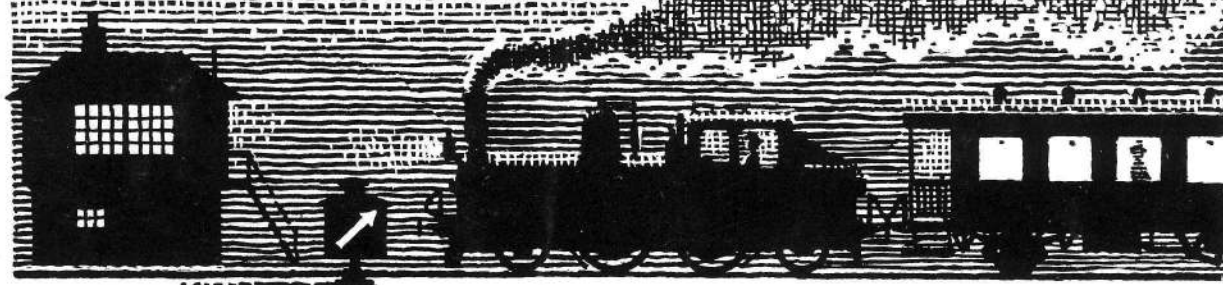


# SIGNALPOSTEN



**15** årgang **1979** sept., nr. **3**

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

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

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

#### REDAKTION:

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

#### REPRODUKTION:

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

#### TRYK & BOGBINDING:

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

15. ÅRGANG, NUMMER 3:

SEPTEMBER 1979

Indhold i dette nummer:

Damploko, anvendelse 5, privatbanerne, LB og SFJ ...	99
Adams Hjørne, HFHJ M 11 .	109
Kupesnak .....	113
Sporplan .....	116
Vi bygger, genbrug 3. ....	118
De gode gamle dage .....	123
UK-modeller .....	125
Læserbreve .....	126
Litteratur .....	128
Billedgalleriet .....	129

Forsidebilledet: OHJ 38 syd for Løve, 4. februar 1979.  
Jan Forslund.

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  
incl. 20,25% moms.

KÆRE LÆSER!

Mens jeg konciperer disse linier har jeg ikke noget reelt overblik over hverken dette nummers indhold eller over muligheden for overholdelsen af de tidsfrister, jeg sædvanligvis lægger for fremstillingen af bladet.

Jeg ved godt, at jeg ikke burde byrde læserne med mine private sorger, men når der er forhold, der berører de løfter, jeg har afgivet, synes jeg det er min pligt at oplyse om baggrunden:

Min mor døde pludselig den 25. juni 1979. Hun havde haft et par alvorlige blodpropper i hjertet, men var tilsyneladende kommet godt over dem og virkede frisk, og dødsfaldet kom derfor som et kæmpechok for alle, der kendte hende.

For mig, der - som uforbederlig ungkarl - bor hjemme, som derfor er blevet "opvartet" i alle ender og kanter, og som af den grund har haft megen fritid, som er anvendt til mange hobbies (herunder ikke mindst SP) betyder det bl.a., at de huslige pligter indskrænker denne fritid.

Desuden har min mor været bladets fremragende korrekturlæser. De fejl, De alligevel har kunnet finde, skyldes ganske enkelt, at hun ikke har set det pågældende manuskript.

Hun har også været telefonpasser i dagtimerne, hvor jeg må "trælle for føden", og derved taget sin del af slæbet.

Men ikke mindst har hun ved sin intense medleven i bladets liv og levned været en solid støttepille og "opildner", når jeg en gang imellem synes noget gik skævt.

## Nyt Fra Redaktionen

Som læseren formentlig vil kunne forstå, er jeg en del forstumlet lige nu - og arbejdet med bladet går kun trevent. Men det skal på gaden, også selv om det er fuldt af trykfejl eller andre fadæser, som situationen kan give anledning til.

Hvordan tingene vil udvikle sig må tiden vise, og vi skal på det førstkommande redaktionsmøde drøfte sagerne igennem.

Jeg mener at SP fortsat bør udgives, for når godt 1000 mennesker frivilligt betaler en ublu pris for 4 numre med knap 200 sider om året, må bladet have en mission.

Som De ved, er SP mit hjertebarn og måske har jeg været egoistisk og "har raget" for meget af arbejdet til mig selv - så meget, at det lige nu synes for overvældende.

Som sagt - vi må drøfte sagerne i vor lille udgiverkreds. De får videre orientering i næste nummer - det er nr. 4 og det sidste i årgang 1979. Jeg lover at det vil komme - men tidspunktet tør jeg ikke afgive løfte om.

På genhør.

Holtrup



Sidst i 1920'erne var ca. 1/3 af de kørte kilometre damp, i løbet af 1930'erne faldt dette tal til ca. 10% og efter skinnebussernes anskaffelse og efter at man havde forsynet et par af de gamle motorvogne med Leyland-motor og nu brugte dem som SM-afløsere og i det daglige godstog, svandt damp-kilometrene ind til ingenting.

1952/53: 165.100 togkm, 10.800 af disse var damp,  
1954/55: 165.300, hhv 3.300,  
1955/56: 160.200, hhv. 536 km og hermed var det slut med dampkørslen og nu var også kun loko 3 tilbage.

#### BANERNE PÅ SYDFYN

Dette store banenet bestod af følgende strækninger:

Odense-Svendborg, SFJ, 48 km, åbnet 1876, til DSB 1949.

Ringe-Fåborg, RFB, 29 km, åbnet 1882, til DSB 1949.

Ringe-Nyborg, (RNB), 26 km, åbnet 1897, til DSB 1949.

Svendborg-Nyborg, (SNB), 37 km, åbnet 1897, til DSB 1949.

Odense-Fåborg (over Nr. Broby), (ONFJ), 52 km, åbnet 1906, til DSB 1949.

Svendborg-Fåborg, (SFB), 26 km, åbnet 1916, til DSB 1949.

SNB, ONFJ og SFB blev betegnet Randbanerne.

Efter overgangen til DSB i 1949 er samtlige strækninger - bortset fra Odense-Svendborg nu nedlagt.

#### TRÆKKRAFT:

#### DAMPLOKO:

SFJ 1, se "201", 1875-1912  
SFJ 2, se "201", 1875-1912  
SFJ 3, se "201", 1876-1923  
SFJ 4, se "201", 1876-1923  
SFJ 5, se "201", 1876-1932  
RFB 6, se "201", 1881-1932  
RFB 7, se "223", 1881-1923  
RFB 8, se "223", 1881-1923  
SFJ 9, se "223", 1881-1950  
SFJ 10, se "307", 1889-1950  
SFJ 11, se "201", 1891-1923  
RNB 12, se "212", 1896-1932  
RNB 13, se "212", 1896-1932  
SFJ 14, se "212", 1896-1950  
SFJ 15, se "212", 1896-1951

SFJ 16, se "312", 1899-1932  
SFJ 17, se "214", 1900-1923  
SFJ 18, se "214", 1900-1923  
SNB 19, se "210", 1897-1952  
SNB 20, se "210", 1897-1952  
SNB 21, se "210", 1898-1952  
SNB 22, se "210", 1898-1954  
ONFJ 23, se "215", 1906-1952  
ONFJ 24, se "215", 1906-1954  
ONFJ 25, se "215", 1906-1954  
ONFJ 26, se "215", 1906-1954  
SFJ 27, se "303", 1909-1918  
SFJ 28, se "376", 1910-1932  
SNB 29, se "376", 1910-1963  
SFJ 30, se "377", 1912-1918  
SFJ 31, se "376", 1914-1963  
SFB 32, se "376", 1917-1961  
SFB 33, se "376", 1917-  
SFJ 36, se "311", 1917-1950  
SFJ 37, se "311", 1917-1950  
SFJ 38, se "311", 1917-1950  
SFJ 1", se "336", 1923-1949  
SFJ 2", se "336", 1923-1949  
SFJ 3", se "336", 1923-1938 °  
RFB 4", se "336", 1923-1949 °  
SFJ 5", se "336", 1923-1938 °  
RFB 6", se "336", 1923-1938 °  
RFB 7", se "336", 1923-1938 °

° henstillet 1932.

#### NAVNE PÅ LOKO:

1: ODIN  
2: THOR  
3: ST. KNUD  
4: ST. JØRGEN  
5: EGESKOV  
6: PALNATOKE  
7: FREYR  
8: FREIA  
9: BALDUR  
11: LOKE  
19: TISELHOLT  
20: ØRKILDSHUS  
21: NYBORG  
22: SVENDBORG

#### MOTOR:

SNB, MB 1, 150 HK, 1926-1949  
SFB, MB 2, 150 HK, 1926-1949  
ONFJ, MB 3, 150 HK, 1927-1949  
SFJ, MB 4, 150 HK, 1929-1949  
SFJ, MD 6, 300 HK, 1932-1949  
SFJ, MD 7, 300 HK, 1932-1949  
SFJ, MD 8, 300 HK, 1932-1949  
SFJ, MD 9, 300 HK, 1932-1949  
SFJ, MD 10, 300 HK, 1932-1949  
SNB, MD 11, 300 HK, 1932-1949  
ONFJ, MD 12, 300 HK, 1932-1949  
SFB, MD 13, 300 HK, 1932-1949  
Traktor, Breuer, ???-???  
Traktor, Dieppe, ???-???

Lad os for overskuelighedens skyld behandle de mange damploko i grupper - nogenlunde typemæssigt opdelt.

Type B1T2, nr. 1-6, 11. (nr. 4 og 6 omnummereret 1923 til 17" og 18").

Som omtalt under Lollandsbanen var disse små Esslingen-maskiner særdeles gode, enkle og driftssikre, og både materiale og håndværk var prima. I de første 20 år var disse loko den dominerende type på Sydfyn, men med fremkomsten af de væsentlig større 2B-loko henvistes de til de små og lette tog. De blev anvendt en del som rangermaskiner og 2 af dem blev i 1912 udrangeret og - på SFJs egne værksteder - ombygget til ét stort Mallet-loko. De resterende 5 loko udrangeredes i 1923 og 32 - en skam at ikke et af disse små veltjente loko blev bevaret for eftertiden - såvel LJ som SFJ kunne nok have afset en remiseplads til et af dem!

Der var med disse loko lagt op til en standardisering af lokotyper. Tanken fulgtes til omkring århundredskiftet med forskellige 1BT- og 2B-loko, men så var det sket - hvorfor?

Type CT2, nr. 7-9.

Disse var Esslingen C-koblede maskiner fra 1881: ret kraftige, og med den af bageste hjulsæt understøttede fyrkasse har de haft et roligt løb. Anskaffelsen skete med henblik på anvendelse i blandede tog og i godstog. De blev mest anvendt på Odense-Svendborg og Nyborg-Fåborg og efter at de store 4-koblede loko blev indsat på Svendborgbanen, blev de C-koblede stationeret i Nyborg og mest anvendt på strækningen Nyborg-Fåborg.

Nr. 7 og 8 blev udrangeret i 1923 - på grund af anskaffelsen af de nye 1B1T-loko nr. 1-7 men også på grund af den svigtende godstrafik.

Type CT, nr. 9° (ombygget) betegnedes i begyndelsen af SFJ som godstogsloko men overgik efter motoriseringen til rangertjeneste i Odense, hvilken tjeneste den iøvrigt fortsatte med efter DSBs overtagelse indtil den udrangeredes i 1950.

## BELASTNINGSTABELLER, DAMPLOKO, SYDFYNSKE BANER.

ÅR: 1937

Iltog og hurtige persontog				Persontog og blandede tog				Hurtige godstog				Langsomme godstog					
Loko	1-7	17-18	12-15 19-26	1-7	17-18	12-15 19-26	28-33	1-7	17-18	12-15 19-26	28-33	1-7	17-18	12-15 19-26	9	28-33	
S T R Æ K N I N G	A	120	100	200	160	140	240	360	200	180	300	460	220	200	360	360	520
	B	100	80	180	140	120	210	300	160	140	240	400	180	160	260	280	460
	C	90	70	150	120	100	180	260	140	120	200	340	160	140	220	250	400

ÅR: 1943

S T R Æ K N I N G	A	90	XXX	200	130	XXX	240	360	170	XXX	300	460	190	XXX	360	XXX	520
	B	70	XXX	180	110	XXX	210	300	130	XXX	240	400	150	XXX	260	XXX	460
	C	60	XXX	150	90	XXX	180	260	110	XXX	200	340	130	XXX	220	XXX	400

Gl. 1-6 og 11 er medtaget, selv om sidste lokomotiv blev udrangeret i 1932.

Dieselvogne MD, 1937, alle tog:

- 150 t på strækningerne: Svendborg-Kirkeby, Svendborg-Skårup, Nyborg-Refs Vindinge, Fåborg-Pejrup, Højrup-Espe og Fåborg-Trunderup.
- 200 t på strækningerne som nævnt under a), men i modsat retning.
- 180 t på alle øvrige strækninger.

Dieselvogne MD, 1943:

I & HP	P & Bl.	G	
a)	75	115	150
b)	110	150	200
c)	90	130	180

Strækninger som anført 1937.

Benzinvogne MB:

20 t i alle tog.

SNB og SFB har dog så vidt vides kun kørt på Odense-Svendborg.

Men nu til de 14 store 2-koblede - fordelt på 4 typer (var det strengt nødvendigt?).

Type 1BT2, nr. 19-22 (oprindelig SNB 1-4).

I 1897 åbnedes Svendborg-Nyborg (SNB), og den var indtil 1902 en selvstændig bane, herefter bortforpagtet til SFJ. Dens første køreplan bød på 4 togpar:

Tog nr.	2	4	6	8
art	bl.	bl.	P	bl.
Svg	06.45	09.45	15.15	21.15
Ng	08.30	11.35	16.45	23.40

Tog nr.	1	3	5	7
art	bl.	P	bl.	iltog
Ng	06.45	12.18	17.55	23.55
Svg	08.30	13.50	20.05	01.15

meget fornemt med et iltog! Maksimalhastigheden på SFJ (Odense-Svendborg) var allerede i 1876 75 km/h, hvilket også gjaldt RNB fra 1897, mens SNB havde max. 45 km/h, fordi den ikke havde bevogtede overkørsler, hvilket der ikke var blevet råd til, skønt banen var indhegnet.

