hvoraf det ene dog også tjener som ekstra maskinspor, hvis personvognsdepotet er blokeret. Fra disse to spor er der via et langt udtræk forbindelse til godsstationens øvrige spor, hvoraf der er fire opstillingsspor, fire læssespor, pakhusspor, rampespor samt et par afsides beliggende spor til henstilling af værkrudne eller overflødige vogne. Da godsstationen ligger énsidigt i forhold til de to banelinier, får man en uheldig krydsning mellem den ene bane og godsforbindelsessporet til den anden. I virkeligheden vil et sådant problem ofte løses ved hjælp af en krydsning ude af niveau, men på modelbaner har man sjældent så lange kørestrækninger, at man kan tillade sig den slags flotheder. Eventuelt kan man grene forbindelsessporet fra hovedbanen lidt tidligere, så der bliver plads til et ventende godstog i forbindelsessporet, men her har jeg dog undladt denne udbygning.

Da jeg nu er i gang med de lidt større stationer, har jeg i fig. 26 vist Esbjerg station, hvorved jeg også får lejlighed til at vise en station med dobbeltspor, dog kun på den ene bane. Samtidig er



den et eksempel på pladsmangel i større målestok, hvilket ikke gør den mindre interessant. Stationen fik sin nuværende udformning ved en ombygning efter 2. verdenskrig, idet denne havde efterladt den i mindre god stand, ligesom den inden ombygningen var håbløst u praktisk. Ved ombygningen fik man rettet de værste gener, men da man ikke havde plads til en egentlig udvidelse, måtte man i stedet gribe til forskellige finesser, der dengang ellers var ukendte. Med sikringsteknikkens senere udvikling er mange af disse finesser blevet ret gængse.

Personstationen i Esbjerg er af ret beskeden udstrækning, og ombygningen havde især til formål at muliggøre en øget udnyttelse af pladsen, idet man ikke kunne forøge antallet af perroner. Man lagde derfor et kort perronspor (spor 0) ved bagsiden af perron 1, og man udbyggede spor 3, så det kan bruges af enten ét langt eller to korte tog. Denne ombygning var foranlediget af, at persontrafikken efterhånden mest besørgetes af motortog, der var ganske korte, medens perronerne til gengæld er meget lange, formentlig især fordi der skal være plads til et helt tog ved siden af overgangen over sporene. Denne ligger lige ud for hovedbygningen og således ret langt fra perronens bageste ende. Der er intet egentligt personvognsdepot i Esbjerg, så perronsporene fungerer i nogen grad som depotspor. I de fleste tilfælde kører de ankomne tog også videre i uændret stand, bortset fra at lokomotivet eller motorvognen omløber - det har altid forbavset mig, at der kørte så få styrevognstog i området.

Godsstationen i Esbjerg er til gengæld temmelig stor, idet man udover den lokale godstrafik også har en betydelig havnetrafik. Der er to togvejsspor, hvorfra man gennem et udtræk kan komme til en rangerrist med fem spor. Endvidere er der adskillige læsse spor, ramper og et pakhuis, der dog ligger ubekvem for godsstationen. Jeg vil senere beskæftige mig mere indgående med godsstationer og vil da gøre lidt mere ud af stationen i Esbjerg.

Ved den fjerneste ende af det lange udtrækspor ligger nogle spor, der benyttes til reparation af vogne, men man har tillige et såkaldt hjælpeværksted, altså en aflægger af et centralværksted. Medens man i reparationssporene tager sig af småtingene, sker de mere omfattende eftersyn i hjælpeværkstedet, og vognene til dette kommer derfor efter en fast plan. Hjælpeværkstedet ligger i området bag remisen, og adgangen til det sker gennem remisesporene.

Remiseanlægget er ret omfattende, og sporforbindelserne mellem remise og station er én af de ting, der forbedredes stærkt ved stationens ombygning. Medens det tidligere var sådan, at der stort set kun var mulighed for at foretage én tog- eller rangerbevægelse ad gangen i hele området mellem remisen og perronerne, blev spornettet og sikringsanlægget ved ombygningen indrettet på at muliggøre en mere flexibel trafikafvikling. Naturligvis vil udkørsel fra spor 0 mod Bramming stadig blokere stationen (og spor 0 bruges faktisk hyppigt aftog mod Bramming), men man har ellers mange muligheder for samtidig kørsel og rangering, idet der ved indkørsel til eller udkørsel fra de fleste spor er flere mulige ruter, ligesom forbindelsen til remisen kan ske ad to forskellige spor.

Stationen er så stor, at jeg ikke kan give en fuldstændig beskrivelse af den. Jeg skal dog bemærke, at stationen udstyredes med en reservedrejeskive i den ende, der er nærmest havnen og desuden, at den lille bygning, jeg har angivet i den ende af stationen, ikke er en remise men et draisiskur. Til sidst skal jeg gøre opmærksom på, at min tegning ikke yder stationen fuld retfærdighed, idet man i virkeligheden har gjort meget for at opnå et jævnt forløb af de forskellige togveje, jf. fig. 27.

O. Buskgaard



Esbjerg station. (Foto er fig. 27).

Vi Bygger

GENBRUG

2. del af artiklen: Fra konservesdåse til modeljernbanevogn.

UNDERVOGNEN

Når man skal lave undervognen, har man mulighed for at købe både færdige, støbte aksellejer og drejede puffere, hvilket naturligvis letter arbejdet meget for den mindre øvede. Prøv det eventuelt i starten. Imidlertid synes jeg nu, at begge dele skal være fjedrende, og så må man selv i gang. Jeg vil ikke undlade at minde om, at nedenstående - som anført i sidste nummer - er en byggebeskrivelse: Sådan gør jeg, - om det skal blive en byggevejledning må blive op til den enkelte. Endvidere vil jeg erindre om, at dette er hvad jeg vil kalde for en række "ikke-tekniske" løsninger, som givet kan laves meget bedre af den øvede modelbygger, men han behøver næppe at læse dette og kan roligt blade nogle sider frem og tage fat på den næste artikel.

For at vende tilbage til sagen. Jeg begynder arbejdet på undervognen med vangerne. Også her kan man, hvis man ved hvor, købe nydeligt, færdigtrukne profiler, men jeg bruger et stykke af en H0-skinne, købt i metermål. Vangerne på disse vogne (AB DA 1 og KSB A 6) var 23 cm høje, d.v.s. 2,6 mm i H0, og det passer fint, idet mine skinner er 2,7 mm høje.

Til disse to vogne afskæres 4 stk. efter tegningen, 127 mm \pm pufferplankernes tykkelse, d.v.s. 2 x 1 mm eller netto 125 mm. På den del af skinnefoden, der engang bliver indersiden, markerer jeg med et ganske lille løvsavspor, hvor akselgaflernes midterlinie skal være (= akselafstanden). Det letter arbejdet, når man senere skal lodde akselgaflerne på.

Herefter fortsættes med udklipping af hvidblik (konservesdåseblik) til at save akselgafler ud af. Rektangulære blikstykker på 13 x 10 mm (fig. A, 1). Som før

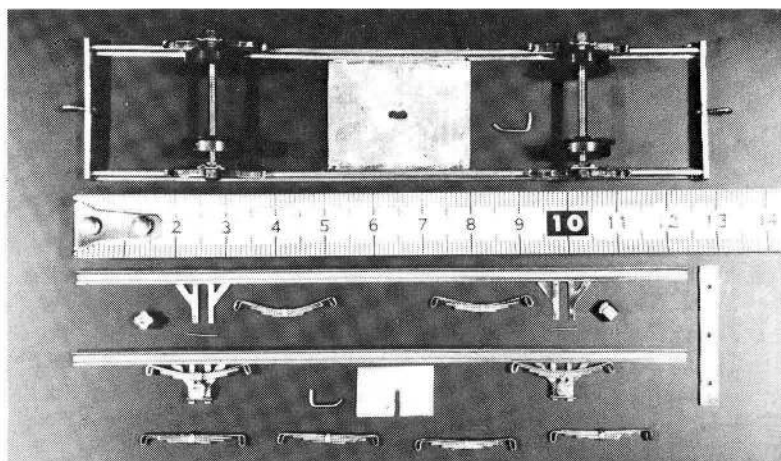
nævnt er det nemmere at save flere ad gangen - jeg savede i dette tilfælde 17 på én gang (8 til disse vogne, 8 til senere brug samt 1 til "fælles" reserve). De blev gået efter med en fil og derefter loddet fra hinanden igen.

Nu loddes akselgaflerne på vangen udfor de små mærker, der blev savet på vangerens inderside således at det øverste af gaflen ligger op til skinnefoden, der derved - når undervognen samles - kommer til at stå på hovedet (fig. A, 2).

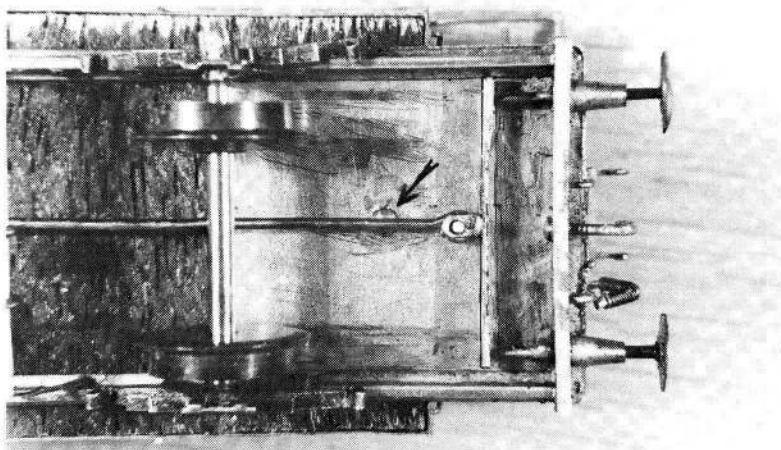
Akselkasserne består af små stykker af et søm. Dette skal være ca. 1 mm tykkere end afstanden mellem de to grene i akselgaflerne. Jeg starter med at bore et hul midt i enden af sømnet (ca. 1 mm

ned i sømnet, med et 1,5 mm bor fig. B, 1), således at hjulsættets akselspids, når akslen sættes på plads, vil lejre sig i hullets spidsse bund og ikke på hullets sider. Derefter saves med løvsaven, ca. 1/2 mm fra enden af sømnet, et savspor, 1/2 mm dybt, på hver af de to modstående sider af sømnet som leje for akselgaflen. Nu kan akselkassen afskæres 4 mm fra enden af sømnet (fig. B, 2).