Man ønskede et universalloko, egnet til såvel person- som godstog og med tilbørlig hensyntagen til de ret stærke stigninger (Svendborg-Skårup), og valgte et 1B-loko med 1,4 m hjul. Et godt valg! Disse maskiner kom til at forrette god tjeneste, især i de mange blandede tog. Fra 1902 blev de nummereret SNB 19-22 og kørte over hele nettet. De blev ombygget til 2B-loko i 1923/24, da de var stærkt nedslidte og dertil havde et uroligt løb i sporet. Hensigten var, at de bedre skulle kunne harmonere med de øvrige 2B-loko, men de faldt nu aldrig helt til i

Før vi går videre i teksten må jeg for en ordens skyld gøre opmærksom på, at SFJ egentlig kun var strækningen Odense-Svendborg, men at betegnelsen ofte blev brugt som en fællesbetegnelse. Alle de sydfynske baner førte selvstændigt regnskab, selv om driften var bortforpagtet til SFJ, og når der i loko-oversigten står, at et lokomotiv var anskaffet til f.eks. ONFJ betyder det i realiteten, at det er bygget for denne banes regnskab, men det kan have været anvendt på hele nettet. De store 4-koblede - tilhørende SFJ,

dette selskab - de løb dårligere, men satte til gengæld bedre i gang. De blev anvendt i alle togarter og de blev alle overtaget af DSB i 1949.

#### Type 2BT2, nr. 12-15.

De første 2B-loko kom i 1896 (anskaffet af RNB og SFJ). Det var gode og letløbende maskiner og var dertil en efterhånden tiltrængt forøgelse af trækraften både hvad antal og styrke angik. Afydre havde adskillige fællestræk med DSBs (A- og K-)maskiner, og alligevel var der noget "sydfynsk" over dem - som forøvrigt kom til at gå igen i alle senere anskaffede loko - bortset fra amerikanerne.

#### Nr. 17-18.

Omkring århundredskiftet sås amerikanske loko på en lang række europæiske jernbaneselskaber, endda i de lokobyggende lande som England, Frankrig og Tyskland. Her i landet var det kun SFJ, der fik amerikanske loko, men det gik ikke som amerikanerne håbede på - de kom ikke ind på det europæiske marked, og årsagen dertil var vel mere de noget særprægede konstruktioner end den dårlige kvalitet.

Man bør nok ændre den gængse opfattelse, der går ud på, at amerikanske loko var dårlige - under henvisning til, at de i hjemlandet fik en ret kort levetid. Dertil må siges, at udviklingen på den anden side af "dammen" gik så hurtigt, at disse loko hurtigt blev for små. I Europa blev de for dyre at vedligeholde, fordi de var af utraditionelle konstruktioner, f. eks. var stangrammen noget ret nyt her. Der herskede i konstruktionen en meget mærkværdig blanding af noget groft og robust - og et forsøg på at give maskinerne et elegant og let indtryk; det gik især ud over dele af gangtøjet. De slog aldrig rigtig an, hverken hos ledelsen eller det kørende personale. Ved SFJ fik disse - vist iøvrigt ganske gode - loko kun en levetid på ca. 23 år. De var for dyre at vedligeholde, og man mente at kunne undvære dem, da de små 1B1T-loko blev købt i 1923.

#### Nr. 23-26.

I 1906 åbnedes ONFJ og til denne bane blev købt 4 loko 2B.

Det blev det største 2B-loko ved vore privatbaner - en særdeles fin maskine både af konstruktion, udførelse og udseende. De blev hurtigt populære hos lokopersonalet og indsattes fortrinsvis på Odense-Svendborg banen. I løbet af 1920erne gennemgik de en større ombygning: de fik overheder og 2 af dem ny og større cylindre med rundglidere. Også ved disse loko var der denne kombination af Busse/Sydfyn - et meget tiltalende loko hvad udseendet angik.

Ved sydfynske baner blev maksimalhastigheden efterhånden 70 km/h, og alle 2B- samt de ombyggede 1B-loko blev sat til 70 km/h. Det siges, at både nr. 12-15 og nr. 23-26 - når de var i god stand - nemt kunne løbe mellem 90 og 100 km/h.

Efterhånden som de forskellige 2B-loko kom i drift og indtil dieseliseringen i 1932 var det den dominerende lokotype. I 1931 hed det sig, at fra "næste år vil der kun være 2 damptog Odense-Svendborg og 1 på de øvrige baner" - ganske rigtigt, efter kørselsfordelingerne - men man havde ikke taget misteltenen i ed! Nok var de ny motorvogne nogle store tunge skrumler - bortset fra motorboggien! Her havde man stillet B&W overfor en utaknemmelig opgave med hensyn til vægt/HK, og resultatet udeblev da heller ikke - der kørtes ikke så lidt damp i motortogsturene efter 1932, og her klarede 2B-erne sig aldeles udmærket.

Krigen betød en udvidet anvendelse, nu fortrød man nok at nr. 12 og 13 var blevet udrangeret - kun nr. 14 og 15 blev ombygget i 1920erne. Nr. 14-15, 19-22 og 23-26 overgik alle til DSB i 1949 men de fik kun en kort levetid her. Man havde jo - og fik (Gud bedre det!) - flere MO-vogne; én ulykke kommer jo sjældent alene - og nu fik man ca. 150 stykker!

#### Type 1D1T, nr. 28-29 og 31-33.

2B-lokomotivernes maksimalbelastning fra Svendborg op mod Kirkeby og Skårup var 220 t, og da godsmængden steg og der kom større og tungere vogne frem, ønskede man en kraftigere maskine og dertil havde det vel været naturligt at bygge nogle D-maskiner - men nu var fra baneafdelingen kommet den løftede pegefinger frem: for højt akseltryk! Det

ville også betyde en fornyelse af drejeskiverne, og derfor valgte man et svært 4-koblet tenderloko. Mellem 1910 og 1917 blev der bygget ialt 5, heraf ét på SFJs værksted - en ganske god opgave at påtage sig, selv om kedlen kom udefra (Allerup).

Ved konstruktionen bestræbte man sig på at holde traditionerne i ære med hensyn til den elegance, der prægede selskabets loko, og det lykkedes over al forventning, for hvor tit er disse store tenderloko ikke nogle rædsomme klodsede køretøjer af udseende. Ikke alene fik man et loko, der så godt ud, men også en maskine, der til fulde tilfredsstillede forventningerne. På de vanskeligste strækninger var belastningen 400 t i godstog - altså meget nær en D-maskines ydeevne.

Indsat på strækningen Odense-Svendborg kom de til at gøre god nytte i godstogskørslen men også i visse persontog. Lars Viinholt bemærker, at maskinerne på grund af de lange plejlstænger hos SFJ kun måtte køre 45 km/h - officielt, for man så gennem fingre med overskridelser, da maskinerne "fuldt forsvarligt" kunne løbe op til 80 km/h! DSB satte da også maksimalhastigheden op til 65 km/h, da de overtog maskinerne i 1949. Én maskine (nr. 28) blev i 1932 solgt til HFHJ, hvor man var godt tilfreds med den. Dette salg skulle man nu ikke have gjort, men godsmængden var svindende først i 1930erne, økonomien dårlig, og det var jo en god klatskilling at få. Da krigen kom savnede man den! Fire loko gik til DSB i 1949 og de kørte fortsat på SFJ, på Assensbanen og af og til i Sønderjylland (Haderslev, Åbenrå og Padborg).

I 1960 blev nr. 33/DSB DF 130 solgt til TKVJ (nr. 130), og da denne bane blev nedlagt i 1968 solgtes den videre til OHJ som nr. 38, og her lever den i bedste velgående endnu, omend man som dampmand (det er vist efterhånden sivet ud) hellere så den i drift end stå i Holbæk. Dette sidste til efterretning for direktør E. Johansen, og mon ikke jeg her har en del med mig, der i den retning deler mit synspunkt.

Det skal dog retfærdigvis indføjes, at i vinteren 1979, som nu heldigvis er overstået, var OHJ og HTJ vist yderst glade for nr. 38, der i januar og februar 1979



33. Nyborg-Hesselager-Svendborg og omvendt. (Privat).

Table with columns for km, Nr., Hverdage, and Son- og Helligdage. It lists train routes between Nyborg, Hesselager, and Svendborg with departure and arrival times.

• Ved Christiansminde stander Tog fra Nyborg kun for at sætte rejsende af. Tog fra Svendborg kun for at tage rejsende op. • Stander uanset den anførte Tid, kun for saa vidt der er rejsende at tage op eller sætte af. § Der er evt. paa Mellemst. ingen Betjening. Billetsalg og Ekspedition af Rejsegeds sker i Tøget. §§ Stander kun for at sætte rejsende af.

Privatbanen har Billigkørsel alle Søn- og Helligdage.

36. Svendborg-Faaborg over Vester-Skerninge (Privat).

Table with columns for km, Nr., Hverdage, and Son- og Helligdage. It lists train routes between Svendborg and Faaborg via Vester-Skerninge.

36. Faaborg-Svendborg over Vester-Skerninge (Privat).

Table with columns for km, Nr., Hverdage, and Son- og Helligdage. It lists train routes between Faaborg and Svendborg via Vester-Skerninge.

35. Svendborg-Odense over Ringe (Privat).

Table with columns for km, Nr., Hverdage, and Son- og Helligdage. It lists train routes between Svendborg and Odense via Ringe.

35. Odense-Svendborg over Ringe (Privat).

Table with columns for km, Nr., Hverdage, and Son- og Helligdage. It lists train routes between Odense and Svendborg via Ringe.

Privatbanen har Billigkørsel alle Søn- og Helligdage.

Standst. uanset den anførte Tid, kun for saa vidt der er rejsende at tage op eller sætte af.



37. Odense-Nørre-Broby-Faaborg (Privat).

km.	Nr.	42	Hverdage				Søn- og Helligdage											
			44	45	50	51	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	
0.0	København 30	2340	130	1750	910	11710	1839	2250	753	1011	1154	1357	1839	2020	2100	2250	015	
0.7	Odense	35, 38-40	435	753	1154	1357	1613	1839	2250	753	1011	1154	1357	1839	2020	2100	2250	015
4.6	Odense S. F. J.	35	435	758	1139	1405	1620	1835	2200	758	1015	1159	1405	1835	2025	2110	2210	020
6.2	Frems Bøge	35	434	804	1204	1410	1625	1850	2205	804	1020	1204	1410	1830	2030	2115	2215	020
8.6	Dalum	---	1	806	1206	1412	1627	1852	2207	806	1023	1206	1412	1832	2032	2117	2217	020
8.6	St. Clemens	---	506	811	1210	1416	1632	1856	2210	811	1027	1210	1416	1836	2036	2121	2221	020
10.6	Bellinge	---	516	814	1214	1419	1636	1900	2213	814	1030	1214	1419	1830	2032	2127	2227	020
12.7	Fangel	---	527	817	1218	1422	1640	1904	2216	817	1033	1218	1422	1834	2034	2129	2229	020
14.5	Vittingø	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
14.5	Tuumose	---	---	819	1220	1425	1643	1907	2219	819	1036	1220	1425	1837	2037	2132	2232	020
16.4	Nørre-Søby	---	541	824	1224	1428	1648	1911	2224	824	1040	1224	1428	1841	2041	2136	2236	020
19.4	Allested	---	551	829	1230	1434	1654	1916	2229	829	1046	1230	1434	1846	2046	2141	2241	020
22.9	Staab	---	602	835	1235	1439	1700	1923	2235	835	1051	1235	1439	1853	2053	2148	2248	020
25.3	Brobyværk	---	615	843	1239	1447	1705	1930	2240	843	1055	1239	1447	1859	2059	2154	2254	020
---	Vester-Hæsinge	An	717	855	1255	---	---	1945	---	855	1115	1255	1505	---	---	010	---	---
---	Ny Stenderup	An	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	Faaborg	An	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
27.9	Nørre-Broby	---	641	847	1246	1452	1714	1940	2246	847	1059	1246	1452	1940	2121	2151	2251	102
30.9	Frems Bøge	---	647	851	1250	1457	1717	1944	2250	851	1103	1250	1457	1944	2125	2154	2254	102
33.7	Tranderup	---	656	855	1255	1503	1720	1948	2256	855	1108	1255	1503	1948	2130	2160	2260	113
---	Haarby	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
36.4	Jordløse	---	706	900	1300	1509	1725	1953	2002	900	1107	1113	1200	1509	1853	2134	2215	119
40.1	Hastrup	---	720	906	1306	1516	1732	1958	2009	906	1119	1206	1516	1858	2139	2216	2218	125
---	Falsted	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
44.6	Stensgaard	---	735	914	1312	1524	1738	2005	2016	914	1126	1312	1524	1905	2145	2229	2285	133
47.1	Millinge	---	747	918	1316	1529	1742	2010	2021	918	1125	1316	1529	1910	2150	2234	2284	138
51.9	Faaborg	34, 36	800	930	1327	1540	1752	2021	2033	930	1135	1327	1540	2021	2032	2245	2245	149

§ Til dette Tog er der paa Mellemstationerne ingen Betjening. Billetsalg og Ekspedition af Rejsegods sker i Toget. \* Standsr usanset den anførte Tid kun, saa fremt der er rejsende af tage op eller sætte af. a Rejsende til Stationer udover Odense skifter i Fruens Bøge.

Privatbanen har Billighedskørsel paa alle Søn- og Helligdage.

37. Faaborg-Nørre-Broby-Odense (Privat).

km.	Nr.	41	45	Hverdage				Søn- og Helligdage											
				47	49	51	53	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	
0.0	Faaborg	34, 36	555	945	1200	1400	1635	1910	1814	2050	605	755	945	1200	1400	1725	1905	2025	2226
4.8	Millinge	---	602	952	1207	1407	1642	1913	2057	615	803	952	1207	1407	1732	1915	2032	2233	
7.3	Stensgaard	---	606	956	1211	1411	1646	1918	2102	620	807	956	1211	1411	1736	1920	2036	2237	
---	Falsted	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
11.8	Hastrup	---	616	1004	1218	1418	1653	1915	2108	625	814	1004	1218	1418	1743	1923	2044	2244	
15.5	Jordløse	---	624	1010	1226	1425	1659	1919	2116	632	820	1010	1226	1425	1749	1933	2051	2250	
---	Haarby	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
19.3	Tranderup	---	628	1015	1231	1430	1703	1921	2121	639	825	1015	1231	1430	1753	1941	2057	2254	
21.5	Ernhøj	---	630	1019	1236	1435	1707	1927	2125	646	829	1019	1236	1435	1757	1951	2102	2258	
24.0	Nørre-Broby	---	650	1024	1248	1440	1716	1948	2130	653	834	1024	1248	1440	1802	1958	2108	2203	
---	Faaborg	---	---	---	1145	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
---	Ny Stenderup	---	---	---	1205	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
---	Vester-Hæsinge	---	635	---	1230	---	---	1915	---	---	625	1010	1225	1425	---	---	2050	2250	
26.6	Brobyværk	---	655	1030	1252	1447	1720	1958	2136	---	844	1030	1252	1447	1807	---	2115	2209	
29.0	Staab	---	700	1035	1256	1450	1724	2010	2140	702	848	1035	1256	1450	1812	---	2121	2213	
32.5	Allested	---	706	1047	1300	1455	1730	2020	2147	709	853	1047	1300	1455	1820	---	2126	2218	
35.5	Nørre-Søby	---	711	1051	1305	1459	1736	2026	2152	718	857	1051	1305	1459	1825	---	2131	2223	
37.4	Tuumose	---	713	1054	1308	1462	1740	2028	2155	718	857	1054	1308	1462	1828	---	2135	2227	
---	Vittingø	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
39.2	Fangel	---	720	1058	1312	1505	1744	2041	2200	721	902	1058	1312	1505	1832	2018	2140	2235	
41.3	Bellinge	---	724	1101	1315	1509	1748	2049	2208	726	905	1101	1315	1509	1836	2023	2145	2240	
43.3	St. Clemens	---	728	1104	1319	1513	1753	2055	2210	---	909	1104	1319	1513	1840	---	2150	2245	
45.7	Dalum	---	732	1107	1323	1516	1757	2101	2214	---	913	1107	1323	1516	1845	---	2157	2250	
47.3	Frems Bøge	---	739	1110	1327	1518	1803	2107	2220	---	924	1110	1327	1518	1850	---	2206	2257	
51.2	Odense S. F. J.	35, 38-40	745	1119	1337	1527	1812	2125	2228	741	929	1119	1337	1527	1858	2040	2212	2202	
---	Odense	35, 38-40	749	1122	1348	1536	1819	2133	2233	744	927	1122	1348	1536	1902	2048	2222	2205	
---	København 30	An	1200	1556	---	1935	12249	12346	---	600	1200	1320	1556	---	1935	12327	100	---	

§ Til dette Tog er der paa Mellemstationerne ingen Betjening. Billetsalg og Ekspedition af Rejsegods sker i Toget. \* Standsr usanset den anførte Tid, kun for saa vidt der er rejsende af tage op eller sætte af. a Rejsende til Stationer udover Odense skifter i Fruens Bøge.

Privatbanen har Billighedskørsel paa alle Søn- og Helligdage.

Vi bringer her nogle eksempler på maskinløb i køreplanen 1937/38. Foruden de i planerne viste tog løb følgende ikke påførte tog.

ODENSE-SVENDBORG:

tognr.	402	502	506
art	LG	B	B
Odense	05.10	07.05	11.30
Ringe	07.30	07.51	12.05
Svendborg	09.05	---	---
Max.	30	45	45
løber	hvs	ons	hvs

SVENDBORG-ODENSE:

tognr.	501	503	405	413
art	B	B	B	G
Svendborg	---	09.41	10.50	18.35
Ringe	09.15	10.18	12.15	20.57
Odense	10.00	11.00	13.25	22.07
Max.	45	45	45	40
løber	ons	hvs	hvs	hvs

RINGE/ESPE/RINGE, hver onsdag:

Nr. 1022/1023:  
08.05 - 08.15 / 08.50 - 09.05.

NYBORG-FÅBORG:

tognr.	422	526	527	433
art	G	B	B	G
Nyborg	04.47	10.40	Få	---
Ringe	07.31	11.55	12.05	21.03
Fåborg	09.04	---	Ng	22.24
Max.	40	45	45	40
løber	hvs	ma(ti)	ma(ti)	hvs

ONFJ, ODENSE/ALESTED/ODENSE, hverdage:

Nr. 542/541:  
08.25 - 08.55 / 09.00 - 09.40.

FÅBORG-SVENDBORG, hverdage:

Tog nr. 463: 08.40 - 10.05.

NYBORG-SVENDBORG:

tognr.	482	582	492
art	LG	B	P
Nyborg	04.36	08.00	---
Skårup	---	---	18.35

## TILHØRENDE MASKINLØB

## SVENDBORG-NYBORG:

## Damploko:

type	hverdage	søn- & helligdage
1D1T	402, 413	....
2B	42, 463, 405, 10, 72, 53 22, 21, 526, 527, 582, 503, 506, 527.	28, 29
1B1T	502, 1022, 1023, 501, 542, 541.	....

tog nr.	493
art	HG
Svendborg	19.40
Skårup	...
Nyborg	22.14
Max.	40
løber	hv

## Rangerloko

Odense hv 2 - s&h 1  
Svendborg 1/1  
Fåborg 1/1  
Nyborg 1/1.

## Motormateriel:

MD 1	2, 3, 6, 7, 710, 11, 14, 493	2, 3, 6, 7, 10, 11, 614, 615, 158
MD 2	82, 703, 18, 97	82, 164, 65, 85, 88, 87, 94, 72, 135, 138
MD 3	482, 62, 25, 26, 47, 50, 31, 34, 35	703, 8, 9, 12, 113, 116, 617
MD 4	422/22, 13, 83, 28, 29, 32, 433, 38	22, 25, 26, 47, 50, 31, 34, 155, 120
MD 5	21, 422, 27, 88, 87, 92, 13, 16, 17	121, 124, 27, 132, 133, 137, 137
MD 6	1, 4, 5, 8, 9, 12, 93, 492, 15, 20	1, 4, 5, 14, 15, 618, 697
MB 1	41, 44, 65, 85, 90, 89, 94, 74, 73, 95, 96, 76	44, 45, 48, 49, 54, 173, 176, 157, 160
MB 2	61, 81, 84, 68, 67, 70, 51, 54, 55, 58	123, 186, 168, 151, 156, 175, 197
MB 3	45, 48, 49, 52, 33, 36	61, 681, 84, 166, 127, 90, 89, 192, 193, 86, 26
MB 4	71, 91, 98, 78	143, 146, 67, 70, 169, 172, 71, 91, 196, 102

Det ville være naturligt at sammenligne SFJs 2BT2-loko med DSBs A-maskine ved at opstille en teori om, hvordan denne ville te sig på SFJ.

Nr. 12-15 var svagere end A-maskinen og måtte altså belastes lidt mindre, og da ville de klare sig ligeså godt.

Nr. 19-26: her var styrken nogenlunde den samme. Nr. 19-22 ville sætte hurtigere igang, og for et standsende persontog være at foretrække, mens A-maskinen ville være bedst i et (delvis) gennemgående tog. Nr. 23-26 ville i alle tilfælde være at foretrække.

Men! - én af mine gode venner var i Odense i 1948. SFJ havde lånt et par A-maskiner, og en SFJ-fører udtalte til ham, at det var da godt, at de nu havde fået nogle loko, der kunne bestille noget. - Hvordan stemmer det nu med det ovenstående - jo! I "de gode gamle dage" havde de sydfyn-

ske loko ord for at være i særdeles god stand - især under Millings regime, og moderniseringen og ombygningen i 1920erne af de fleste 2-koblede loko var da også et prisværdigt initiativ. Men allerede da var det begyndt at knibe lidt med vedligeholdelsen, og da økonomien svigtede i 1930erne, og motoriseringen satte ind, skulle et damploko "kun" køre godstog og være reserve, og så slækkede man på vedligeholdelsen.

Rangerloko, nr. 9<sup>o</sup>, 10, 16, 27 og 36-38.

Og nu lidt om rangermaskinerne. Som den første privatbane der anskaffede en egentlig rangermaskine fik SFJ nr. 10 i 1889. Det blev en maskine efter DSBs tegning til litra N. En god løsning - man havde set disse små loko rangere i Nyborg og Odense, og så kunne de selvfølgelig også bruges i

Svendborg. Den var enkel af konstruktion og enkel i håndtering og den nåede da også en alder af 52 år. Den kom ca. 1918 til Fåborg og var der til DSB overtog banen, fortsatte i Fåborg til den blev udskiftet med en traktor.

Det var vel især havnen i Svendborg, der gjorde at byen fik egen rangermaskine så tidligt. Her var der på den tid en livlig trafik, og det meste gods skulle enten videre med banen - eller kom med den.

Snart meldte sig også kravet om en rangermaskine i Odense - på Odense Sydbanegård - og hertil købte SFJ i 1899 nr. 16 fra Baldwin. Det var jo med sit store førerhus og saddeltanken et meget klodset og alt andet end smukt apparat at skue. Værre var det, at den med sine store overhængende ender var noget urolig af sig. Det rådede man bod på ved i 1900 at forsyne den med et bagløber-sæt

driftsnumre <sup>1)</sup>	aksflg.	træk- kraft.	slag- volumen	kedel- tryk	hede- flade	driv- hjul-Ø	
SFJ 1-6 og 11	B1T2	1,70 t	74,2 l	8,5 ato	44,6 m <sup>2</sup>	1416 mm	
SNB 1-4	1BT2	4,07 t	124 l	12 ato	65,8 m <sup>2</sup>	1400 mm	
SFJ 12-15	2BT2	3,17 t	127 l	10 ato	55,4 m <sup>2</sup>	1550 mm	PERSON- OG BLANDET- TOGS-
" 17-18	2BT2	3,58 t	127 l	11,25 ato	60,8 m <sup>2</sup>	1524 mm	
SNB 19°-22°	2BT2	3,23 t	100 l	12 ato	78,1 m <sup>2</sup>	1420 mm	
{ ONFJ 23-26	2BT2	3,36 t	111 l	12 ato	60,5 m <sup>2</sup>	1540 mm	
" 23° og 26°	2BT2	3,48 t	117 l	12 ato	78,7 m <sup>2</sup>	1540 mm	
SFJ 30	1BB1 <sup>t</sup>	?	67+148 = 215 l	14 ato	95,8 m <sup>2</sup>	1420 mm	
" 1"-7"	1B1 <sup>t</sup>	2,28 t	70 l	12 ato	48,9 m <sup>2</sup>	1420 mm	
SFJ 7-9	CT2	3,19 t	101 l	9 ato	48,0 m <sup>2</sup>	1092 mm	GODS- TOGS-
" 9°	C <sup>t</sup>	3,65 t	86,9 l	12 ato	68,7 m <sup>2</sup>	1125 mm	
" 28---33	1D1 <sup>t</sup>	5,50 t	172 l	12 ato	117 m <sup>2</sup>	1420 mm	
SFJ 10	B <sup>t</sup>	2,19 t	74,2 l	10 ato	25,6 m <sup>2</sup>	1292 mm	RAN- GER-
" 16	B1 <sup>t</sup>	2,28 t	59,3 l	10 ato	27,1 m <sup>2</sup>	995 mm	
" 27 <sup>2)</sup>	B <sup>t</sup>	1,46 t	41,1 l	10 ato	23,8 m <sup>2</sup>	1078 mm	
" 36-38	B <sup>t</sup>	3,24 t	70,8 l	12 ato	33,4 m <sup>2</sup>	1000 mm	
" 9°	C <sup>t</sup>	3,65 t	86,9 l	12 ato	68,7 m <sup>2</sup>	1420 mm	
DSB A oprind.	2BT2	3,27 t	145 l	10 ato	72,9 m <sup>2</sup>	1690 mm	ILTOGS-
" D <sub>I</sub> oprind.	1CT3	5,87 t	177 l	12 ato	107 m <sup>2</sup>	1384 mm	GODS-

1) „SFJ“ indbefatter også her RFB, RNB, SFB og SNB > 1902

2) SFJ 27 var ex NFJ 1, hos SFJ 1909-18

i et bissel-stel, det hjalp betydeligt - nu var der da til at være på maskinen, men med den sænkede adhæsiønsvægt blev den endel nedsat i ydeevnen. Skildpadden kaldte man den - og ikke ubegrundet! Den forlod vist ikke Odense Syd (og i så fald kun for kort tid) indtil den blev udrangeret i 1932.

I 1909 købtes det ganske lille BT-loko NFJ 1 - det fik nr. 27, og gik også ind i rangertjenesten. Jeg har ikke oplysninger om det, kun at det blev afhændet i 1918. Bay hævder til Valby Rangerstation - det er muligt, men da kun for en kort tid, da man her fik en DSB-litra M i 1918 eller 1919. Et eller andet ingeniørfirma kan muligvis have købt den. Jeg mener ikke at Valby Gasværk har haft den, i så fald har de haft 2-loko med nr. 4 - nemlig den her omtalte og et 1BT-loko ex. NFJ 4.

Da behovet for rangerkraft steg, købte man 3 BT-loko (Hanonag) i 1918 og yderligere kom "ombygningen" af gl. nr. 9 til CT 9 i 1921. Alle 4-loko blev overtaget af DSB i 1949, men blev kort efter udrangeret. De havde ret store kedler og var udmærkede ranger-loko.

Nr. 9 var i Odense, nr. 36-38 var fordelt med 1 i Odense og 2 i Svendborg. Nr. 10 var i Fåborg. I midten af 1920'erne så man af og til de gamle B1-loko nr. 17 og 18 rangere i Svendborg.

#### LÅNTE LOKO:

De sydfynske baner optrådte udadtil som ét selskab, og hertil var Kertemindebanen og Nordvestfynske bane delvis tilsluttet, idet disse to baner havde fælles tople-delse fælles med Sydfyn. Der var også et vist vognfællesskab, og SFJ lånte af og til en 1C1T fra OMB - det skete især i 1911/12 og i 1926/27, her sås jævnligt OMB 1 på SNB i sommeren 1926. Under krigen lånte man af og til DSB-G-maskiner til SFJ - man manglede godstogsloko - og i 1947-49 lånte man såvel A, som G og J-maskiner, og alle 3 typer kom da også til at køre på de sydfynske strækninger efter overtagelsen - for G-maskinernes vedkommende til langt hen i 1950'erne. Jeg så således i sommeren 1950 et persontog Nyborg-Fåborg med en G i Ringe.

Her er et par notater om lånte-loko fra DSB:

- A 133: marts-november 1947 og januar-april 1949.
- A 157: marts 1947-april 1948 og juli 1948-februar 1949.
- A 159: november 1947-maj 1948.
- G 644: september 1948-februar 1948, 3/3 1949-april 1949.
- G 646: september-november 1948 januar-april 1949.
- G 647: november 1948-marts 1949.
- G 648: oktober 1947-januar 1948.
- J 3: december 1948-februar 1949.
- J 14: juli 1948-februar 1949
- J 20: april-juli 1948.

SFJ har også udlånt maskiner således til NFJ i 1883/84 og til TKVJ periodevis 1917-19 og 21. Nr. 5 var udlejet til ballasttog ved anlæg af strækningen Tommerup-Assens i 1883/84, hvor den kørte ca. 2100 mil.

Så er det nok bedst at sige stop for Sydfyn inden det udarter sig til en stor tyk bog.

.....