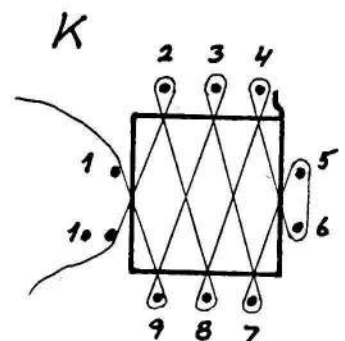
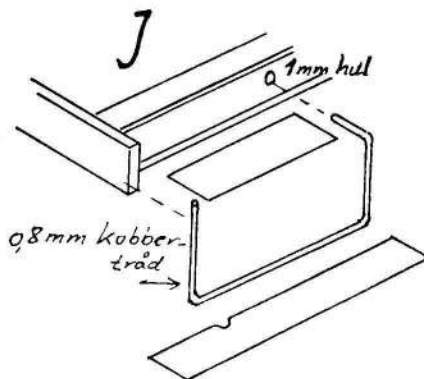
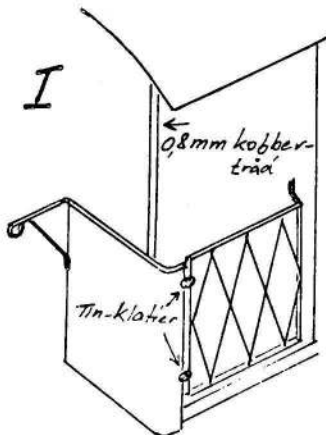
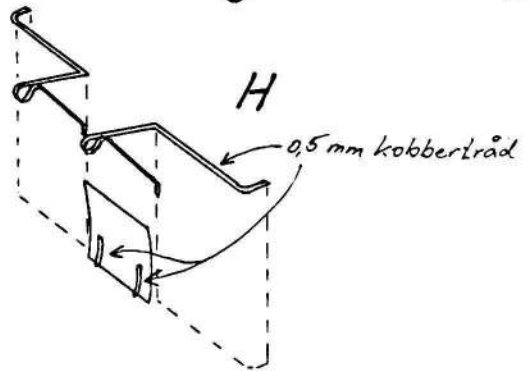
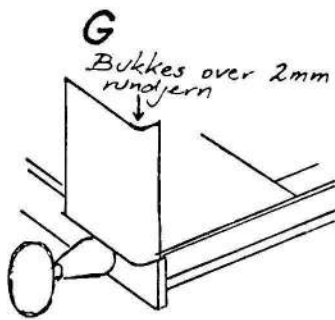
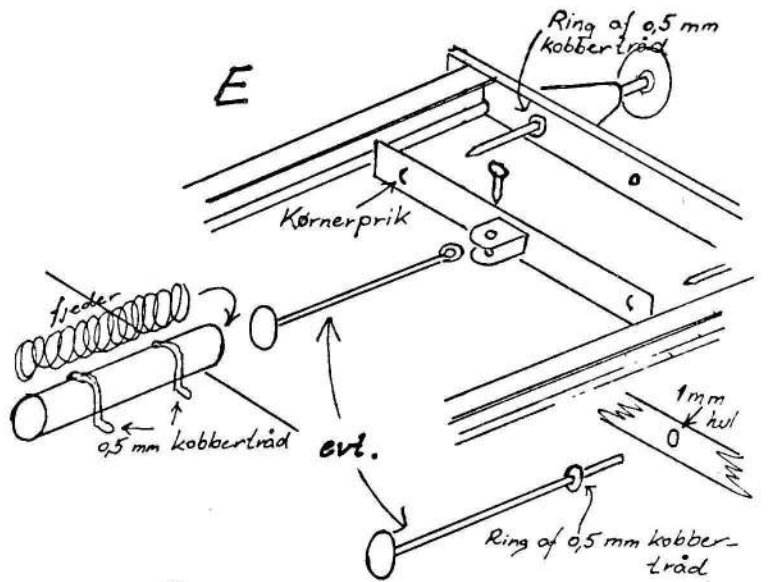
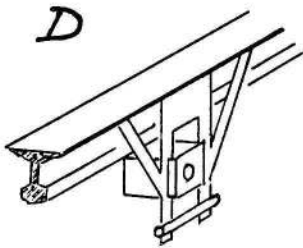
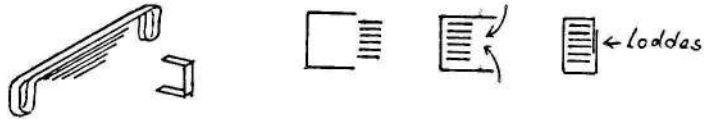
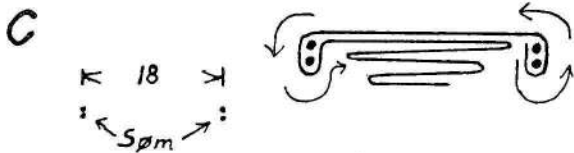
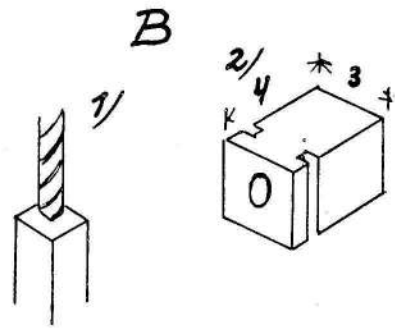
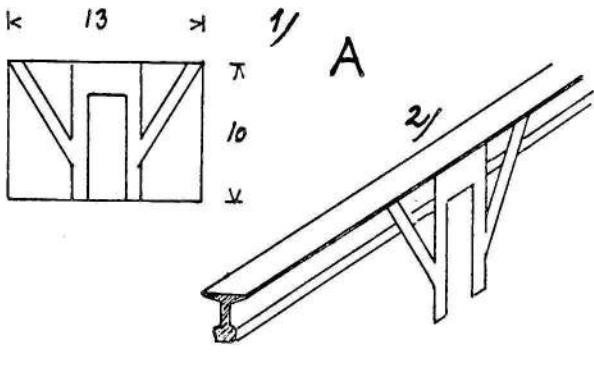
Bladfjedrene er lavet af et stykke bronzetætningsliste. Dette klippes i 1 mm brede og 100 mm lange strimler. I en lille lære bukkes strimlerne til noget, der skal forestille såvel fjeder som en del af ophænget. I et stykke træ er anbragt 2 x 2 små søm uden hoveder i en afstand af 18 mm. En strim-



1. Øverst: Begyndelsen til en undervogn, nederst: diverse løsdele.



2. Pufferarrangement. Under "trykstangen", ved pilen ses sømnet der virker som styr i forhold til vognkassen. I vognens modsatte ende er der brugt to søm, et på hver side af trykstangen. Derved sikres at undervognen ikke kan monteres omvendt i forhold til vognkassen.



mel bukes rundt om de første to søm, derefter over til og rundt om de to andre, hvorefter resten af fjederen bukes som vist på fig. C i stadig mindre og mindre stykker.

Når fjederen er bukket holdes den samlet med et stykke 1 mm bredt bronze eller blik, der bukes rundt om den og loddes på bagsiden (= den side, der skal vende ind mod vangen). Sluttelig bukes fjedrene let.

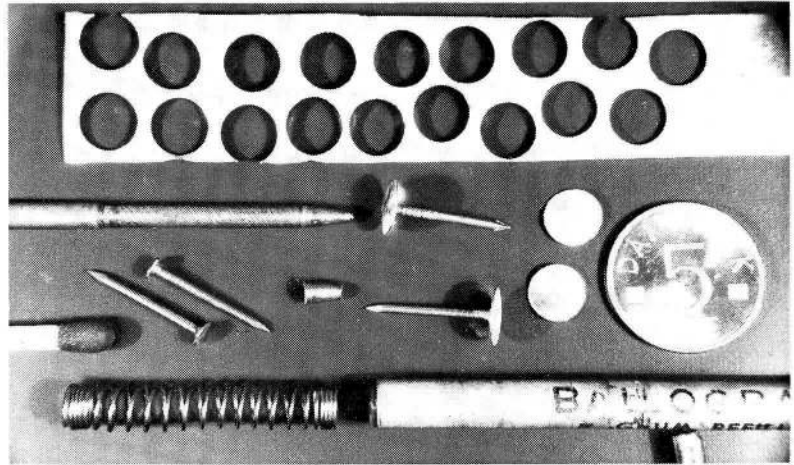
Nu indsættes en akselkasse i den tilsvarende gaffel, og der loddes et lille stykke 0,5 mm tråd tværs over gaflens nederste del, således at denne lukkes (fig. D). En del af enkeltstadijerne skulle fremgå af foto 1, nederst.

Når dette er sket anbringes en fjeder mellem akselkassen og vange, og den loddes forsigtigt fast til akselkassen, uden at tinnet løber op mellem fjederens enkelte lag. Således fortsættes til de alle er færdige.

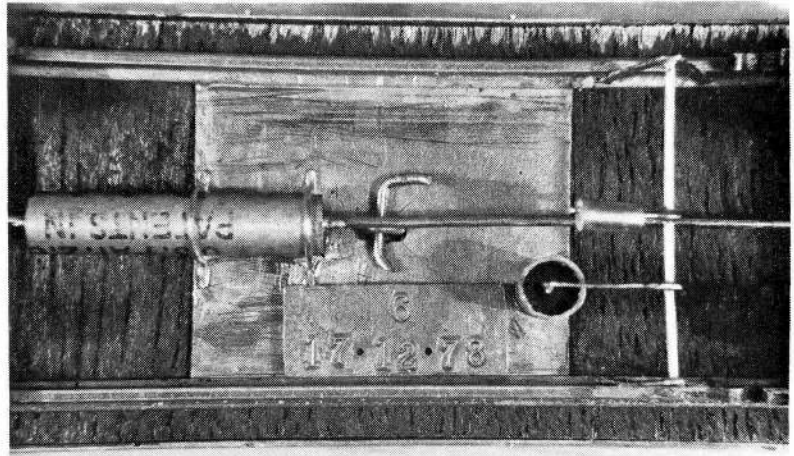
Pufferplankerne udsaves af et stykke 1 mm messingplade, og efter at der er boret et 1 mm hul til trækkrogen, loddes pufferplankerne sammen med vangerne. Jeg lodder først den ene pufferplanke og vange sammen til en "vinkel", derefter de to andre, og til sidst loddes disse to "vinkler" sammen, idet hjulsættene samtidig indsættes.

Midt på undervognen fastloddes en plade (konservesdåse, foto 1, øverst) med et lille aflangt hul, svarende til øjet på clipsen fra taget. Denne plade skal have samme bredde som afstanden mellem vangerens ydersider og være så lang, at man senere kan lodde vacuumbrensens luftbeholder og cylinder fast på den, d.v.s. ca. 40 mm. Når det aflange hul er markeret og boret, samler jeg pladen med resten af vognen og sætter en split gennem øjet på tråden fra taget. Medens vognkassen ligger på taget, lægges undervognen på plads og rettes ind til den ligger nøjagtigt, hvorefter den punktloddes til pladen, således at den ikke forskubber sig, medens den loddes rigtig fast.