Efterskrift:

I samtaler med en ex-SFJ-lokofører, nu MY-fører i Fa, blev det mig oplyst, at de små 1B1T-loko var meget følsomme. De skulle klædfyres, d.v.s. 2á3 skovfulde kul ad gangen. De løb godt og let, men tålte ikke overlast.

Af 2B-maskinerne var nr. 14-15 og 23-26 de bedste løbere, måske var 14-15 allerbedst, men de trak noget mindre end de andre 8. I god stand var det udmærkede maskiner.

De store 1D1T-loko var gode og robuste-loko, der havde et ret roligt løb ved omkring 70 km/h, men de skulle helst ikke køre mere end det (det gik vel ud over gangtøjet). De var gode til snekørsel - og det fik vi bekræftet i vinteren 1978/79!!

Forøvrigt kan jeg anbefale Lars Viinholt Nielsens udmærkede bog om de sydfynske til den, der vil vide mere om disse baner.

A. Gregersen.

## 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.

# Adams Hjørne

HFHJ, diesel-loko M 11, 1:45

Drengsårene somferier blev tilbragt i Hundested. Det var herlige tider for en knægt, der godt kunne lide at kigge på jernbaner. Kunne familien ikke finde mig, var der derfor ingen grund til panik - eller måske netop - for de vidste med sikkerhed, at jeg var at finde på jernbanestationen eller nærmeste skinnebelagte område!

Således indleder Søren Kronholt vor samtale, der drejer sig om konstruktionen af hans model af ovennævnte litra. Kontakten med Hundested er blevet bevaret og interessen for jernbanerne, især de private, har vokset sig større og stærkere og det er derfor ganske naturligt, at han finder sine forbilleder på Frederiksværkbanen.

Nu er nummer 11 da også et nydeligt stykke trækraft, ren og stærk i linierne uden overflødige dikkedarer og gevækster, samt med en rummelig overbygning, der ikke giver problemer for anbringelsen af motor og gearkasse. Kan man forlange mere? Blindakslen og de koblede hjulsæt betragtes som lidt ekstra spænding ved arbejdet, og Søren tilføjer, at når man som han er vokset op i "motoralderen", så skal et rigtigt lokomotiv altså se sådan ud.

Det er ikke Søren's første model, han har adskillige år på bagen som modeljernbaneentusiast, og i kælderetagen er der da også indrettet et fornuftigt værksted med tilhørende råvarelager. Oprindeligt er han uddannet som maskinarbejder, så kendskab til værktøj, materialer og arbejdsmetoder er som det skal være. Til trøst for den modelbygger, der måtte føle sig dårligere udrustet skal jeg derfor lige indføje, at det er Søren's indtryk, at amatøren - i modsætning til den professionelle - ofte slipper både lettere og bedre fra de problemer, der knyt-

ter sig til arbejdet. Vi var så nogenlunde enige i, at det nok havde noget at gøre med: at stivne i et én gang tillært mønster på bekostning af fantasi og opfindsomhed.

Længere kom vi ikke - kan hælde at det var et godt emne for SP's læserbrevkasse.

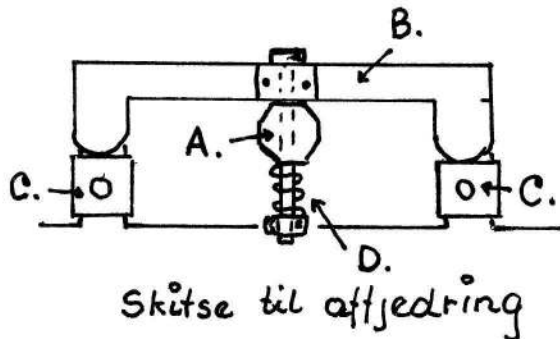
En tegning af nummer 11 fandtes ikke. Det gjorde der imidlertid af Hjørringbanens næsten samme lokomotiv. Hovedmålene er de samme og forskellen på de to maskiners udseende beror nærmest på, at der er flyttet lidt om på noget af udstyret. Det førstkomende besøg i Hundested blev derfor tilbragt med målepind, papir og blyant. En kærkommen anledning til endnu en gang at komme den udkårne på nærmere hold, og så var den tegning i orden.

I henhold til tegningen udsaves vangerne af to stykker 1,25 mm sammenlagte messingplader, - ikke sådan at forstå, at 1,25 mm er det nøjagtige mål i 1:45, men at det var den pladetykkelse, der var at finde på lageret. Udsavningen omfatter ikke blot akselportene (5 mm brede og så høje at de tillader en passende bevægelighed

af hensyn til affjedringen), der bores også huller til bremsehængere, afstandsstykker og andet som er befæstet til vangerne (rammen). Det burde være en overflødig bemærkning at sådant arbejde er lettere at udføre på nuværende stadium, samt at man allerede nu bør gøre sig nogle betragtninger over samlingen af undervogn og vognkasse. I alt for mange tilfælde oplever man at den eller de skruer som holder disse dele sammen i den grad er begravet under "indmaden", at det er en behændighedskunst at komme til dem. Udboring til afstandsstykker foretages midtvejs mellem første og andet drivhjulssæt, og mellem tredje og fjerde. På lodret hold er afstanden 8 mm over akselmidte. Denne placering foretaget således, at afstandsstykkerne samtidig kan bære drivhjulenes balancer og affjedring. Blindakslens hুলigger på linie med de øvrige aksler, men boret så stort at der kan indsættes et fast afdrejet leje. Afstandsstykkerne er sekskantet 8 mm messingstang, afskåret i 23 mm længde, samt boret og skåret gevind i enderne. 4 mm fra begge ender bores på tværs 3 mm hul til styr for fjeder og balance. De to stykker vange kan nu samles i en sammenhængende ramme, og efter omhyggelig kontrol af alle vinkler, forankres afstandsstykkerne på rammens indersider ved tinlodning. Barrierepladen/fodpladen, udsavet i henhold til tegning af 1,5 mm messingplade, er "hulet ud", sådan at forstå, at der for at give plads til motor og gearkasse udsaves af den del af pladen som over-



1. Venstre side??



delen skjuler, men dog ikke mere i enderne, endat der her vil kunne blive plads til sammenskruing af over- og underdel.

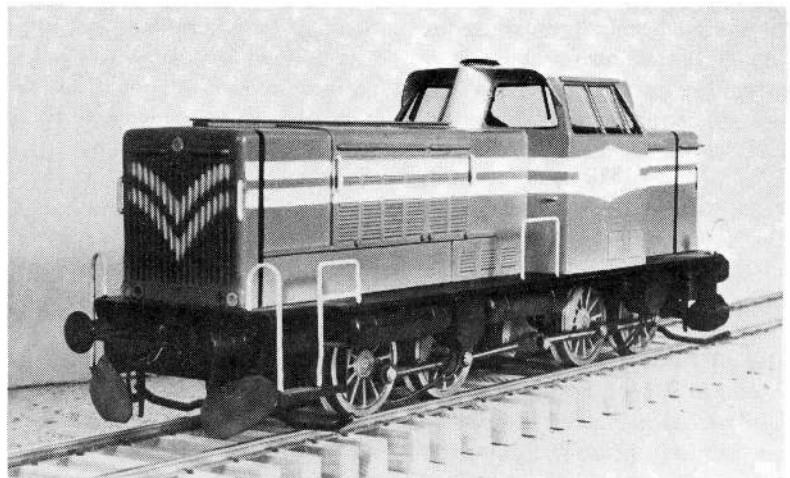
Vi venter med at lodde fodpladen til rammen, og forarbejder lige akselkasserne og deres op-hæng. Det er lidt nemmere at håndtere på den måde. Akselkasserne er udsavede af 5 mm plade i målene 7 x 7 mm, i midten bores et 3 mm hul til akslen og to modstående sider er slidset op så de let og uhindret men uden at vakle, kan glide op og ned i akselportene. Omtalte opslidsning er foretaget med fil og arbejdet er udført i hånden. Ved opslidsningen er taget det hensyn, at ved de to mellem-liggende hjulsæt rager kasserne ikke længere ud, end at de tillader hjulsættene den størst mulige sideforskydelighed. For at forhindre akselkasserne i at falde ud, er der i begge ender af vangerne fastlodet en lille gennem-boret klods, der tillader gennemstikning af et stykke fjedertråd, der så tjener som låsetøj. Når man ved hvad der skal kigges efter, skulle de være til at få øje på på billederne med modellen set fra undersiden. Selve ekvilibrerings- og affjedringssystemet har vi forsøgt at illustrere på skitsen hvor A er afstandsstykke, med den 3 mm boring, B er balancen, fremstillet af 2 mm plade, der træder på lejerne C. B har på midten en påloddet knast, der med gevindskåret hul fastholder en 2 mm maskinskrue D, der er så lang at den med fjeder og møtrik tillader justering af affjedringen. Balancen B monteres så tæt på ramme-siden at den ikke træder ved siden af lejerne og den 2 mm skrue i det større hul tillader tilstrækkelige vippebevægelser til at optage unøjagtigheder i sporet. Dette ophæng er - som man sikkert kan forstå - let at fremstille og det virker for-træffeligt. Jeg kan i skrivende stund ikke huske om den nævnte knast er nittet på vippetøjet, det

bør den nok være, idet det jo i virkeligheden er de ialt fire knaster, der bærer maskinen.

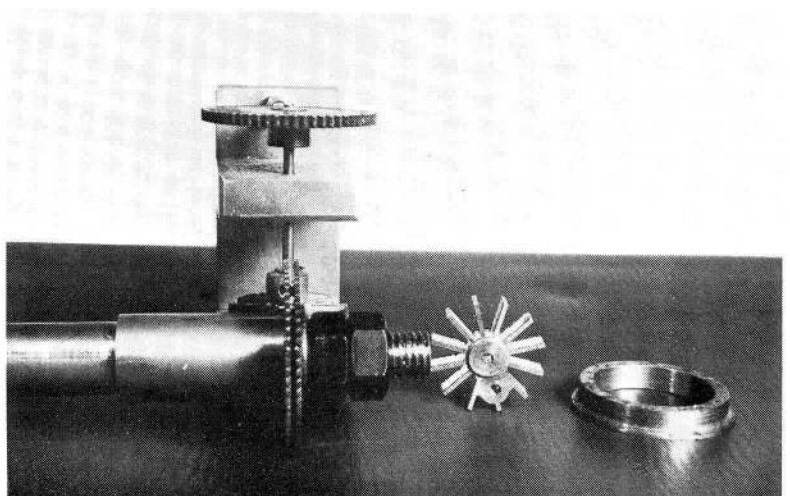
Fremstillingen afdrivhjulene burde være et kapitel for sig selv. Jeg har altid misundt de modelbyggere, der havde evner og tålmod til denne opgave. De hjemm-gjorte hjulsæt som jeg har haft lejlighed til at betragte på nærme-re hold, har været meget smukt udført og i de rigtige materialer, ikke noget med messinggule flanger og hjulbandager eller det forkerte antal eger. De må også have

været billigere - når vi ser bort fra arbejdstiden - og tænk hvor må det være vidunderligt at kunne vælge et forbillede til sin model uden at skulle være afhængig af om man nu også vil være i stand til at skaffe noget så betydningsfuldt som de helt rigtige hjulsæt.

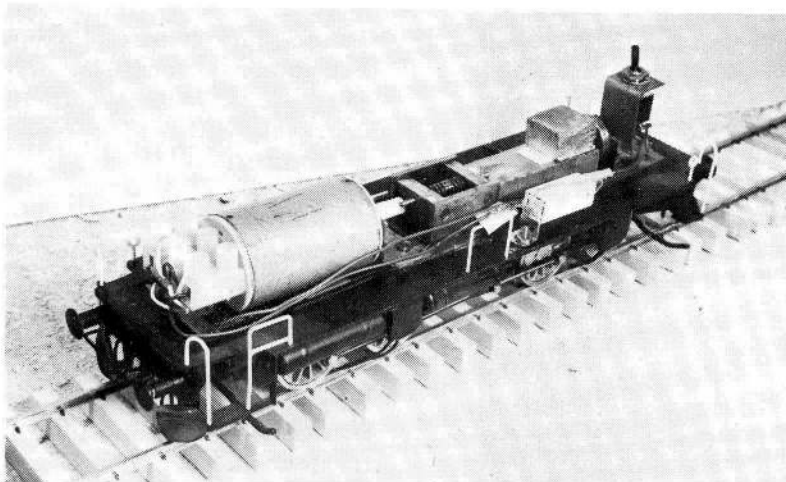
Søren er sin egen hjulmager, og som han forklarer arbejdsgangen så lyder det i grunden såre enkelt og ligetil: Et stykke rundjern afdrejes til hjulkransens indvendige diameter. Derpå afstikkes det fornødne antal (plus reserver) i 4 mm tykke skiver. Denne skive drejes ren på forsiden og der tages en spån eller to til navdiameter, samt bores hul til aksel for prespasning på 3 mm aksel. Skiven tages ud af bænken og der markeres for den fortykkelse af navet der bærer kruntappen. På et stykke aksellignende materiale (fremstillet til formålet) monteres to stykker skivefræsere med indvendig afstand lig med egerbred-



2. Højre side??



3. Hjulmagerværktøj.



4. Et blik på indmaden.

den. Denne dobbelte "rundsav" sættes i drejebænken. Den førømtalte skive monteres midtvejs på et stykke 3 mm aksel, der igen indsættes i en specialholder fastspændt på bænkens tværslæde. På toppen af akslen anbringes en deleskive, og medens rundsaven snurrer, føres skiven imod, ind til navmarkering og tilbage igen. Deleskiven drejes til næste egers rette placering: ind og tilbage, og så fremdeles. Ved navfortykkelsen skæres selvfølgelig kun til dennes markering og der må selvfølgelig startes det rigtige sted for at opnå den rette anbringelse af egerne i forhold til krumtappen. Efter fræsearbejdet bortsaves de uønskede mellemstykker og der renses og pudses efter med diverse nålefile. Nu har vi hjulstjernen og mangler foreløbig kun at afdreje kransen med tilhørende bandage og flange, som når dette er overstået presses på stjernen og tinloddet på bagsiden. Til boring af hul for krumtappen fremstilles en lære, d.v.s. et stykke messingplade med to huller i den rette afstand mellem aksel og krumtap, og vi sikrer os ved omhyggelig brug af denne, at slaglængden bliver nøjagtig den samme på alle hjul. Blind-

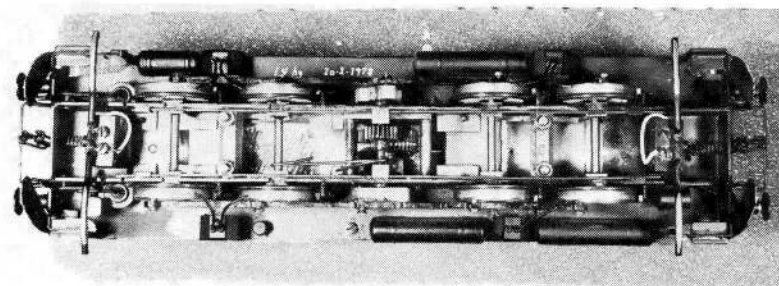
akslens "hjul" tager sin begyndelse som førømtalte skiver, derpå bores til aksel og krumtap. Den endelige profil udsaves i hånden.