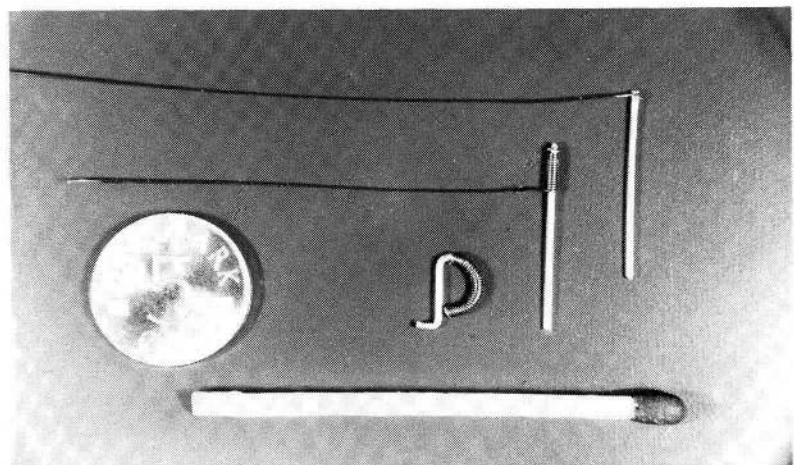
Herefter lodder jeg et par plader på undervognens ender som underlag for endeperronens brædegulv. Pladerne går ca. 10 mm ind under vognkassen, og dermed også under vognbunden. Jeg borer f.eks. ét hul i den ene plade og to



3. Diverse løsdele til pufferfremstilling.



4. Undervognens midterplade. I midten under trykstangen ses det aflange hul, lidt af tråden der holder vognen samlet, samt krogen der går gennem trådens øje. Til venstre ses vacuumbeholderen og til højre trækbukken og bremsecylinderen.



5. Diverse løsdele til fremstilling af vacuumslanger.

huller i den anden. De bores med et 1 mm bor og fortsætter gennem vognbunden. Et lille messingsøm anbringes i hvert af hullerne og sømmets hoved loddes fast til pladen som styr for undervognen. Det ene søm anes under "trykstangen" til pufferne på foto 2.

Pufferne fremstiller jeg af spidserne af kuglepennepatroner, små søm og konservesdåseblik. På foto 3 ses en del af de enkelte dele. De afsavede spidser af kuglepennepatronerne bores op med et 1 mm bor og loddes på pufferplankerne. Derefter bores huller i pufferplanken med det samme bor ved at bore "udefra", altså først gennem patronspidsen (pufferkurven) og med denne som styr for boret, og derefter videre gennem pufferplanken. Af konservesdåseblik klippes fire pufferplader. Jeg laver dem med et af de hulleapparater, hvormed man laver huller i papirer, der skal sættes i ringbind. De to af pufferpladerne hvælves lidt, og alle fire loddes herefter på hver sit søm, der nu fungerer som pufferstok. Efter at de er loddet sammen, sætter jeg dem i boremaskinen og "drejer" dem lidt af med en fil, hvorefter de anbringes i hver sin patronspids (pufferkurv) og der loddes en lille ring af kobbertråd på pufferstokken indvendig, 2 mm fra pufferplanken. Herved opnås at pufferstokken kan bevæge sig de 2 mm, men ikke flade ud, når den senere fjederbelastes. For at gøre pufferne fjederende, anbringer jeg en lille fjeder (fra en kuglepen) i et stykke 5 mm messingrør (igen et stykke af en kuglepennepatron Ballograf). Rørstykket loddes på undervognens midterplade og camoufleres som luftbeholder. Bevægelsen i pufferstokken overføres til fjederen i "luftbeholderen" gennem et stangsystem bestående af et tværstykke, der er hængslet til en trykstang. Tværstykket består af en lille plade 2 x 24 mm. I denne slås to kørnerprikker ud for spidserne af de to pufferstokke, og der laves et lille hængsel midt på den, hvori der anbringes en trykstang, bestående af et stykke stift tråd (f. eks. udrettet kontorclips). I den ene ende laves et lille øje svarende til hængslet på tværstykket, og i den anden påloddet en lille rund plade, der skal have en diameter som luftbeholderen indvendig, og lige netop nå ind i denne. Når det

tilsvarende stangsystem i vognens anden ende er færdig, og fjederen er anbragt i luftbeholderen, vil disse to små plader virke som fjederbelastede stempler og dermed give det fornødne tryk ud mod pufferne. Trykket kan man selv bestemme (forsøge sig frem til) ved afkortning af fjederen. I stedet for hængslet på tværstykket kan man eventuelt nøjes med at bore et 1 mm hul på hængslets plads og lade trykstangen gå igennem, medens der loddes en lille ring af 0,5 mm kobbertråd på trykstangen som anslag. Begge dele skulle fremgå af fig. E og (delvis) af foto 2 og 4.

Trækkrogen bukker jeg af et lille messingsøm. Sømmets hoved skal ligge an mod pufferplankens inderside og loddes fast der, medens resten af sømmet udenfor danner krogen, fig. F.

Perronskærmene på endeperronerne laves også af konservesdåseblik og loddes på perronens blik-bundplade, fig. G. Inden de loddes på bukket de, ved den ene af de lodrette kanter, over et stykke 2 mm rundjern (f. eks. det baggeste af et 2 mm bor). De holdes nu forsigtigt ned til bundpladen og loddes indvendigt.

Udvendigt langs deres overkant loddes et stykke 0,5 mm kobbertråd, og dette afsluttes ved overgangsbroen, hvor det bukket som det gelænder mellem vognene der skal forhindre at de rejsende falder ned. For ikke at få flere lodninger at holde styr på end højst nødvendigt, bukker jeg det hele af ét stykke tråd som vist på fig. H.

Overgangsbroer klippes ud efter tegningen af konservesdåseblik og loddes på perronens bundplade - indvendig - mellem de to perronskærme. Dette afsluttes med pålodning af to stykker 0,5 mm kobbertråd nederst i hver side af overgangsbroerne for at markere disses hængsler. Det kan måske forekomme nogen besværligt, at jeg ikke lodder "hængslerne" på inden jeg lodder overgangsbroen på, men det gælder her, som mange andre steder i vor hobby, om at foretage de største og mest varmekrævende lodninger først. Hvis man her lodder hængslerne på først, risikerer man at de falder af igen, når man lodder overgangsbroen fast. Her kan man så indvende, at der findes tin med forskelligt smeltepunkt, men så

er vi vist ved at bevæge os over mod det "mere-tekniske". Se iøvrigt skitse H.

I hjørnerne anbringes de fire tagstøtter, som jeg laver af 0,8 mm kobbertråd, og lodder på perronskærmen indvendig, fig. I.

Vacuumslingerne laver jeg af et lille stykke (ca. 17 mm) 0,8 mm kobbertråd samt 100-150 mm (afhængigt af tykkelsen) 0,2-0,3 mm lakeret kobbertråd fra en gammel radiospole, transformer eller lignende. Den tynde tråd loddes på enden af den tykke (foto 5) og sættes i boremaskinen. Med forsigtighed kan man nu spole den tynde tråd op på den tykke og man afslutter med at lodde den tynde tråds anden ende fast. Herefter bukket som vist på fotografiet og det hele er klar til at blive loddet på perronskærmen.

Nu ridses et stykke tyndt krydsfiner (0,5-0,8 mm) som planker og tilpasses ned mellem vognkasse og perronskærme. Til sidst limes det fast med Araldit.

Trinbrætterne kræver næppe nogen større forklaring. Jeg borer et 1 mm hul i vognrammen umiddelbart under vognavlen. Derefter bukket en bøjle af et stykke 0,8 mm kobbertråd (fig. J). Dette loddes fast på vognrammen, indvendigt ved hullet og yderst på pufferplanken. Trinbrættet loddes på bøjlen, medens det lille (det øverste) trinbræt tilpasses mellem pufferplanken og bøjlen og loddes direkte på vangsens underside.

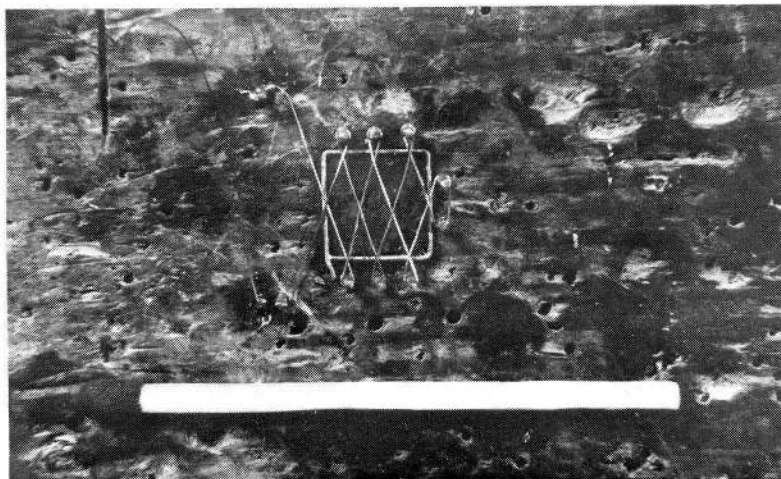
Så er vi nået til det vel nok sværeste stykke loddearbejde ved en sådan vogn (svært - indtil man får lært at spare på tinnet!): Perronlågerne. Det er samtidig en af de ting læserne har bedt om en beskrivelse af fremgangsmåden for i mange af de dejlige breve, vi modtager. Her følger derfor en beskrivelse af, hvordan jeg laver en låge til de her omhandlede vogne, men det må indrømmes, at denne beskrivelse ikke passer på en normal DSB-låge, men her kan andre læsere måske hjælpe???

Jeg banker med forsigtighed et stykke 0,5 mm fortinnet kobbertråd lidt fladt og bukker, efter tegningen, lågens ydre ramme. Hvor de to ender mødes, ved håndgrebet, loddes rammen sammen, og desuden genopfrisker jeg fortinningen overalt for senere at opnå de bedst mulige lodninger.