Alt dette lød naturligvis langt mere fagligt i Søren's mund end jeg formår at forklare det, men jeg trøster mig med, at vi er i stand til at vise et billede, der sammenholdt med ovenstående er tilstrækkelig illustration. Kontravægten skal vi lige have med. Den udsaves i rette profil af messingplade og limes på plads, og vi kan nu, inklusive lejerne sætte hjulene på aksler, idet vi sørger for, at de i forhold til krumtappene er forsat  $90^\circ$ . Blindakslen med tilbehør, lejer og tandhjul monteres på rammen - den er ikke aftagelig i ét stykke, og stadig forsat  $90^\circ$ .

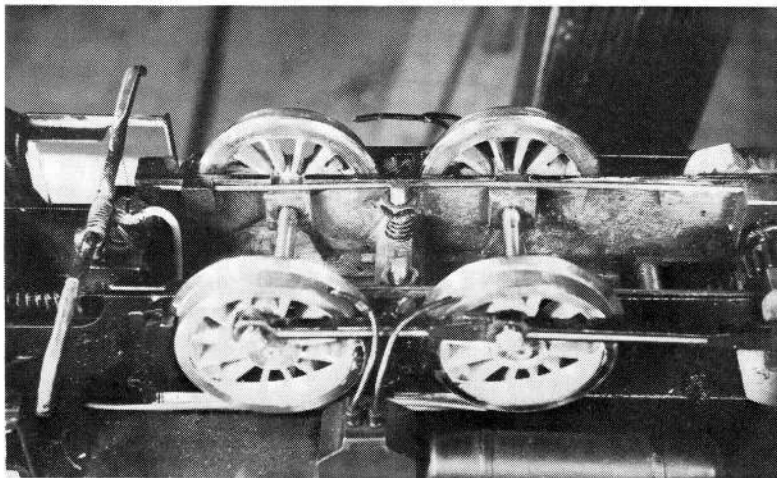
Dette vel overstået loddes fodpladen til rammen. Hjulsettene med lejer indsættes og vi kan gå igang med kobbelstængerne. De er fremstillet af 2 mm jernplade, savet og filet til i den rette facon samt boret til krumtappene. Jeg har altid fået forklaret at man samtidig med rammens forarbejdning konstruerede en lære der, når den var boret og sammenloddet med vangerne, sikrede at kob-

belstængerne udboringer fik de nøjagtige mål (akselafstand). Den metode bruger Søren ikke, han måler på modellen og så passer det. Af hensyn til affjedringen er kobbelstængerne leddede, hvilket er udført på den måde, at de i ledene hvor stængerne møder hinanden er filet ned til halv tykkelse på henholdsvis for- og bagside og derpå nittet sammen. Som krumtap er anvendt Märklin-skruer der har de fordele, at de er kærveløse skruer med glat brystning. Så snart vi har fået sat stængerne på plads, afprøves modellen på et stykke spor, og nu skulle den altså meget gerne ved et lille skub kunne trille afsted uden at stængerne binder. Det kunne Søren's model.

Lige så stort et øjeblik det måtte fornemmes at være, når den halvfærdige model let og gnidningsløst ruller frem eller tilbage ved det mindste puf, lige så bandsat ærgerligt er det, dersom skidtet ikke vil virke. Man roder og måler og prøver om det dog ikke med magt vil kunne bringes i orden, og lige meget hjælper det. I langt de fleste tilfælde skyldes miseren, at drivhjulene ikke er pinlig nøjagtigt kvadrerede (forsat  $90^\circ$ ) eller at stængerne lejeafstand ikke er den samme som akselafstanden på rammen. Fejlfinding kan foregå på den måde, at stængerne kun monteres på én side ad gangen, hvorpå vi ved at trykke modellen fast mod sporet kører den frem og tilbage, idet vi samtidig iagttager om der forekommer friktion, når krumtappene passerer de døde punkter (aksel og krumtap i vandret linie). Klemmer de, skulle synderen være let at finde og fejlen kan afhjælpes ved at proppe hullet og bore et nyt - denne gang det rigtige sted. Undertiden kan lidt filearbejde virke kurerende, men det taler vi ikke højt om. Fungerer begge sider af modellen rigtigt, når de ikke er afhængige af hinanden, må skavankerne være at finde på hjulsettene. Vi piller dem af, og lægger dem efter tur op i et stykke vinkelbukkede metal, der passer imellem hjulenes indersider. Krumtappene tages ud og erstattes med tilpas lange skruer af samme diameter. Med akslen trykket fast i vinklens spids klemmes det vinkelbukkede metal så meget sam-



5. Noget at få øje på!



6. Forklaring til tekst.

men at det lige netop rører de på indersiden af hjulskiven gennemgående skruer. Uden at ændre på vinklens stilling afprøves resten af hjulsættene og det skal nu vise sig om de alle opfylder de samme betingelser. Er dette ikke tilfældet, benytter vi omtalte stykke værktøj til efterjustering af fejlen. Det skal lige nævnes, at en væsentlig forudsætning for at kunne benytte dette lille trick er den, at hjulene ikke vakler på akslerne – samt at krumtappens gennembo- ring er i vinkel.

Det var en længere og sikkert trættende smøre, men det kan ikke siges tydeligt nok: rammen skal og må være konstrueret så solid og stiv som muligt, den er det bærende element, og de kob- lede hjulsæt skal fungere absolut lydefrit. Det er betingende for modellens videre trivsel og ad- færd.

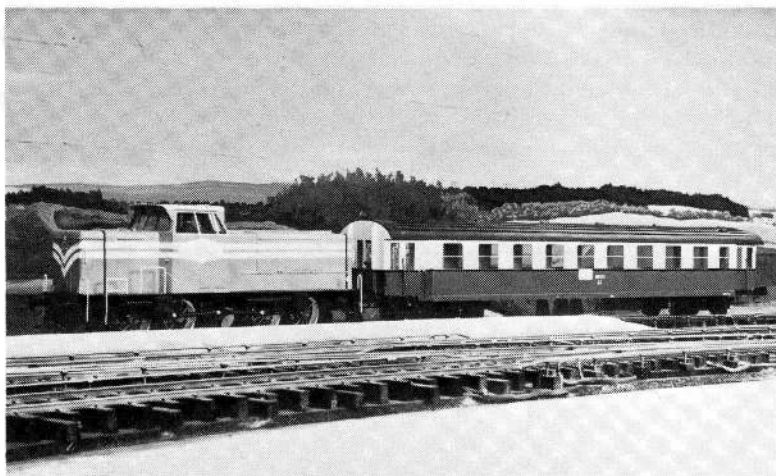
Gearkassen er to stykker parallelt opstillede plader. For- oven sammenholdt af de to af- standsstykker, der på midten er gennemboret på tværs som lejer for snekken, og da de har den samme bredde som rammens ind- vendige tværmål, er de forsænket ned mellem denne og fastskruet der. Snekke og snekehjulets ud- veksling er 1:40. På snekehjulets aksel sidder et almindeligt tand- hjul (cylindrisk) med 40 tænder der er i indgreb med blindakslens tandhjul på 20 tænder. Udvekslin- gen ialt giver således resultatet 1:20. Motoren er en 12 volts jævnstrømsmotor (modstand 8 Ohm), der i tomgang løber 6000 omdrejninger i minuttet. Fabrika- tet er en såkaldt Max-motor (sik-

kert stavet forkert) og som man måske kan forstå så vil modellen kunne køre omkring 70-80 model- kilometer i timen. Motoren er med et par skruer og bøjler fastgjort til rammen, men af hensyn til vi- brationer og mulige fejljusteringer i forholdet mellem motoraksel og snekke er disse forbundet med et kardanled med nylonbøsninger. Motoren var oprindeligt forsynet med et svinghjul i den modsatte ende, men da modelbanen på Gb er udstyret med elektronik, der automatisk sørger for langsom igangsætning og tilsvarende afløb, er dette atter fjernet. Vi har ikke gjort så meget ud af beskrivelsen af gearkasse og motor. Det er jo ikke givet, at den som måtte få lyst til at bygge en lignende model også vil benytte samme motortype og tandhjul, og da tandhjul og den dermed forbundne teknik og udreg- ningsmetoder tidligere har været omtalt i SP, så fandt vi at oven-

stående forklaring måtte være nok. For nu ikke at fornærme Søren må jeg nu nok hellere fortælle, at gearkassens lejer er fremstillet af fosforbronze.

Strømaftagere, omskifter og modstand kan nu monteres og da vi skal ud og prøvekøre for alvor, forsynes modellen med pufferplan- ker og det sædvanlige stød- og trækapparat. Prøvekørslen for- løb tilfredsstillende og hjembragt til værkstedet fremstilles diverse trykluftbeholdere og brændstoftan- ke, der sættes på plads. Endvidere monteres gelænder, håndstøtter og fodtrin, og da disse er fritstå- ende og derfor må kunne tåle stød og slag, er de fremstillet af fje- dertråd. I det hele taget kan un- dervognen godt gøres helt færdig – bremsetøj, banerømmere og sne- næser mangler jo endnu, men med dette arbejde vel overstået, sætter vi den til side og går i gang med vognkassen.

Overdelen fremstilles af ud- savet og sammenloddet plade. Pla- dedykkelsen på køleren er beregnet så tilpas tyk, at afrundede hjørner og kanter fremkommer ved tilfi- ling. Kølegitter og ribber på front og sider er fremstillet af plade som har været under be- handling af skråtstillet fræser, og lygter er fremkommet ved først at bore hullerne i pladen og der- næst indsætte afdrejet klar pla- stic. Vinduesglassene er påklæbet plexiglas og førerkabinen er for- synet med instrumentbrædt og sæder.



7. Inspirerende HFHJ M 11.



Bemalingen er foretaget således, at alle dele er grundet med zinkkromat-primer. Dernæst er undervognen malet med sort Humbrol-émaille. Overdelen er efter grundingen malet helt hvid. Denne sidste bemaling har derefter henstået så længe, at den var fuldstændig gennemhærdet. Med selvklæbende papir er så det som skulle forblive hvidt omhyggeligt klæbet over, og modellen har så som det sidste fået den endelige orangeøde kulør. Al bemaling er udført med sprøjtepistol - det giver en kønnere finish og man må endelig huske at fjerne det påklæbende papir inden sidste lag maling tørrer. Hvis ikke, så knækker malingen over i savtakkede kanter langs papiret. Påskriften er udført med sorte Letraset-bogstaver og -tal, som senere er malet gule.

Modellen har siden den blev sat i drift på anlægget vist fortræffelige køreegenskaber, holder sig på sporet og trækker med lethed 30 aksler. Vægten er 1,4 kg - eller om man vil, et stykke trækraft, der på privatbanen kan sættes ind på alle områder.

Ja det var så Søren's model og en lille snak herom. Det kunne nok have været gjort mere udtømmende, men vi anlagde de betragtninger, at den som har planer om at bygge en lignende model, allerede via vognbygning har indhøstet en del erfaring, råder over diverse værktøj, samt sidst - men ikke mindst - har lyst til opgaven. Vi har derfor hæftet os mest ved det som vi skønner er det væsentlige, undervognen, og er gået lidt lettere hen over emner som vognkasse og elektrisk udstyr. Det er muligvis en fejl af os, men artikler af denne art skal jo ikke blot være belærende, de skal også kunne inspirere.

Vi håber at have formået en lille smule af begge dele!

Søren og ADAM

## KUPESNAK

For en del år siden var der en udsendelse i radioen, hvor lytterne til deres forbavselse hørte, at der var mennesker - ganske enkelte - der læste køreplaner som andre læste romaner. Det sker undertiden, at jeg fra min ret omfangsrige samling aftjenestekøreplaner piller en tilfældig ud, og studerer den lidt nøjere.

Tog nr.	Art	Afg. Vj	Ank. Bb	Ialt tid	Heraf holde-tid	Heraf ren køre-tid
				minutter		
1185	K 15	05.52	07.11	79,5	5,0	74,5
3985	A 12	07.50	09.26	96,0	6,5	89,5
1187	A 12	11.47	13.20	93,0	11,0	82,0
671	MR 2	17.26	19.10	104,0	9,0	95,0
3993	K 15	19.00	20.20	80,0	5,5	74,5
°675	MR 2	20.38	22.06	88,0	9,0	77,0
3999	A 12	23.04	00.35	91,0	9,5	81,5

° hverdage MR, S&H damptog.

K 15 = K-maskine med max. 15 vognladninger = 150 t.

A 12 = A-maskine - 12 - 120 t.

MR 2 = MR-vogn med max 2 vogn-

Forleden dag blev det en tjenestekøreplan for 2. distrikt (Jylland-Fyn) fra sommeren 1930, der faldt som offer for min nysgerrighed; og især fangede strækningen Vejle-Brande-Struer min interesse. Her kørtes persontogene af litre K, A (uha!) og MR. Mellem Vejle (Vj) og Jelling (Jl) var banens maksimalhastighed 60 km/h og nord for Jelling 70 km/h. Nu sammenlignede jeg de standsende rene persontogs køretid, og kom til følgende resultat (Brande=Bb):

ladninger = 20 t, d.v.s. FC eller FE (16 t).

Damptogene måtte overbelastes med 5%.

Tager man i betragtning, at damptogene var vacuumbremsede, medens motortogene havde trykluftbremse, der var langt den kraftigste, falder de nævnte køretider ikke ud til motortogenes fordel. 20 minutters forskel fra hurtigste damptog til langsomste motorvogn. Man må tillige erindre, at F-vognene, der blev anvendt i motortogene, havde rullelejer medens de vogne, der løb i persontogene alle havde glidelejer og dertil var togstammen ofte sammensat af vogne af meget blandet herkomst. Endelig kunne føreren af et motortog åbne helt for olie/benzin, medens en lokofører skulle skele til vandstand og kedeltryk, og det gjaldt især for kørsel op gennem Grejsdalen med de mange kurver og stærke stigninger og især en A-maskine var ikke det, man var mest begejstret for her.

Nu vil en eller anden måske sige, at det var en tilfældighed - og det samme gjorde jeg. Derefter gik jeg køreplanen igennem for at få spørgsmålet opklaret. Derfor plukkede jeg motortogene ud af køreplanen, udregnede den egentlige køretid og gjorde det samme for køreplanens 70 km/h persontog -

normalt betegnet som HP. (P er også 70 km/h - men med længere køretid af hensyn til ilgodsvogne samt enkelte ikke-vacuumbremsede godsvogne). HP = hurtigt persontog. Belastningen for maskinerne var som følger: Litra R: 40 vgl., P: 37-40 vgl., K: 21-27 vgl., A & Cs: 19-20 vgl. alt efter stigningsforholdene. 1 vgl. = 10 t. I min sammenligning findes også tog betegnet som R 27, K 15-18-21, A 10-12 m.fl., hvilket betyder, at den pågældende lokotype måtte medføre et vist antal vgl. svarende til det anførte tal. Fordelen herved var, at man over hele strækningen kunne medføre samme togstørrelse mod at regulere køretiden efter stigningsforholdene. Ved det ældre system var et togsbelastning derimod bestemt af den strækningsdel, der havde de største stigninger.

Men lad os nu se på resultaterne af denne forskning. Togene betegnet ME/MF findes som MM, d.v.s. 2 motorvogne og MBM = 2 motorvogne og 1 mellemvogn eller MB = 1 motor- og 1 mellemvogn. ML og MR findes som ML/MR 2 eller 4, i virkeligheden 1,6 hhv. 3,2 vgl.

Den udfundne rene køretid i minutter blev følgende:

Strækning	ME/MF	ML - MR	Damp
Nyborg-Odense	38,0		39,0
Od-Ng	37,0-39,0		39,0-40,0
Odense-Strib	74,0-83,5		82,0
Sb-Od	81,0-83,0		77,5-84,5
Assens-Tommerup	47,0-65,5		62,0
Tp-Ac	43,5-56,5		55,0
Fredericia-Århus		170-177	163,5-177,5
Ar-Fa		171	168,0-170,5
Århus-Randers		78 83,5-84	74,0-76,0
Rd-Ar		- 78-86,5	76,5-77,5
Randers-Ålborg		122-127	104,5-118,0
Ab-Rd		117-129	118,0-120,0
Ålborg-Frederikshavn		122	111,0-118,0
Fh-Ab		120	117,0-118,5
Esbjerg-Ringkøbing	110,5-115,0		106,5-107,5
Rj-Es	116,0-124,0		102,0-109,5
Ringkøbing-Struer	75,0-77,0		74,5-78,0
Str-Rj	1) (67)-86,0		89,0
Struer-Langå	149,0-153,0		148,0-151,0
Lg-Str	153,5-155,0		149,0
Struer-Herning		83,5	
Hr-Str		77,5	
Langå-Brande		136	141,0
Bb-Lg		115	132,0-134,0
Brande-Bramming		106	105,0
Bm-Bb		106	94,5-102,0
Sallingbanen 2)	48,5-53,0		47,0-52,0
Rd-Ryomgård-Rd	50,0-56,0	51,5-57,5	51,0-54,0
Viborg-Ålestrup-Vg 2)	64,5-66,0		64,0-67,0 (76)
Hr-Vg 2)	74,5-76,5		73,0-76,0

1) Gennemkørsel Struer-Holstebro

2) Max. hast. 45 km/h. Damptog G- eller E-maskine.

Da DSB begyndte motoriseringen hed det sig, at man nu fik en hel del hurtigere tog end de hidtidige damptog. Det var imidlertid kun en halv sandhed - og så vil jeg overlade til læserne at finde ud af, hvad den anden halvdel var.

Nej, der skete det, at Triangelvognene på de store sideba-

ner og på Fyn udfyldte en del togtomme huller og på de mindre baner (Assens, Salling og Himmerland) blev planen helt omlagt, idet man her fik en tættere toggang, hvorved de blandede tog udgik af planerne. ML og MR indsattes hovedsagelig i togtomrum. Hurtigheden i disse motortog bestod for det meste i at stationsopholdene -

især på de større stationer - blev ganske korte; her skulle et damploko enten tage vand - eller udveksle vogne. Man så da også, at når ML- og MR-togene kørtes med damp var der ikke tale om tidstab; at de ofte kørtes med K-maskiner - hvor en A- eller J-maskine var tilstrækkelig - skyldes simpelthen at de lette maskiner hensattes ureparerede for senere udrangering.

Dieselloko (MT og MV) er ikke nævnt i oversigten - nej, de kørte i Sønderjylland, mest fra Tønder, og der var der intet at sammenligne dem med.

MR var stationeret i Århus, ML i Randers og kom temmelig langt omkring. De var ofte væk fra hjemstedsdepotet i flere dage. Egentlig reserve for dem fandtes ikke; jeg tror man havde fået mere ud af dem, hvis man havde garderet sig med motorreserve, og så benyttet dem mere på hjemmehbane f.eks. ved at lade MR køre Århus-Grenå/Skjern og ML Randers-Ryomgård/Struer/Esbjerg.

A. Gregersen

Og Nu Til Noget Helt Andet!

I 1899 lykkedes det for amerikaneren Charles M. Murphy som den første i verden at cykle én mile på under ét minut. Jeg iler med at gøre opmærksom på, at jeg af gode grunde kun har kendskab til begivenheden fra læsning, og forfatterne til de bøger, hvori jeg har set den omtalt, synes desværre at have sat en ære i at give hver sin forklaring - helst afvigende fra de andre forklaringer på alle de punkter, hvor afvigelse er mulig. Jeg vil søge først at give en enkel forklaring af begivenheden, og derefter vil jeg kort nævne nogle af de mere farverige detaljer, jeg ved min læsning er truffet på.

I slutningen af 1800-tallet fortrængtes de høje cykler helt af lave cykler med kædetræk - Safety's. Disse cykler havde langt bedre køreegenskaber end de høje, og da de virkelig brugbare luftringe tillige kom i denne periode, blev cykling meget populær. Forbedringerne muliggjorde tillige cykelsportens opblomstring, idet selve det at holde sig i sadlen blev så simpelt, at man med rimelighed kunne arrangere hastigheds-

konkurrencer. Cyklebaner anlagdes i stort tal, og tilskuerne strømmede til. Det hævdes, at omkring århundredskiftet var cykelsport i USA en lige så populær tilskuesport som Baseball. Om vinteren kørtes seksdagesløb - de første for enkeltryttere, der kørte til de segnede, hvorpå deres "trænere" vækkede dem med velvalgte ord eller eventuelt med koldt vand og sendte dem ud at køre videre - og om sommeren kørtes på de åbne baner, hvor især pacede løb var populære. Før motorcyklernes fremkomst benyttede man som pacere cykler med fra to til syv ryttere, hvor Tripletter nok var de sædvanligste.

Perioden var domineret af professionel cykelsport, men skønt Charles Murphy var amatør, havde han alligevel høje tanker om sin egen formåen. Han erklærede i hvert fald, at han var i stand til at køre én mile på ét minut, hvis han blev pacet tilstrækkelig effektivt, hvilket han mente kunne ske, hvis han kom til at køre bag et tog, hvis bagende var udbygget, så den gav bedre dækning. Denne udtalelse vakte megen munterhed, men en reklamemand fra Long Island Rail Road tog den alvorligt, og da han desuden så, at der var mulighed for alle tiders avissensation, fik han selskabet til at deltage.

På en lige og vandret strækning mellem Farmingdale og Babylon (ikke i Persien, men i New York) byggedes en tre miles lang træbane mellem de to skinnestrengene. Desuden påbyggedes én af banens personvogne de fornødne læskærme. I virkeligheden var det lige ved, at Murphy kørte inde midt i vognen, så omfattende var afskærmningen. Ikke blot forlængedes vognens sider og tag bagud, men der monteredes også en skærm under vognbunden, ligesom sideskærmene forlængedes helt ned til sporet.

Den 30. juni 1899 skulle forsøget gøres, og det viste sig, at dagspressen var i høj grad interesseret. Journalister fyldte vognen, og nogle var endda så heldige, at de fik plads på bagperronen, så de kunne se, hvad der foregik. Pressefotograferne var også mødt talstærkt op, men de måtte nøjes med at stå ved siden af banen. Som nævnt var træbanen tre miles lang, og tiden blev taget over den midterste, medens den første

brugtes til accelerationen og den sidste var til at standse på. Murphy gennemkørte målestrækningen på 57 4/5 sekund, svarende til en hastighed på umiddelbart over 100 km/h, og han retfærdiggjorde således sin udtalelse. Latteren måtte forstumme, men til gengæld fik han nu tilnavnet "Mile-a-Minute Murphy", der forfulgte ham lige siden og vist efterhånden blev en alvorlig belastning for ham.

Efter denne korte gennemgang af de mere centrale dele af historien, skal jeg nu supplere med forskellige udbygninger, som man kan tro på eller lade være - alt efter smag og temperament.

Det er en hyppig påstand, at Murphy skulle have erklæret, at han kunne følge med at hvilket som helst lokomotiv, hvis han blot fik fornøden pace. Jeg anser dog denne påstand for at være usandsynlig, da de hurtigste lokomotiver på den tid formentlig kunne køre omkring 150 km/h.

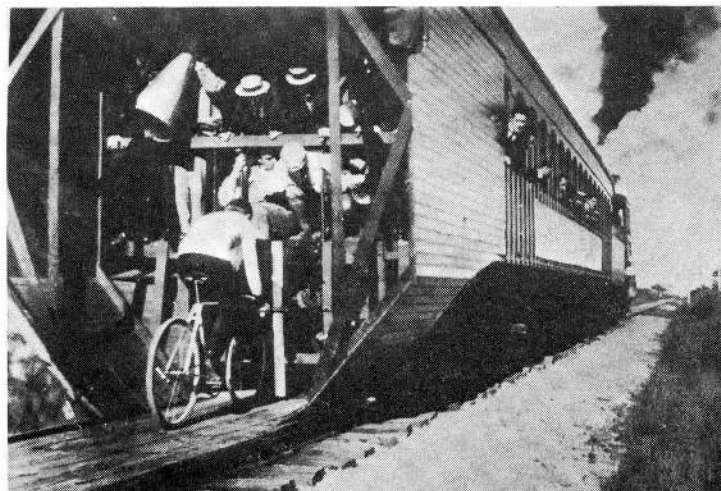
Et andet sted har jeg læst, at det første forsøg på at køre en mile på et minut mislykkedes, da lokomotivet ikke var hurtigt nok. Man måtte derfor køre om med et kraftigere lokomotiv, og dette skulle have belastet sporet så meget, at det - og dermed også træbanen mellem skinnestrengene - gav sig til at rokke. Dette skulle have medført, at Murphy var ved at komme væk fra vindskærmen, men ved en kraftanstrengelse lykkedes det ham dog atter at nå ind i læ.

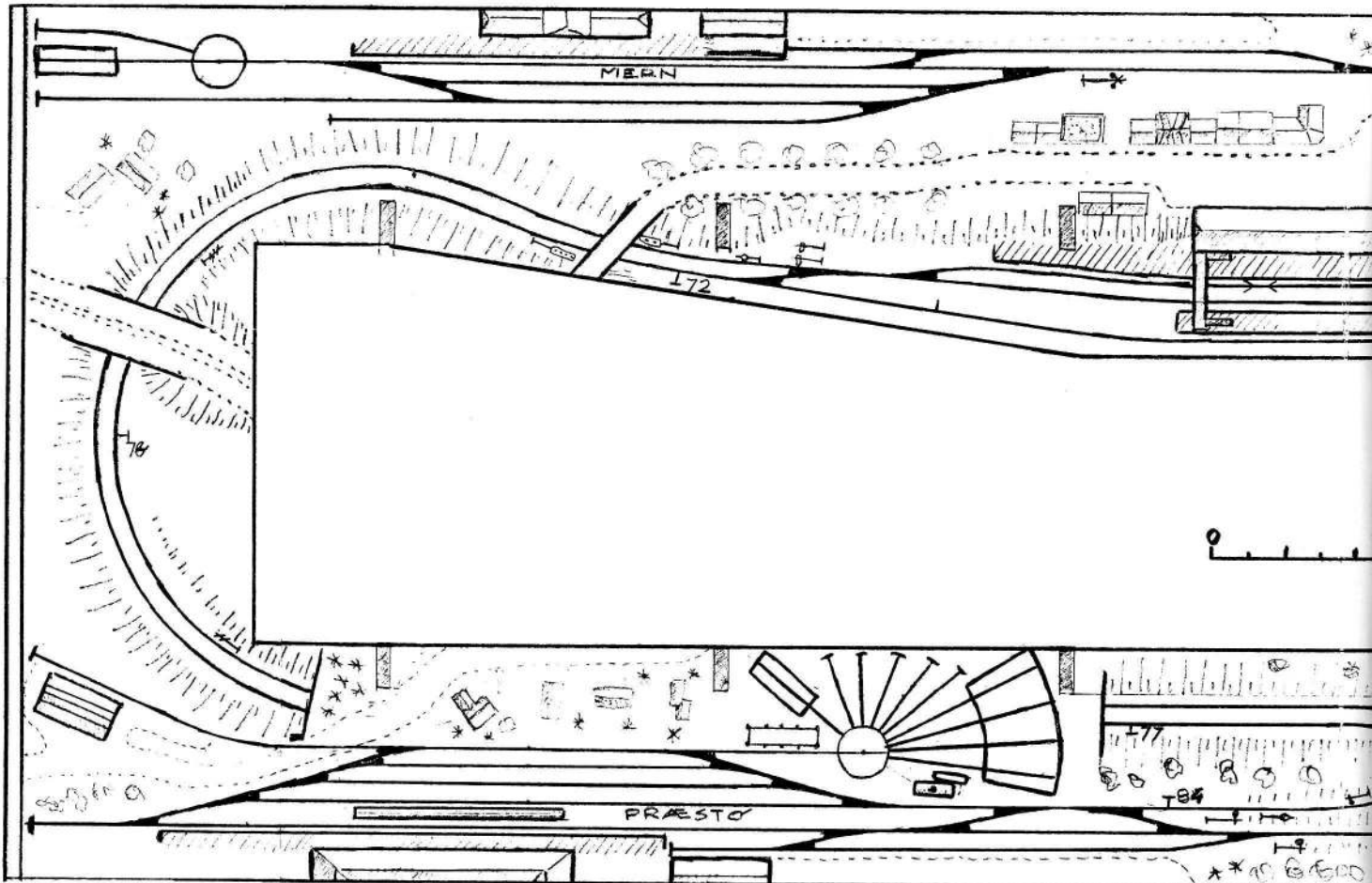
Jeg har også læst, at lokomotivføreren efter passagen af målstregen tog farten så brat af toget, at Murphy, der kørte på en cykel uden bremse, kørte ind i bagenden af toget. Heldigvis var hans hjælpere, der stod på vognens bagperron, i stand til at få fat i ham og redde ham op i toget. Et andet sted har jeg set næsten den samme historie; da var han dog ved målestrækningens slutning så udkørt, at han var ved at styrte, men han reddedes af hjælperne, der trak ham op i toget.