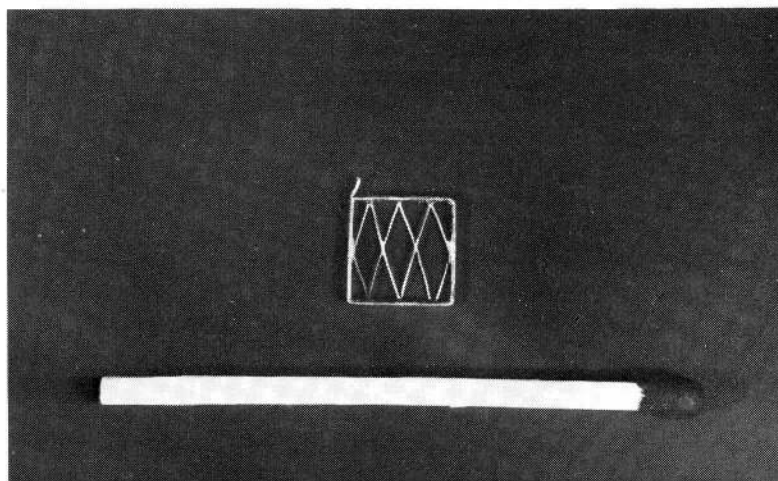
Nu anbringes rammen i en lille lære, der består af et stykke træ, hvori der er banket 10 små søm uden hoveder. Deres placering fremgår af fig. K, hvor de er mærket 1-10. Som "indmad" i lågen bruger jeg 15 cm kobbertråd, som jeg får ved at fjerne isoleringen på et stykke 220 V-ledning og bruge én kore ad gangen. Når lågens ramme er anbragt i læren, trækkes den tynde kobbertråd hen over rammen, startende i den ene side, derefter fra søm til søm, skiftevis oppe og nede indtil den anden side nås, og derefter tilbage. Her må det lige bemærkes, at sømmene skal være anbragt i en afstand på ca. 1-1,5 mm fra rammen, dels for at de "krydsninger" der kommer på den tynde kobbertråd, skal være lige ovenover rammen, dels for at man ikke skal komme til at lodde det hele sammen. Benævner vi sømmene 1-10, som angivet på fig. K, vil det sige, at starter vi ved søm nr. 1, trækkes tråden derefter rundt om sømmene som vist i rækkefølgen: 1 - 9 - 3 - 7 - 5 - 6 - 4 - 8 - 2 - 10. Tråden skal hele tiden være så stram som muligt og når den så er anbragt, loddes den forsigtigt fast alle de otte steder, hvor den krydser rammen, samt i de to kryds i lågens midte, foto 6. Endelig ikke for meget tin, men sørg for at såvel ramme som tråd og den smule tin der bruges bliver varmet ordentligt igennem og flyder godt.

Når alt er loddet kan man med f.eks. en hobbykniv, skære den tynde tråd over mellem lågen og sømmene. De resterende trådeender henholdsvis klippes og files væk, således at lågens yderkant bliver glat, se foto 7.

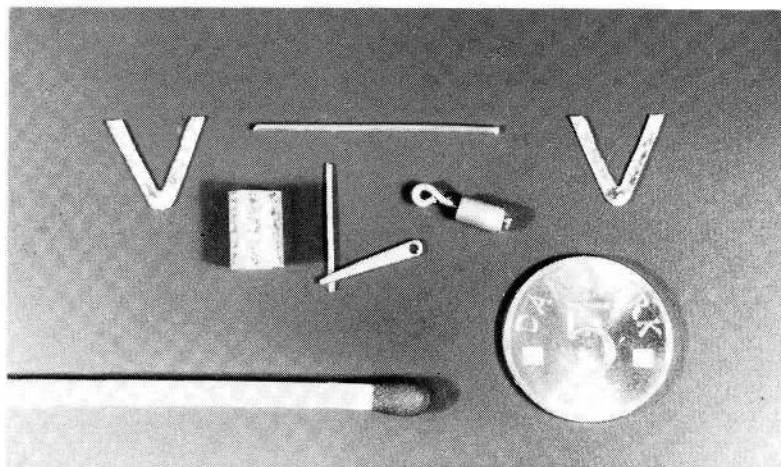
Når de første to låger er lavet, placeres de to sidste af en vogns låger således, at håndgrebet nu ligger mellem sømmene 1 og 2. Derved kommer den tynde tråd til at ligge på lågernes anden side, således at alle fire låger kan anbringes således, at den tynde tråd vender indad mod perronen, når de nu skal loddes på perron-skærmene. Det gør jeg med to små "klatter" tin svarende til den rigtige låges to hængsler. Hvor gerne jeg end ville, er det ikke rigtig muligt her at foretage en ordentlig gennemvarm lodning, for så falder lågens gitter af. De to små "klatter" må derfor laves



6. Lågeramme. Den tynde tråd er trukket hen over rammen, men endnu ikke loddet fast til denne.



7. Den færdige låge.



8. Løsdele til vacuumbremse.

således, at de lige netop får varmet perronskærm og lågeramme op, men uden at tinnnet flyder. Når loddekolben derefter fjernes, sidder der en lille klat tin tilbage, se fig. 1. Denne er tilstrækkelig til at lågen bliver siddende og kan eventuelt bearbejdes lidt med en fil.

Tilbage på undervognen mangler nu trækbukken for vacuumbremsen - med tilbehør. De to V-stykker klippes ud af dåseblik og loddes på vognrammens inderside. Et stykke stift tråd (clips) klippes af således, at det passer nøjagtigt ned mellem de to V'er, men inden det loddes fast, laves og anbringes bremsens plejlstang og kontravægt. Plejlstangen er klippet ud af dåseblik, og der loddes et lille stykke 0,5 mm kobbertråd på. Kontravægten består af et lille stykke 0,5 mm kobbertråd, hvor der er bukket et lille øje i den ene ende og loddet et lille stykke kuglepennepatron på i den anden. Begge dele fremgår af foto 8. Vacuumbremsecylindern består af 7-8 mm af et messingrør (Ballografkuglepennepatronen). Cylinderen loddes på undervognens midterplade, og de øvrige dele kan så anbringes på tværstangen og loddes fast (ses på foto 4). Jeg må indrømme at jeg ikke sætter bremseklodser og disses hængere på, men det kan naturligvis lade sig gøre.

Hermed blev undervognen for AB DA 1 færdig, medens der på KSB A 6 endnu mangler én lille ting, afløbsrøret fra toilettet. Også dette laves af et stykke kuglepennepatron, 3 mm diameter og 11 mm langt. Det loddes på vagnens yderside som angivet på vogntegningen.

Så blev også denne undervogn færdig, og vi fortsætter næste gang med maling o.l. Husk eventuel afvaskning af delene, hvis der er benyttet loddevand!!

Erik V. Pedersen

GENBRUG

Blandt de breve vi har modtaget fra læserne, er der også en del med ønsker om byggebeskrivelser af landskaber o.l. udover den egentlige modelbane. Vi tog hul på lidt af det i SP 14/3 med

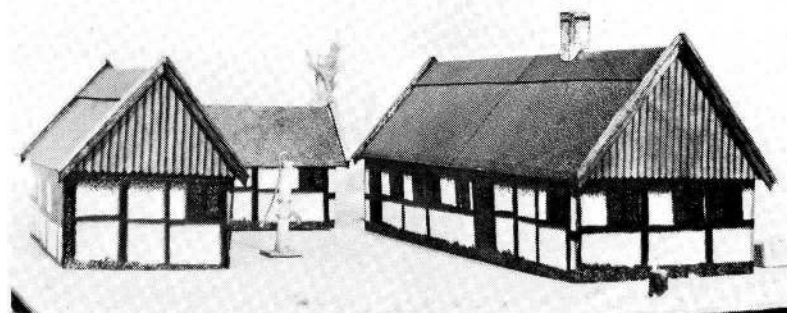
ombygning af købte byggesæt til bygninger. Imidlertid kunne mange sikkert nå meget længere, hvis de ville tage et par "1:87 briller" på, eller - sagt på en anden måde - hvergang man ser et eller andet, så sige til sig selv: Kan jeg bruge dette til noget i størrelse 1:87? Det skal næsten ligge i baghovedet og har man først opnået, at det gør det, er det utroligt så mange ting, der kan bruges.

F.eks. udgives af Frilandsmuseet i Lyngby nogle store farvelagte kartonark med tegninger af flere af museets bygninger. Disse ark, der er i størrelsen 1:75, er lige til at klippe ud og klistre sammen. De er måske knap så anvendelige som plastbyggesæt, og størrelsesforholdet 1:100 havde måske været bedre til H0, men de kan f.eks. udmærket bruges i baggrunden. Eventuelt kan de bruges som tegning til et hjemmebygget hus i det rette størrelsesforhold.

Også i dagligdagen kan man gå og falde over ting, der kan bruges. Et af de store mejeriselskaber, Øernes, benytter i øjeblikket

en mælkekarton til deres kakao-skummetmælk, hvorpå er gengivet et fotografi af en stråtekt bindingsværksbygning. Billedet er lavet som en slags frise, i brunt tryk, som går helt rundt om kartonen. Efter at have set på den et stykke tid, slog det mig en dag, at den måtte da kunne bruges til noget. Størrelsen så ud til at være i orden, så hvorfor ikke prøve. Resultatet ses på de vedstående foto.

Egentlig byggebeskrivelse er vel næppe nødvendig, det kan laves af enhver, der har prøvet at klippe julestads. Det skal dog nævnes, at man til større bygninger, for at opnå tilstrækkelig murhøjde, er nødt til at klippe væggen af lidt oppe i stråtaget, som derfor derved bliver for småt til denne bygning. Vi tager dog blot en anden karton, hvorfra der bruges hele tagets højde (ca. 4-5 mm længere end selve bygningen). Disse tagflader klistres på så de danner et passende tagudhæng ved muren, og klistres ligeledes sammen foroven i tagryggen. Denne kan eventuelt forstærkes (og måske forskønnes



en smule) ved at få påklistret en "mønning" af et stykke vinkelbuket "tag-pap", se foto. For at dække de åbne gavlspidser har jeg indfældet et par stykker 0,8 mm krydsfiner. Disse er med en metaltspids ridsede som lodretstående planker, og farvet med cuprinol (grøn) for at bryde lidt med det øvrige, som er brunt i forskellige nuancer. Til slut er bygningerne forsynet med vindskeder af 1x2 mm trælister og krag-træer på tagryggen (disse er dog ikke med på fotografierne).

Af resterne, d.v.s. de stykker hhv. mur- og tagpap, der ikke var store nok til denne bygning, er de mindre så lavet på samme måde.

Da pappet er overfladebehandlet, er det ikke alle typer lim der binder på det. Jeg brugte kontaklim, der holder udmærket nu, men andre limtyper er måske bedre på langt sigt.

Har man således først prøvet at bygge et hus på denne måde, kan man gå videre med variationer: lange, korte, brede, smalle, høje, lave og måske med tegltag (som beskrevet i SP, 14/3).

E.V.P.

KUPESNAK

SPOR 0 GENERALFORSAMLING ---
i Tyskland!

Jeg har i flere år været medlem af den tyske spor 0-klub Arbeitsgemeinschaft Spur 0, og haft megen fornøjelse af det. Man udsender af og til et medlemsblad med mange udmærkede tips og især interesserer jeg mig for løsdele, som kan gøre bygning af danske modeller nemmere og kønnere. Jeg har tidligere omtalt de forskellige ting, jeg har brugt til mine modeller, men man kan selvfølgelig altid diskutere, om det er "nødvendigt".