Til sidst skal bemærkes, at Murphys rekord holdt i toogfyrre år, hvis man vel at mærke kun ser på kørsel over én mile. Den nye rekord, der lød på 33,05 sek. sattes den 17. maj 1941 af den franskfødte, men i USA boende seksdagesrytter Alfred Letourneur, der pacedes af en racerbil med en påmonteret skærm. Belgieren Leon Vanderstuyft havde dog allerede i 1926 kørt hurtigere end Murphy, idet han på en time kørte 122,770 km i pace af en motorcykel.

Ved kørsel uden pace er hastighederne normalt lavere, men visse steder i bjergene nåes dog hastigheder på omkring 100 km/h under nedkørsel. Den officielle verdensrekord på bane er på 1 minut 1,14 sekunder over 1 km, så her mangler endnu lidt i, at man kan køre en km på et minut.

Ole Buskgaard





# Sporplan

Når man som jeg er grebet af modelplanlægning og er en gløddende modelmand (på hjemmefronten) er det en fornøjelse at se hr. Allan Hansens helt fantastiske sporplaner - de er bare perfekte.

Den sidste (i 14. årgang, nummer 2) gav mig blod på tanden til at sende jer noget som jeg selv går og pusler med. Sagen er den, at vi er flyttet i et nyt hus og disse er jo ikke indrettet med nogen plads til (modelbane-)hobby, men alligevel, man begynder jo straks at sætte de små celler i gang, for et anlæg vil man have. Så var det jeg tænkte på loftet, men ganghøjden bliver kun 1,70 m og det er jo lige i underkanten af hvad der er behageligt, men det skal gå.

Så igang med at udarbejde en sporplan og den kan blive stor, hvis man udnytter hele rummet i sin fulde udstrækning. Det er 2,42 x 12,50 m, så der er faktisk plads til en hel hovedbanegård (tror man da), men jeg er blevet meget klogere undervejs. Det blev efter

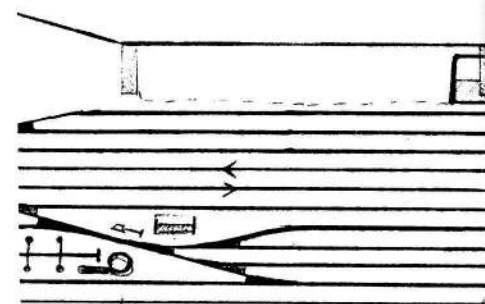
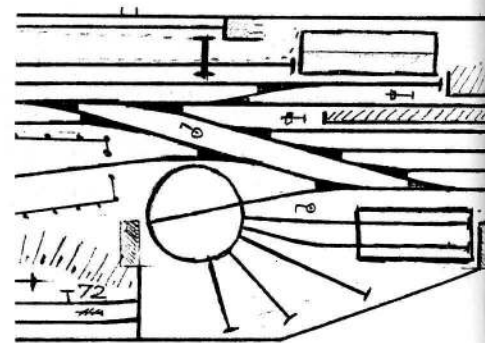
nogle forsøg alligevel til et ret pænt anlæg og er beregnet til to-mands betjening. Det største problem var de mange spærdragere, som der skal tages hensyn til, men det lykkedes da at få banen svinget uden om hver gang uden alt for mange kunstige kurver. En del af banen må desværre gå som skjult linieføring på grund af rummets beskedne bredde.

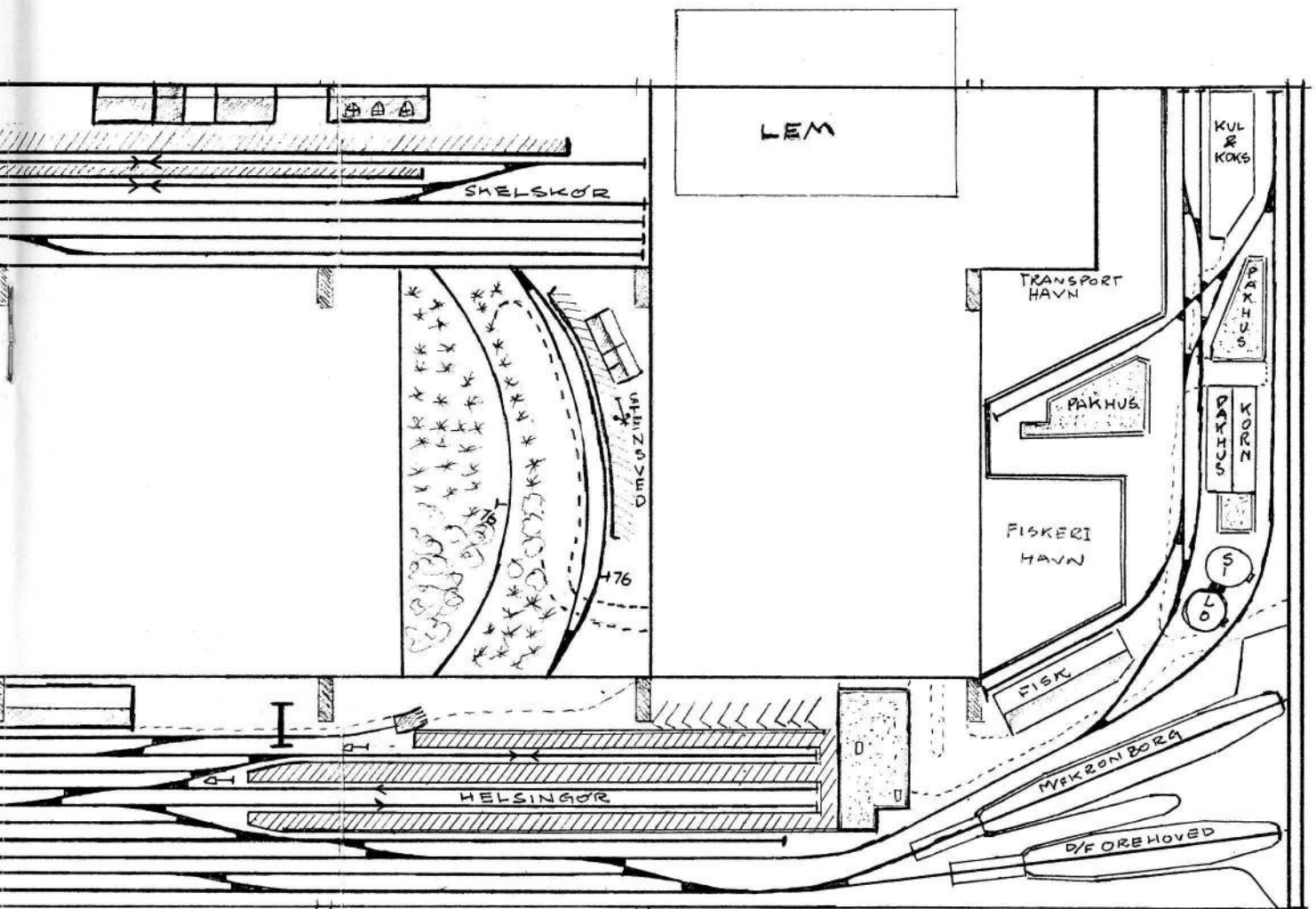
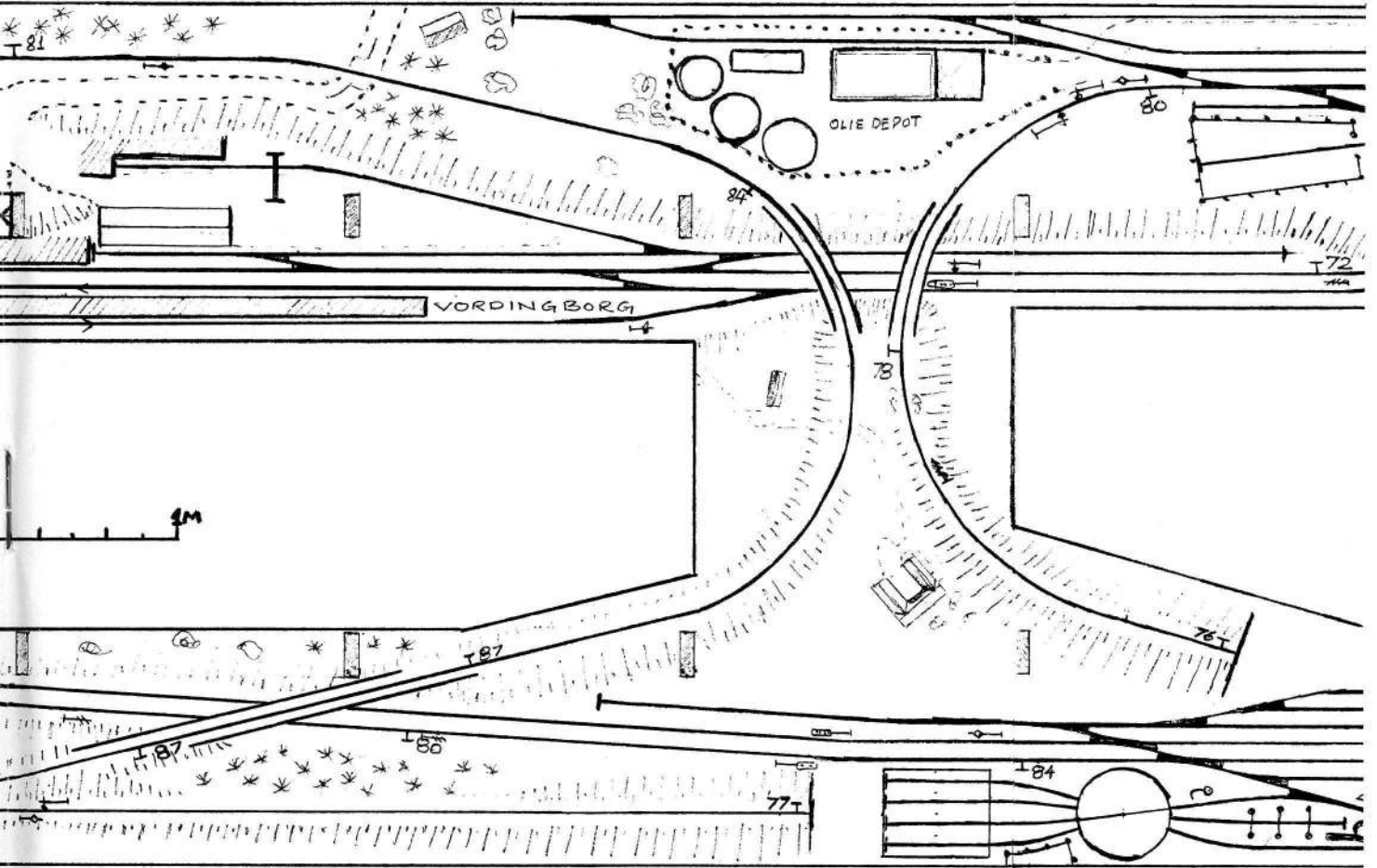
## Trafikgrundlag.

En landsdel (eller en ø) skal trafikeres med jernbaner. Vi har en større havneby: Helsingør, hvorfra der udgår en dobbeltsporet bane til: Vordingborg, og herfra fortsætter banen som enkeltsporet til endestationen: Skelskør. Denne strækning er statsdrevet. Privatbanen udgår fra: Vordingborg, over: Stensved, til: Præstø, og derfra en stikbane til: Mern. Disse to baner hører under fælles ledelse.

## Stationer (kort beskrivelse):

Helsingør - er hovedstationen med havnebane og færgelejer, et til udland og et til indland (en anden landsdel). Der er tre perronspor, læssevej, enderampe og





pakhus. Remisen og værksted med (22 m) drejeskive.

Vordingborg - er mellemstation med tre perronspor, læssevej, ende- og siderampe og pakhus. Privatbanen benytter sporet nærmest hovedbygningen.

Skelskør - endestation på hovedbanen, har to perronspor, læssevej, enderampe og pakhus. Remise og (22 m) drejeskive og kulgård. I tilknytning til udtræks-sporet er der sidespor til et olie-depot.

Stensved - mellemstation på privatbanen, har en kort læssevej.

Præstø - endestation for begge privatbaner, har en perron og en kort træperron til stikbanen, desuden læssevej og pakhus. Der er en rundremise med 12 m drejeskive samt en enkeltsporet til stikbanen. Mern - endestation på stikbanen, har et perronspor, læssevej og pakhus. En enkeltsporet remise og 10 m drejeskive.

Et stort problem er, at jeg må give eventuelle kritikere ret, hvis de siger, at der er for mange spor og for lidt landskab og bebyggelse. Men dertil må jeg sige, at dette er et projekt på planlægningsstadiet og det kan meget vel tænkes, at der bliver ændret en hel del undervejs - der kan jo opstå mere eller mindre uløselige problemer.

Dette her er jo også to ting: Først selvfølgelig til egen fornøjelse men også for at give andre modelbyggere nogle impulser til at få lavet et anlæg, selv under besværlige forhold som i mit tilfælde, for jeg vil tro at mange andre er i samme situation. Nå, men Rom blev som bekendt ikke bygget på én dag, og det gør dette anlæg heller ikke (det ville koste en formue med alle de sporskifter).

Jeg har en del spormateriel, men kun til ca. en femtedel, så der er jo noget at gå igang med. Det er min tanke at bygge strækningen Præstø-Mern til start og så senere Præstø-Stensved-Vordingborg og videre til Helsingør og Skelskør og sluttelig havnebanen. På denne måde kan man relativt hurtigt få noget at køre med, for nok er planlægning og opbygning to spændende faser, men trods alt vil man gerne se tingene fungere.

Til slut skal jeg lige have fyret et stort nødråb af. Det er at vi jo desværre måtte stoppe vor mo-

delbaneklub her i Næstved for et par år siden og det til trods for at vi da opnåede at komme i lokalpressen, men 2-3 mand kan nu engang ikke holde liv i en klub og jeg kan ikke tro at der ikke er flere mennesker i en så stor by (over 40.000 indbyggere) der er interesseret i modelbanehobbyen. Så skulle jeg sige noget må det være: Ring eller kom ud til mig og lad os tale om modelbaneklub. Jeg har nemlig ikke opgivet at få en klub op at stå ligegyldigt hvor besværligt det bliver!