Foreningen holder årlig en kombineret generalforsamling og udstilling af medlemmernes modeller, og de er fordelt jævnt over hele Tyskland med et nyt sted hvert år. I foråret 1978 blev den holdt i Hamburg, og da der ikke er så forfærdeligt langt fra Odense til Hansestaden, besluttede jeg at tage ned og kigge på sagerne. Næstformanden i OMJK Arne Kirkeby hav-

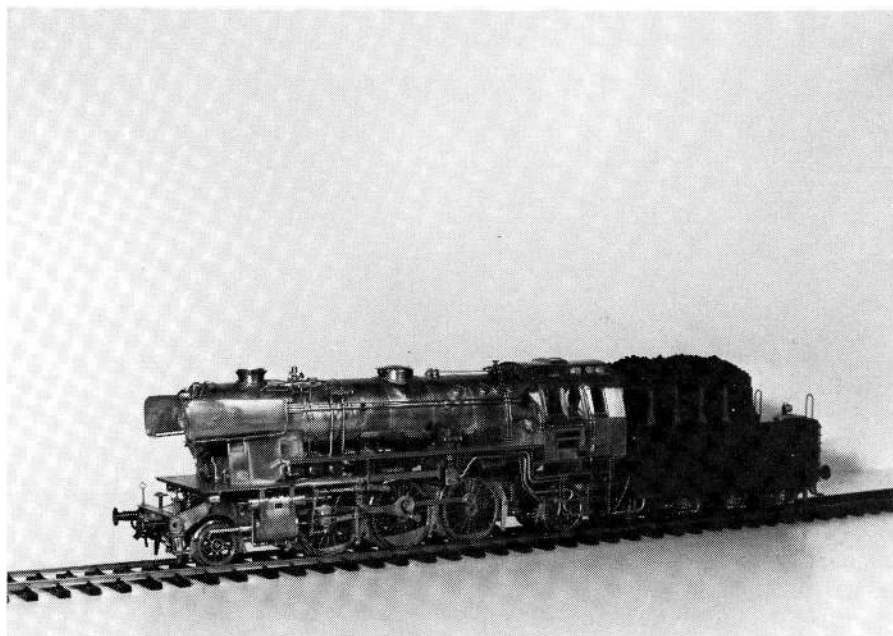
de lyst til at tage med, så vi rullede afsted med IC-eren til Flensburg en fredag eftermiddag efter arbejdstids ophør. I Flensburg steg vi om til et iltog, som bestod af et af de ældre trevognsmotor-tog, som blandt andet tidligere kørte "København-Express". Vi var snedige nok til at sætte os i den tidligere førsteklassevogn i midten af toget, hvor kupeerne endnu havde den gamle størrelse. Desværre var indmaden skiftet ud med den meget skræbete og plastagtige tyske andenklasse-indretning. På trods af sin alder gik toget virkelig fint i sporet, men tyskerne kan nu også lægge spor, så man næsten svæver. Det er ligesom det kniber i Danmark med det.

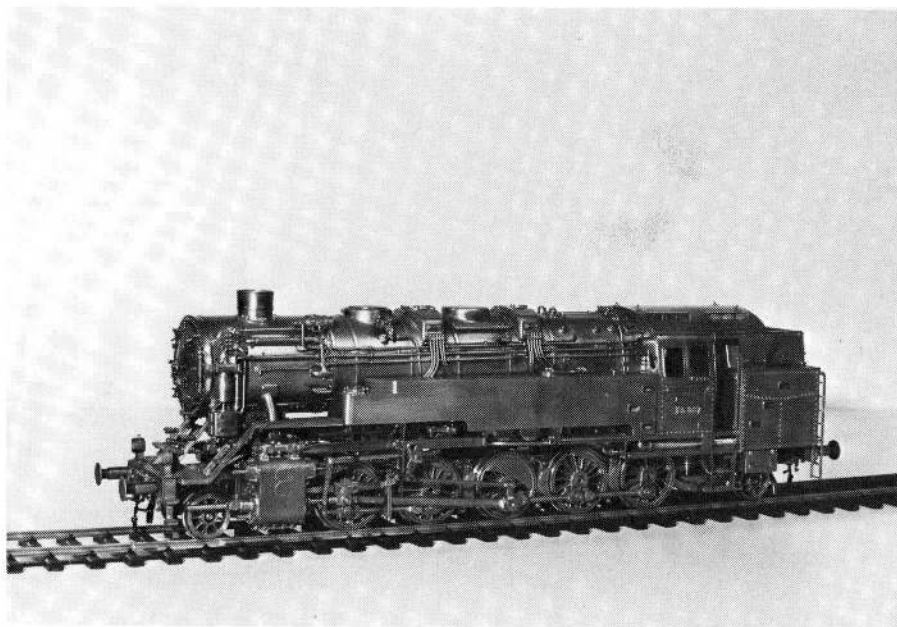
Vel ankommet til Hamburg H tog vi et S-tog til den station, som brochuren havde anbefalet, og hvorfra vort hotel kunne nås ved hjælp af diverse fodgængerbroer, som der stod. Efter lidt besvær fandt vi hotellet, som var ganske nydeligt, men på grund af det sene tidspunkt var der ikke meget modeljernbane at se. Hotellet havde lukket for serveringen, men vi var jo ikke i Tyskland for ingenting, så vi fandt nemt en udmærket spisestaurant.

Efter indtagelsen af morgenmaden næste dag, var vi klar til at se på sagerne. Et kælderrum i hotellet var indrettet med udstilling af diverse modeller og i et andet rum var opbygget et demonstrationsanlæg, hvor man kunne se diverse modeller køre.

Det er altid spændende at se, hvad andre mennesker bygger af modeller, og man kan altid lære noget. Ikke alle modeller var lige vellykkede, det var synd at sige, men sådan skal det også være. Der var forbavsende mange lokomotivmodeller, men ikke mange vogne, og det var lidt skuffende. De vognmodeller, der var, var for det meste ombyggede industrimodeller af Pola-Maxi eller lignende, og det er nu ikke det mest spændende.

Et par lokomotiver havede sig helt i top over alle de andre, og det er lykkedes mig at få et par billeder af dem. Det ene var en 23-er, som ses på billede 1. Den var meget flot, ja den var bare helt perfekt. Forhåbentlig fremgår det også af billedet. Der var en pudsig ting i forbindelse med den, som det varede lidt inden jeg fattede. På en væg i lokalet var en stor papplade, hvorpå der med tråd var "syet" diverse messingdele blandt andet et par kedler. Med store bogstaver stod der LEHRGELD øverst. Jeg fattede ikke meningen med det samme og troede det var et byggesæt fra et firma, jeg ikke kendte. Imidlertid betyder Lehr-geld "lærepenge", og et lokomotiv har trods alt ikke mere end én kedel. Næ, det var såmænd alle forbierne fra bygningen af 23-eren! Der var skæve dele, og dele, som var mislykkedes på anden måde, og det var i grunden en mægtig god ide. Det bevirkede også, at man ligesom følte sig bedre tilpas, for selv mesterbyggeren kunne



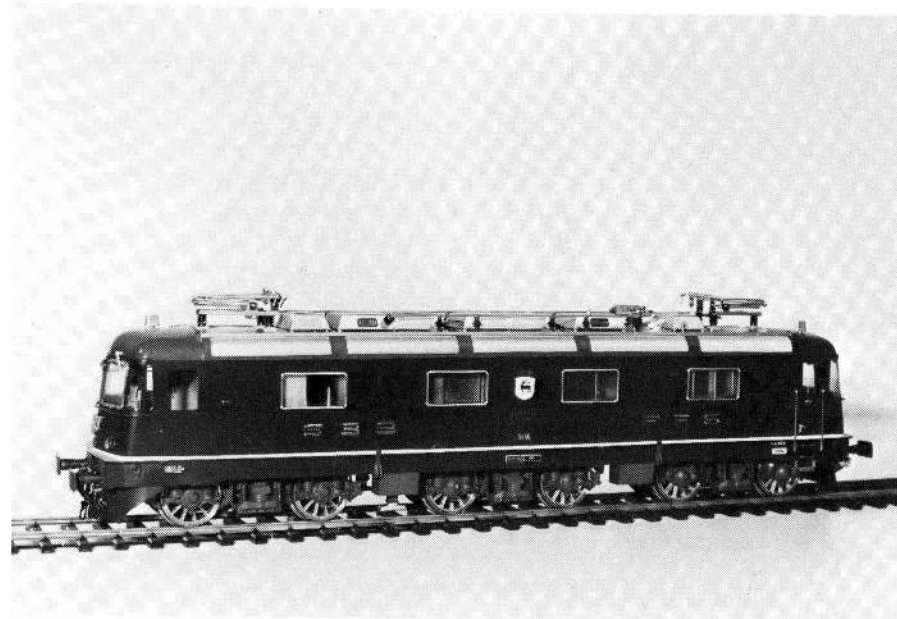


altså lave noget skidt, han var dog et menneske ligesom os andre. Det perfekte virker sommetider frastødende på en modelbygger, for han vil vel altid inderst inde tænke: Det kan jeg sandelig ikke lave, og så vil han føle sig lidt mindreværdig. Ved at se pladen med alle "skæverne" kom modellen ligesom ned på jorden, og man følte sig på bølgelængde med byggeren.

En anden fantastisk model var 85-eren på foto 2. Det var et meget stort og imponerende tenderlokomotiv i virkeligheden, og modellen var ikke mindre imponerende. Den var nok endnu flottere end 23-eren. Desværre nåede jeg ikke at se den køre på demonstrationsanlægget, da manden gik med den ligesom jeg kom, men jeg så

undersiden af den, for han gik med den, som en far går med en lille baby, nemlig i favnen. Der var alle fjedre og bremsestænger; da en mand spurgte, om røgekammerdøren kunne åbnes, ja så drejede "faderen" på de mange vridere og lukkede den op. Indeni var der udgangshætte og rørvæg o.s.v. Jo, det var en fantastisk model.

På udstillingsanlægget kørte mest et schweizisk el-lokomotiv med tre bogier som vist på foto 3. Det var prototypen til en industri-model fra firmaet Hermann i Schweiz. Hvor mange motorer lokomotivet havde, blev jeg ikke klar over, men dets trækraft var formidabel, og det var næsten lyd-løst. Kun en svag summen, når det kørte rundt med 10 store bogievogne i rasende fart. Nogle af

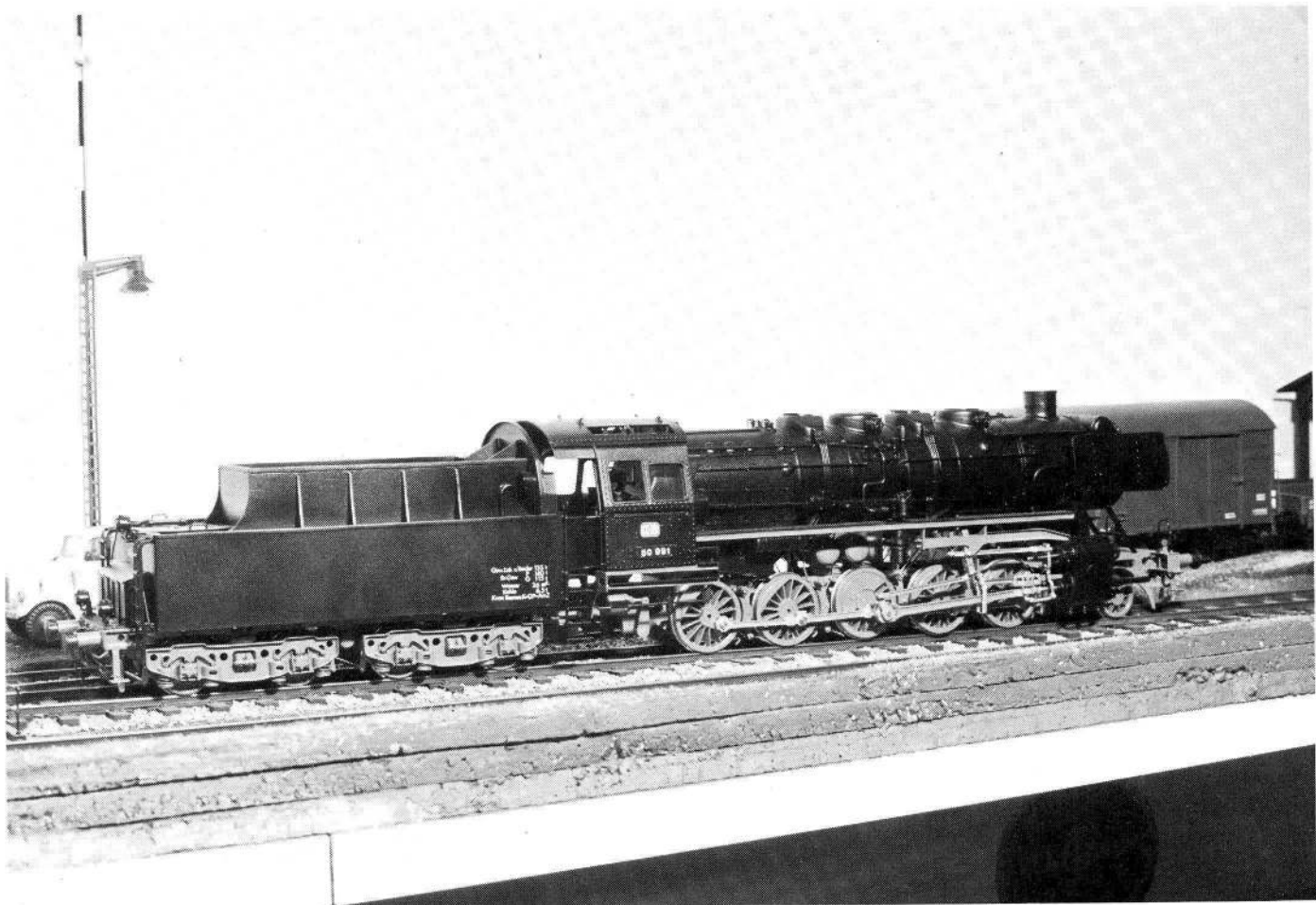


personvognene var lavet af stål og vejede flere kilo. "Det er sager", sagde min sidemand, "det er ikke sådan noget plastic, som dem der, nej disse her vejer det de skal i forhold til de virkelige". Nåda. Jeg kunne ikke lade være med at tænke på, at hvis nu lokomotivet forlod sporene, hvor mange af de omkringsiddende tilskuere ville så blive lettere kvæstede. Banen var heldigvis lagt med tysk præcision, ligesom DBs skinner, så der skete ikke noget, og imponerende var det at se.

Diverse andre industrimodeller kørte også, og en af dem kan vel nok interessere danske spor 0-folk. Det kendte og anerkendte firma "Wolfgang Hübner" kommer med en 50-er i spor 0, og den kan jo uden større besvær bygges om til en dansk N-maskine. Ved velvilje fra Hübner har jeg fået et billede af den, og den ses på foto 4. Den må siges at være ganske vellykket. Det er proto-typen, der ses på billedet, og serieproduktionen starter først til efteråret 1979. Den har kun én fejl, nemlig prisen. Den koster omkring 5000 kr. og det er jo også en slags penge. Den hårde D-mark gør sit til det, men måske den senere tids mange strejker i forbundsrepublikken kan få den til at falde! Det er da et fromt ønske. Forøvrigt er det vist en ganske god investering, for modeljernbane synes at holde værdien godt, og ældre skinnekøretøjer synes at komme op i helt hysteriske priser. Jeg så fornylig en annonce i et tysk modeljernbaneblad, som imponerede mig. Det drejede sig om et elektrisk 3-vognstog i spor 1 fra "Rheinuferrbahn" fremstillet i beskedent omfang engang i 1930'erne. Der var et til salg, og manden udbød sig tilbud, dog ikke under 35.000 DM! Det var dog ligegodt en god pris for et gammelt bliktog.

Det kan vel være et godt argument over for "overkommandoen" eller "kassimesteren" derhjemme til at få bevilget en N-maskine. Ideen er hermed til gratis afbenyttelse.

Imidlertid kan mere beskedne modelbyggere også have fornøjelse af den dyre 50-er. Formentlig vil Hübner også sælge løsdele fra lokomotivet, det plejer han da, og der kan være ting, som det kan være vanskeligt at lave selv, og som man med fordel kan købe. Hju-



lene for eksempel og styringer. Jeg skal holde læserne underrettet, når jeg får noget at vide om det.

Under selve generalforsamlingen, som jo ikke interesserede os to danskere så meget, var vi ude at kigge på byen. Det var lørdag formiddag, så forretningerne var åbne. Det er tydeligt, at Hamburg er en rig gammel handelsby, for der er mange store og smukke forretninger. Jeg har en svaghed for klassisk musik, og var inde i nogle pladeforretninger. Sikke værelagre, oh la la. Der var sandelig ikke bare en plade af hver, nej der var 10-20 stykker af mange af dem. I anledning af generalforsamlingen havde flere hobbyforretninger udstillet 0-modeller, som også var værd at se på. Det japanske konsulat udstillede japanske damplokomotiver, som virkelig var dampdrevne. Lækre sager til ikke helt ustyrlige priser, men desværre var de fleste i større målestok end 0.

Alt ialt var det en udbytterig weekend i Hamburg. Det var i grunden sørgeligt, at Kirkeby og jeg var de eneste danskere, der var mødt op. Hvor blev DMJU af? Selv om det er udenlandske modeller,

så kan man altid lære noget og få fiduser. Jeg fik også en lang snak med hr. Hehl fra klubbens indkøbsafdeling, som jeg flittigt benytter, og det er altid godt med personlig kontakt med dem, man ellers kun skriver sammen med.

HGC

QUIZ!!

QUIZ-svar, tilføjelse:

Fra Hammerfest i det nordligste Norge har en læser af SP gjort opmærksom på, at svaret på quiz-spørgsmål nr. 9 ikke er helt fyldestgørende. "Neptun" blev nemlig fra sommerkøreplanen 1973, medens toget endnu kørtes af de gamle danske lyntog, videreført fra Berlin ostbahnhof i Østberlin til Berlin Zoo i Vestberlin.

Tak for berigtigelsen!

James Steffensen

ANNONCEANNONCEANNON

SÆLGES:

DSB tjenestekøreplan 1971/72, (I a, I B og II) samlet kr. 75,-
 DSB tjenestekøreplan Øst, sommer 1972 (S-tog) kr. 25,-
 DSB tjenestekøreplan, vinter 1977/78 (Øst og Vest) kr. 20,-
 DSB særtogsanmeldelse nr. 3000 (S-tog) 1970, køretider, tognumre m.m. kr. 25,-
 Skematisk oversigt over DSB godsvogne og transportbeholdere 1959 (2 blade) kr. 25,-
 DSB Årsberetning 1942/43 og 1943/44, hver på 138 sider og også med statistik om privatbanerne, pr. stk. kr. 75,-
 SCANDIA fabriksplader, originale i jern fra årene: 1932, 1934, 1936, 1937, 1938, 1942, 1945, 1949, 1950, 1951, 1958, 1969: Pris pr. stk. kr. 5,-, 3 stk. for kr. 10,-.
 Alle priser er excl. porto.

Sørensen
 Hovedgaden 437 D
 2640 Hedehusene

ceannonceannonceannonce

De Gode Gamle Dage

I efterfølgende eksempler på den korrespondance, der udgik fra trafiksektionens kontor i Fredericia, vil vi denne gang holde os til dagligdagens små og store problemer, små og lidt større begivenheder, kort sagt hvad skete der, når der ikke skete noget særligt.

Som tidligere nævnt måtte der på jernbanen af og til foregå befordringer, der i vore dage udføres af Falcks Redningskorps. Her er et eksempel:

Fredericia, den 30. Maj 1892.

Nyborg Station.

Med Tog 45'Færgen imorgen overføres en II Kl. Vogn i hvis ene Coupé en Sindssyg for Middelfart. Vognen bedes videresendt Tog 45 til Striib og Toget medgivet Hjælpemaskine.

For Befordringen er løst 8 Stk. II Kl. Billetter. Togføreren bedes underrettet.

De gamle kopibøger indeholder ofte påtale, irrettesættelser og bødestrafte til de ansatte. Der skulle ikke så meget til, så faldt hammeren, hvad ses af følgende eksempler:

Fredericia, den 2. Juni 1892.

Portør 277 Sønnichsen,
Fredericia Station.

For udvist Uforsigtighed under Rangeringen paa Fredericia Station den 26. f.M., hvorved en tysk Salonvogn gik af Sporet, idømmes Dem herved en Bøde af 1 Kr., der tilfalder Sygekassen og vil være at indbetale til Hovedkassereren i Aarhus.

ooo ... ooo ... ooo ... ooo ... ooo ... ooo ... ooo

Fredericia, den 15. Januar 1893.

Portør Nr. 10, J.C. Fabricius.

For udvist Uforsigtighed ved Rangering den 2. den ds., hvorved Vogn K. 6317 beskadigedes, idømmes Dem herved efter Ordre en Mulkt af 2 Kroner, der tilfalder Sygekassen og vil være at indbetale til Hovedkassereren i Aarhus.

De idømte bøder ser ikke ud af ret meget set med nutidens øjne, men har ganske givet svedet fælt i en portørlønning dengang.

Nu hænder imidlertid også, at der gives ros til de ansatte, selv om det ikke sker nær så ofte som når der gives påtale. Følgende eksempel på ros citeres nedenfor:

Fredericia, den 16. Maj 1904.

Togbetjent 589 N.K. Nielsen,
Varde.

I Anledning af at De som billetterende i Tog 947 den 10. ds. opdagede, at en Passager rejste paa ugyldigt II. Klasses Aarskort, tilstaaes der Dem herved en Belønning paa 2 Kr., der senere vil blive Dem udbetalt.

Efterfølgende eksempel på udgående korrespondance omhandler et problem, som vist ikke kendes mere:

Fredericia, den 14. Juni 1892.

Odense Station.

Stationen anmodes om at have Opmærksomheden henvendt paa, at Commissionærer fra Md, Ap, Ac (Middelfart, Årup, Assens) ikke tildeles særlige Coupeer og selv lukke Dørene op til de tomme Coupeer, men at de blive placerede i de Vogne, hvori de andre locale Reisende befordres ligesom ogsaa med, at de ikke medføre mere Gods i Coupeerne end strængt tilladeligt.

Tidligere tiders jernbanedrift var bl.a. kendetegnet af flere lydsignaler ved rangering og togafgang, end det er tilfældet i dag. Allerede så tidligt som i 1892 var "lydudfoldelserne" dog tilsyneladende på retur, jf. følgende brev:

Fredericia, den 18. August 1892

Maskinafdelingen
Fredericia.

Fra imorgen tidlig Kl. 5 skulle Rangeringsmaskinerne ikke gjentage Rangeringssignalerne. Dampfløjten benyttes kun, naar Lokomotivføreren finder særlig Anledning dertil. Førerne bedes underrettet.

Vi har tidligere haft eksempler på nedenstående brev, men lad os se endnu en prøve:

Fredericia, den 13. September 1892.

Chefen for Lillebeltsoverfarten,
Striib.

Menageriet Scholtz - 16 Vogne - ankommer til

Fredericia Kl. 11.36 i aften og bedes overført saaledes, at det kan afgaa fra Striib Kl. 12.35 inat. Circus Schumann 15 Vogne ankommer til Striib Kl. 8.00 imorgen Form. og bedes overført saaledes, at det kan videresendes fra Fredericia Kl. 9.20 Form.

Som det ses, var Lillebæltsoverfarten nok en hindring for trafikken mellem Jylland og Fyn, men alt i alt skete overførslerne relativt hurtigt set i relation til de datidige forhold.

Efterfølgende eksempel viser en situation, der af og til omtales i de gamle kopibøger:

Fredericia, den 7. November 1892.

Til Trafikforvaltningen.

Umiddelbart før Extra D's Afgang fra Tommerup meddelte Stationsforstander Ingerslev mig, at Maskinpersonalet var meget lystigt eller Lignende, men han troede dog ikke der var noget til Hinder for, at det førte Toget.

Jeg sprang derfor op paa Maskinen, og efter at have kjørt et Øjeblik blev jeg overbevist om, at Lokomotivfører Hoppe var i høj Grad beskjenket og ude af Stand til paa sædvanlig Maade at behandle Maskinen. Fyrbøderen var vel noget beskjenket, men ikke i den Grad som Føreren.

Da Hoppe nu kun behandlede Maskinen efter min Anvisning og ved min Hjælp, var jeg fuldstændig sikker paa, at der Intet kunde tilstøde Toget, hvorfor Farten blev fortsat, og Toget ankom i god Behold til Odense, hvor jeg tilkaldte Stationsforstander Holst for at kunne bevidne Lokomotivpersonalets Tilstand.

Jeg forlangte nyt Personale fra Maskininspektøren i Nyborg til Betjening af Extra F, dette samt Hr. Maskininspektør Wood ankom Tog 49 til Odense, og efterat Maskininspektøren var bleven underrettet lod han Personalet afløse og beordrede det at tage Plads i Extratogets C Vogn.

Ved Ankomsten til Nyborg Stationsplads kom Hoppe og Fyrbøderen ud af Vognen, og da Maskininspektøren anmodede Hoppe om at forlade Sporene nægtede han at gaa samt var meget højroestet.

Vedlagt tillader jeg mig at vedlægge Indberetning fra Tommerup Station samt Erklæring fra Stationsforstander Holst.

Samme stationsforstander Holst optræder nogle dage senere i en anden rolle:

Fredericia, den 19. November 1892

Hr. Stationsforstander Holst,
Odense.

Onsdagen d. 23. ds. Kl. 9 Fm. afholdes paa

Nyborg Station skriftlig Examen over 21 Trafikelever.

Hr. Stationsforstanderen anmodes om at give Møde nævnte Tid og Sted for at deltage i Tilsynet.

I disse ligestillingstider virker det følgende brev forfriskende:

Fredericia, den 14. Februar 1893

Frøken M.J.K. Petersen,
Odense.

Generaldirektøren har under 11.de ds. resolveret, at De fra 1.ste April d.A. at regne vil være at betragte som fast ansat i Henhold til Bestemmelserne i Lov af 12. April f.Aar.

De vil derfor fra nævnte Tidspunkt være at henregne til 11.de almindelige Lønningsklasse, og dernæst til 3.die Pensionsklasse.

Da De saaledes ikke længere følger Reglerne for Trafikelever, betegnes De fra 1.ste April 1893 som Telegrafist.

Af og til er den besked, der indeholdtes i brevene meget kontant, som f.eks. følgende:

Fredericia, den 17. Juni 1893.

Glamsbjerg Station.

Paa Kontordøren skal være anbragt en Plakat, hvorved det forbydes Jernbanens Kunder Adgang til Kontoret.

Denne Plakat skal strax fjernes.

Det hænder af og til at der forekommer breve med et indhold som følgende. Anledningen må denne gang være åbningen af Himmerlandsbanerne.

Fredericia, den 26. Juni 1893.

Vamdrup Station.

Stationen bedes underrette Portør C. Andersen om, at Extratog vil afgaae fra Hobro Lørdag den 1. juli om Morgenen til Befordring af de Ansatte og Deres Bohave.

Af de gamle kopibøger fremgår det overalt, at der dengang har været meget at køre med for banerne. De toner, der lyder er ganske andre end dem, man i snart mange år ellers har hørt fra jernbanerne. Det er naturligvis ikke så mærkeligt, da jernbanens værste konkurrent - Automobilen - jo dårligt nok eksisterede før århundredeskiftet. Her følger en indberetning til trafikafdelingen i Århus:

Fredericia, den 3. November 1895.

Ved hoslagt at fremsende Stationernes Indberetninger for Sommerhalvaaret skal jeg kun tillade mig at bemærke:

Trafikken har været saa betydelig i Sommerhalvaaret, at der absolut bør træffes andre Foranstaltninger for næste Sommer saavel med hensyn til Toggangen som Vognmateriellet, naar man paa en nogenlunde Maade skal kunne tilfredsstille de Fordringer, der stilles til Banerne.

Det er formentlig ønskeligt, at alle fyenske Stationer samt Lunderskov erholder Billetter til sydfyenske Bane, ligesom at Bramminge faar til Tarm og Slagelse.

Mellem Esbjerg og Hamborg er der oprettet regelmæssig ugentlig Dampskibsforbindelse, hvormed der navnlig tilføres Esbjerg og derigennem hele Vestkysten ret betydelige Godsmængder.

De usle lønninger der i "de gode gamle dage" blev de ansatte til del er tidligere nævnt. Her er endnu et eksempel:

Fredericia, den 25. December 1904.

Direktøren for Trafikafdelingen,
Kjøbenhavn.

Herved tillader man sig at meddele, at Arbejdet ved Udfejning af Holstebro-Herningbanens Personvogne i Herning er overdraget til den nuværende Vognrengøringskone mod at den hende tilkommende Dagløn forhøjes fra 1 Kr. til 1 Kr. 33 Øre fra 1. Januar 1905 at regne. For Arbejdets Udførelse i Resten af indeværende Maaned er Betalingen fastsat til ialt 3 Kr.

RØGKAMMERSMULD

Berlinerekspressen, tog 73, var i sin tid meget benyttet af rejsende, der skulle sydpå. Efter vore begreber var det et yderst sindigt tempo, man benyttede sig af i slutningen af tyverne. Man var først på Masnedø kl. 12.05 efter 1 time og 55 min. kørsel, altså med afgang kl. 10.10 fra København H. Højeste hastighed var 90 km/h, laveste 15 km/h, nemlig over Masnedundsbroen. Kl. 16.00 var de rejsende i Warnemünde, men så havde man også oplevet 2 færgetur på henholdsvis 18 min. (over Masnedund) og 2 timer og 10 min. (over Østersøen), et ophold i Ringsted på 1/2 minut af driftshensyn, 8 min. rangering på Masnedø (til færgen), oprangering i Orehoved på 15 min. samt 18 min. i Gedser, så man kan nok sige, at der skete noget på sådan en tur. Når der var mange rejsende til et tog brugte man meget før i tiden - det hænder vel af og til endnu - at afsende 2 afdelinger - eventuelt 3 - af sam-

For de af SIGNALPOSTENS læsere, der specielt interesserer sig for forsvundne sidespor et par smagsprøver:

Fredericia, den 9. Juli 1894

Vejen Station.

Vejen Mosespor vil indtil videre ikke blive benyttet.

Bevogtning og Signalering ved Sporskiftet op-høre fra og med Tog 271 idag.

ooo ... ooo ... ooo ... ooo ... ooo ... ooo ... ooo ... ooo

Fredericia, den 30. November 1904.

Trafikbestyreren i 3' Kreds,
Aarhus.

I Anledning af at Befordring af Vogne over Alken Havnebane fra 1. December d.A. foregaar ved Hestekraft, tillader man sig at henstille, at saavel Vognfordeleren som Stationerne Laurbjerg, Lerberg og Hadsten instrueres om fortrinsvis at benytte Vogne med Skruebremse til Forsendelser bestemt for Alken Havnebane.

Måske en eller anden læser lejlighedsvis kunne fortælle noget om sidstnævnte sidespor, der gav anledning til lidt besvær, da stigningen var så stor, at der måtte mere end én hest til for at trække en vogn opad, og hvad var det, der blev befordret???

Ib V. Andersen

me tog. Første afdeling ville man helst med for at sikre sig de bedste pladser på færgerne.

I september 1929 havde der været noget kongreshaløj og af den grund sendte man tog 73 af sted i 2 afdelinger på grund af de mange rejsende. Da første afdeling havde passeret Næstved kl. 11.29 var der tid nok til at lade en rangermaskine køre tværs over hovedsporene inden anden afdeling skulle passere.

Rangermaskinen futede så fra den ene side af stationsterrænet, over hovedsporene til den anden side af stationen. Men da man så i signalposten (ingen vittigheder om bladet her!) ville stille sporskiftet tilbage i ret stilling, virkede motorstrømmen ikke, i hvert fald fungerede sporskiftet ikke. Signalpasseren prøvede gang på gang at omstille håndtagene, men intet skete. 2. afdeling af tog 73 var nu lige ved Næstved, og det var ikke særlig heldigt, at

et af dagens vigtigste tog nu blev forsinket, hvilket kunne have til følge, at forsinkelsen meget nemt kunne brede sig til det sydlige udland, hvis færgen i Gedser ikke kom nogenlunde rettidigt afsted. Men held i uheld. Tilfældigvis opholdt telegrafformanden sig i kommandoposten. Åbenbart måtte han kende noget til motorer i sporskifter, for ekspres blev han sendt ud for at efterse den famøse sporskiftemotor.

Da telegrafformanden havde fået dækslet, der dækkede for motoren, af, og begyndte at se den efter, fandt han meget hurtigt fejlen. Det viste sig at en ørentvist havde sat sig mageligt til rette i kontakten og derved hindrede at strømmen kunne slut-

tes og altså at sporskiftet kunne omstilles. Efter at insektet var blevet fjernet fungerede alt perfekt igen.

Denne lille hændelse var nok hurtigt blevet glemt, hvis ikke lokoføreren i tog 73, 2. afdeling, i sin kørebog havde anført, at han havde holdt for stop i 3 minutter foran Næstved. På rette sted undersøgte man nu hvorfor et så vigtigt tog var blevet stoppet, og derved blev historien om tog 73/2 og ørentvisten kendt af en lidt videre kreds. Det sagde i hvert fald den gamle lokomotivfører, der fortalte historien.

JG

Klubnyt

Internationalt børnear og modeljernbane.

Birkerød kommune har i anledning af det internationale børnear opfordret de forskellige foreninger i kommunen til at deltage aktivt med diverse arrangementer og indsamlinger.

Birkerød Jernbaneklub har i den anledning planlagt en række arrangementer sidst i oktober måned 1979.

Fra legetøj til hobby er temaet på en udstilling, som både skal vise udviklingen af legetøjstog gennem tiden, og hvordan et legetøjstog kan udvikle sig til en avanceret hobby. Den spændende udvikling fra det simple legetøjstog i træ, bly eller blik til de nuværende mekaniske vidundere med lyd og røg, håber vi at kunne gøre så fuldstændig som muligt med hjælp fra samlere og andre interesserede personer, så nutidens børn kan se med hvor simple midler man før i tiden kunne skabe et legetøjstog.

Udstillingen skal endvidere vise opbygningen af en modelbane i de enkelte detaljer, hvor fremstillingen af borde, sporanlæg, landskaber, huse og træer m.m. vil blive vist i de enkelte faser.

I forbindelse med udstillingen vil der blive arrangeret filmforevisning med diverse jernbanefilm i Birkerød Bio samt forevisning af klubbens lokaler og anlæg.

Vi vil endvidere forsøge at arrangere en auktion over legetøjstog samt andet interessant gammelt legetøj, og det indkomne beløb går til et u-landsprojekt for børn. Det er vort håb, at så man-

ge som muligt vil støtte formålet ved at skænke ting til auktionen. Vi har allerede haft en omtale af ovennævnte indsamling i de lokale aviser, og skulle nogle, der læser dette, ligge inde med ting, kan de henvende sig på nedenstående telefonnumre.

For at gøre arrangementet så spændende og interessant som muligt, opfordrer vi alle der skulle ligge inde med interessante ting der kan bruges til arrangementet til ligeledes at kontakte nedenævnte.

Datoen for arrangementet vil blive bragt i næste nummer af SIGNALPOSTEN.

Telefon 02-88 28 78, kl. 9-17.30, Erick Holm (Tommelises Modelskrædderi) og telefon 02-81 79 05, kl. 19-21, Preben Nørgaard.

Birkerød Jernbaneklub
Preben Nørgaard

FRA MIT KUPEVINDUE

LOKOPRISER

For en del år siden holdt jeg - ja, jeg siger jeg, for det var mig, der kørte - på en sjællandsk station med et stort godstog: E 900 og der var 900 t med samt det, man fra udgangsstationen havde fortiet! Vi ventede ret længe, og imens loko- og togpersonale slog en sludder af - og jeg stod og kiggede ud af sidevinduet, ud i natten, kom jeg til at tænke på, hvad sådan en sort rad egentlig kostede fra ny. Men det blev ved tanken, for nu dukkede en MO med 2 CL op af mørket og vi fik afgang.

Forleden kom der brev fra Holtrup med indkaldelse til SP-

møde, og hvor han traditionen tro rykkede os arme skribenter for stof - og det skulle være noget nyt som SPs stakkels læsere ikke kendte i forvejen. Så var der ikke andet at gøre end at lade hjernecellerne passere vridemaskinen, og da jeg samme dag sad og kiggede lidt i alle mine gamle sager, dukkede så hin nat på den sjællandske station op i erindringerne.

Ja, hvad kostede egentlig et damploko op gennem tiden - her er nogle pluk fra mine arkivalier:

A 129, 1882	33.729 kr.	
G 77, 1875	43.880 -	Essl.
G 106, 1878	30.938 -	Han.
G 166, 1884	36.600 -	Hart.
G 168, 1888	39.300 -	Maff.
G 601, 1897,	34.600 -	Ess.
(bemærk de stærkt svingende priser på litra G)		
J 1, 1886	24.680 kr.	
Cs 246, 1876	43.000 -	
Hs 365, 1876	24.000 -) NB.
Hs 422, 1902	19.200 -	
F 500, 1899	32.334 -	
F 685, 1922	124.625 -	
F 428, 1918	52.855 -	
Q 337, 1930	105.210 -	
O 301, 1896	35.820 -	
K 501, 1894	41.610 kr.	
C 701, 1903	43.185 -	
C 709, 1903	83.000 -	
D 801, 1902	44.347 -	
D 871, 1920,	218.287 -	amk.
D 900, 1922	198.546 -	Frichs
P 901, 1907	83.000 -	
R 934, 1912	86.676 -	2-cyl.
R 963, 1924	249-748 -	3-cyl.
S 721, 1924	148.868 -	Borsig
S 723, 1927	179.534 -	Frichs
H 800, 1923	251.440 -	
H 786, 1941	356.900 -	
E 964, 1937	30.876 -	plus
	for ombyggn.	30.230 -
E 980, 1943	440.310 -	
N 201, 1952	120.000 -	

A. Gregersen

ET JULETOG

I de første årgange af SP var der regelmæssige rapporter om jule- og påsketraffikkens forløb og især togenes oprangering. På Københavns hovedbanegård kunne man for en halv snes år siden (og måske endnu?) træffe bladets daværende medarbejder E. Lehmann travlt optaget med notesbogen, og altid på vej til en anden perron. Resultatet blev de nævnte rapporter, og de vakte vel ikke særlig meget opsigt dengang. I dag er de et værdifuldt kildemateriale, når togenes oprangering m.m. behandles.

Rundt omkring i samlingerne ligger der efter al sandsynlighed umådelige mængder af tilsvarende kildemateriale; hovedtræk i det store billede belyses af A. Gregersen i hans gennemgang af de nedlagte baner, men detaljerne kan ikke medtages der, ejheller data fra endnu eksisterende baner. Derfor kommer nedenfor en enkelt lille detalje, et af juletraffikkens mange forskellige særtog.

Af hensyn til befordring af juleperiodens ekstraordinært store mængder af postpakker og ilgods indsatte DSB i visse tilfælde særlige tog. Så vidt jeg ved, var de optaget i de særlige tjenestekøreplaner med julesærtog, men detaljer derfra har jeg ikke kendskab til. Som "ham på perronen" med notesbogen kunne jeg i december's mørke aften kun registrere, hvad der kom kørende nordfra og gjorde ophold i Vordingborg omkring kl. 20.30, eventuelt senere, og fortsatte mod Nykøbing F. Formodentlig kom hele toget fra København (postbanegården). Jeg ved ikke, om der blev sat vogne af undervejs. Men nu til oprangeringen:

1957	1958	1958
21. dec.	21. dec.	22. dec.
P 923	P919	P 928
CU --	CU 4152	CU 4122
EHA 6875	EH 6978	EH 6631
QD --	QGR 35227	IA 19016
EH 6606	EHA 6863	EHA 6870
QRB --	QGB 32849	QG 33549
QG --	IGK 19939	QRL 36701

Der ses en vis gentagelse af mønsteret fra år til år. Dels i anvendelsen af P-maskine som trækraft, dels i oprangeringen, hvor

Omsider er det lykkedes at færdiggøre det andet tegningshæfte fra ØSJS. Dette hæfte indeholder tegninger af godsvogne, stationer, remiser, trinbrætter, broer, hegn, led samt andet udstyr til en velassorteret privatbane anno 1879.

Endvidere reviderede tegninger af banens damplokomotiver og det sidst anskaffede materiel. En stor del af tegningerne er nedfotograferede originaler fra Scandia og fra Østbanens arkiv, og der er mange morsomme ting imellem.

Hæftet, som er på ca. 90 sider, er udgivet af Jydsk Modeljernbaneclub og kan købes ved at indsætte kr. 35,- på giro 1 30 85 72: JMJK, Nørre alle 79, 8000 Århus C

ØSJS
tegninger 2

der tilsyneladende optræder to "blokke": Den ene består af CU + EH + godsvogn, den anden af EH + 2 godsvogne. Den sidste togdel kan måske være hængt på undervejs (f.eks. i Næstved - det kan eventuelt være vogne fra Jylland kørt via Slagelse-Næstved). Denne mulighed understøttes måske af, at der opholdt sig pakmestre i begge E-vognene i hvert tog (samt en togfører i CU-vognen). Det fremgår af mine notater, at der var sedler med påskrift "postpakker" på nogle vogne og påskrift "ilgods" på andre. Sidstnævnte gælder IGK-vognen, dens seddeltype antyder, at vognen har gennemkørt en rela-

tivt lang strækning (men ingen notater om hvilken!). Noget tyder på, at E-vognene indeholdt postpakker, godsvognene ilgods.

"Hvor hurtigt ka' I tømme den vogn" råbte togføreren, mens elektrokarren kørte perronvogne i stilling. Svaret huskes ikke, men det gik nok hurtigt. P-maskinen med et tog, hvis indhold få dage senere skulle få mange øjne til at stråle, listede videre sydpå mod Nykøbing F og hørtes som en svag rumlen på Masnedsundbroen. En relativ fred sænkede sig over stationen indtil næste tog.

Jens Bruun-Petersen

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. 3,50, mellem 500 og 1000 gr.: Kr. 4,50, mellem 1 og 5 kg: Kr. 10,00 og over 5 kg: Kr. 16,00.

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

BILLEDGALLERIET

Atter en gang blev der ikke plads til ret mange af de mange billeder, vi har modtaget til denne rubrik. Jeg har lovet mig selv, at næste gang!



Sneplovtog afgår fra Frederikshavn mod Ålborg efter at have ryddet banen, som havde været lukket fra aftenen før. Billedet er fra februar 1977 og er taget af Lars Møller Jensen.



OHJ 38 med HTJ PH 146 og HTJ C 35 mellem Ruds-Vedby og Kulby den 22. februar 1979. Foto: Carl-Johan Semler.



Driften på HHJ var standset flere gange i januar og februar 1979 grundet sne. Da banen blev ryddet så der sådan ud mellem Beder og Malling. Foto: Asger Christiansen.



FFJ, Sæby station med M 3207 i oktober 1967.
Foto: Frank G. Sørensen.