T. Bejerholm,  
Daddelvej 9  
4700 Næstved.  
Tlf. efter kl. 18:  
03 - 73 25 38

## Vi Bygger

GENBRUG, 3. del

I sidste afsnit blev vi færdige med metalarbejdet på vognen, og den skulle nu være klar til at blive malet.

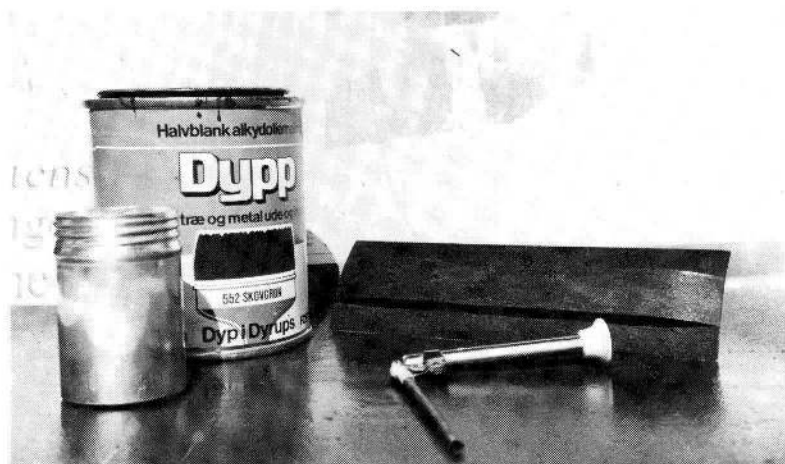
"Malerarbejdet må udføres med stor omhu. Den model som "smeden" og "snedkeren" ikke slap så heldigt fra, kan reddes af en dygtig "maler", men det omvendte kan så sandelig også være tilfældet". - Således afslutter ADAM sin artikel om maling af modeller i SP, 5. årg. nr. 2, og det er så

sandt, som det står skrevet. De der har mulighed derfor, vil jeg anbefale at læse denne ADAMs HJØRNE, idet det følgende i store træk bygger på den. Skulle De ikke selv være i besiddelse af det pågældende blad, kan det lånes på adskillige biblioteker. Men nu til arbejdet:

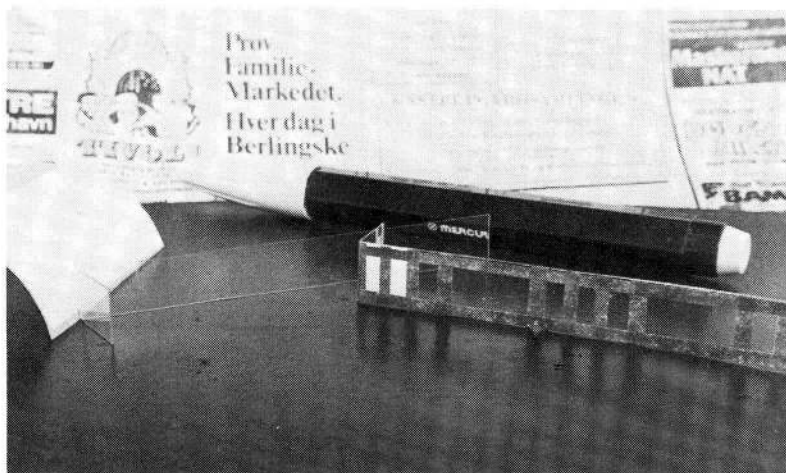
Når eventuelt overflødig tin er fjernet, skal modellen renses grundigt for filspåner og eventuelle rester af loddevand/-fedt. Her anbefaler ADAM trichloræthylen eller rensed benzol, der dog begge er farlige at omgås. Jeg benytter i stedet almindelig cellulosefortynder, der da er ret så omgængeligt, og det skal vi jo alligevel bruge sidenhen, ligesom det er et produkt, de fleste der beskæftiger sig med at male, alligevel har i huset. Selv rensningen former sig som en gang afvaskning med en halvstiv pensel og med tilbørlig hensyntagen til alle smådimserne.

Ligesom under bygningen starter jeg med vognkassen, der skilles fuldstændigt. Med en lille fixativ-sprøjte og fortyndet gul zinkkromat-primer (ca. lige dele maling og fortynder) sprøjtelakerer jeg hele vognkassen og taget, såvel ind- som udvendigt.

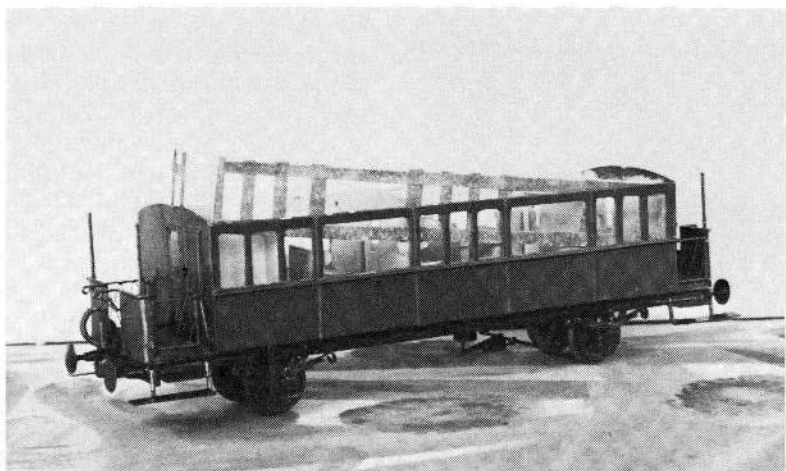
Anbring delene på f.eks. en træklods med et par store søm som mellemlæg. Klodsen kan så drejes rundt under maleprocessen uden at delene berøres. Når malingen er tør, vendes emnerne på hovedet, og processen gentages til malingen dækker, såvel ude som inde.



Maleartikler. I forgrunden den omtalte fixativ-sprøjte.



Til venstre celluloid-strimmel, til højre celluloid-strimmel med påklæbte papirstrimler. I baggrunden en af de omtalte "tudser".



Celluloid-strimmel med vinduesrammer under indsætning i vognen.



Dele til fremstilling af sofaer, høvl, file og løvsav. Til højre trælist, i midten ryglæn- og sædeprofiler, til venstre færdig sofa.

Når jeg anvender den gule zinkkromat-primer, er der dels den af ADAM nævnte grund, at den sikrer bedre vedhæftning af dækfarven, dels er det fordi den lyse farve under dækfarven får denne (dækfarven) til at fremtræde med en klarere farve. Imidlertid skal vognen også indvendigt være malet med en lys farve, og hvorfor ikke slå alle disse 3 fluer med ét smæk?

Nu sætter jeg tape for vinduerne indvendig og lukker iøvrigt vognkassen foroven og -neden med papir og tape. Ligeledes dækkes tagets underside, og nu sprøjtemales de udvendige flader med fortyndet dækfarve. Til AB DA 1 anvendtes en blanding af DYPP, post-rød nr. 650 og CORROSTABIL, brun medens KSB A 6 fik en gang DYPP, skovgrøn nr. 552 (husk når der blandes dækfarve, at der også skal bruges lidt til endeperronernes gelænder og låger, samt tagets (tagrytterens) ventilationsriste, ventilatorer o.l. Når farven dækker og er tør, fjernes afskærmningerne. Der kan herved opstå "gardiner" i vinduerne, idet malingen af og til slipper tapen og bliver siddende helt eller delvist i vinduerne. Dette kan imidlertid fjernes f.eks. ved forsigtigt at lade en passerspids, nål el.lign. glide en gang eller to rundt i vinduesåbningen, hvorefter malingen som regel falder af af sig selv.

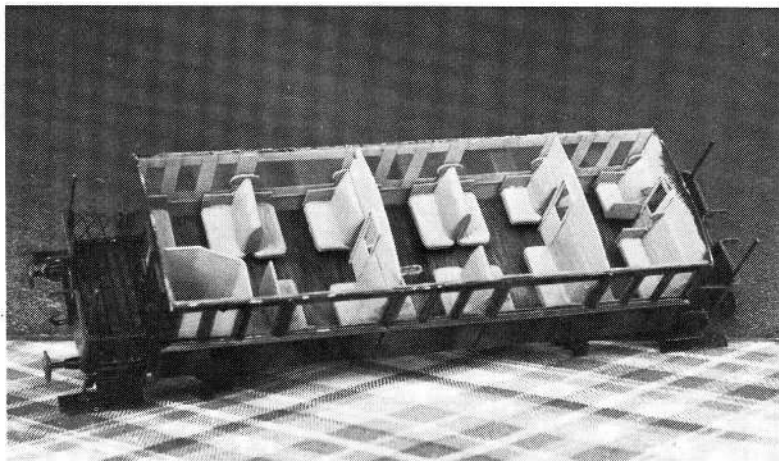
På tagets tagpapbeklædte flader limes (evt. Araldittes) nu strimler af grå/sort vandslibepapir. Eventuelle ventilationsriste på siden af tagrytteren markerer jeg med selvklæbende papir malet med lidt af vognkassens dækfarve.

Ristenes tremmer markeres ved ridsning med en passerspids. Vinduerne i tagrytteren markeres med sortfarvet, selvklæbende papir, der overklæbes med almindelig klar tape for at opnå virkningen af glastruder.

Undervognen håndmaler jeg med pensel. Endeperronerne med vognkassens dækfarve, medens resten males med sort, mat skoletavlelak. Perronernes plankegulv dog med carbolinium, solignum el.lign.

For en stund forlader vi malingen for at forsyne vognkassen med vinduer. Af et stykke celluloid, klar plast el.lign. (f.eks. indlægget i skjorteflipperne på en ny herreskjorte) tildannes vindu-

erne som en lang strimmel i hele vognens længde - samt, bukket i vinkel - også den ene gavl. Disse strimler anbringes i mellemrummene vi lavede mellem skillevæg og vognside og med den uundværlige passerspids markeres vinduernes plads ved ridsning langs vinduesåbningernes inderkant. Strimlerne tages ud igen og man kan nu anbringe nogle selvklæbende strimler derpå for at illudere vinduesrammer. Her, som i de tidligere tilfælde, hvor der er nævnt selvklæbende papir, er der benyttet den slags selvklæbende etiketter, der nu om dage kan købes til breve, dybfrostvarer o.l. De enten males eller, som i dette tilfælde, farves med først en gul, derefter en brun "tudse" (Filt-skriver på vand- eller spritbasis) således, at de får en til vinduesrammerne passende brun farve.

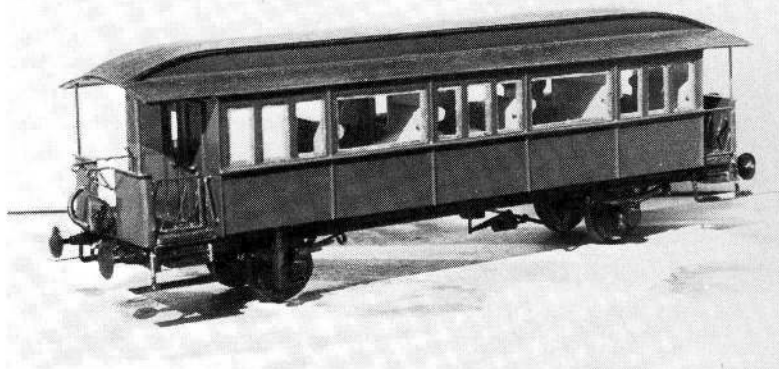


Interiør af KSB A 6.

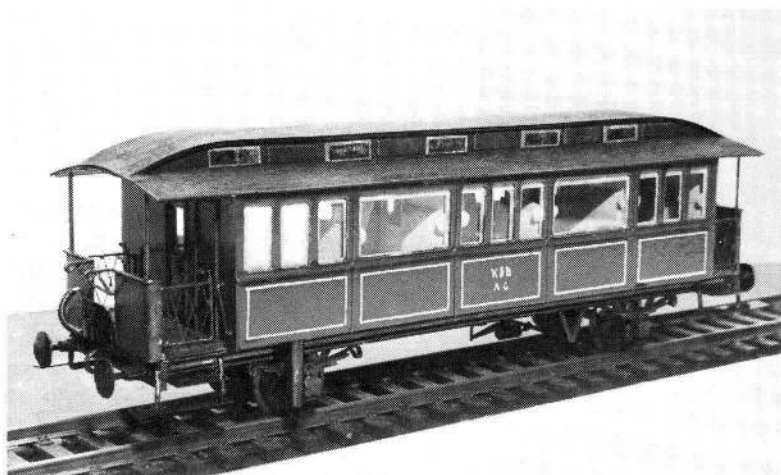
Først afklippes alle de lodrette strimler, 4-5 mm længere end vinduernes højde og så brede at de stikker ca. 0,5 mm frem under vinduessprodsen. Hver papirstrimmel anbringes på vinduesstrimlen således, at den sidder

lige bagved vinduessprodsen og rager lige meget ud på hver side af denne (ses på fotoene). Derefter anbringes to lange papirstrimler foroven og -neden som vinduesrammernes over- og underkant. Da de selvklæbende strimler kan forskyde sig lidt (bindemidlet er jo elastisk) "forsegler" jeg samlingerne med en lille smule kunstharpikslim. Da det er meget små mængder lim, der skal bruges til dette (det må endelig ikke komme ud på selve "vinduerne"), anbringer jeg en ganske lille klat lim yderst på spidsen af en nål eller passerens ene ben, og afsætter den derefter på papirstrimlerne alle de steder hvor disse krydser hinanden.

Toiletvinduet på KSB A 6 er markeret ved påklæbning af et stykke hvidt selvklæbende papir på vinduesstrimlens indvendige side, ud for de to vinduer.



Til sammenligning med næste foto. Her kan man se, hvordan "småtingene" sætter prikken over I-et.



Den færdige vogn, KSB A 6, se også forrige foto.

Vi er nu nået til vognens indre. Hvis gulvet ikke allerede har den rigtige farve, males eller "solignumses" det. Medens gulvet eventuelt tørrer, saves, snittes og/eller files sofaerne/sæderne til af diverse trælistes. Disse kan enten købes færdige (f.eks. 1 x 4 mm) eller hjemmefremstilles. Sædernes og ryglænenes profiler fremgår som regel af tegningen og tildannes f.eks. med et par passende file. Der laves et langt stykke af hver af de to profiler, hvorefter sæderne afsaves i de rette længder efter tegningen og limes sammen. Et stykke af hver slags bliver til de sofaer, der skal sidde på skillevæggene, medens de fritstående, dobbelte, limes sam-



men af to sæder underst og to sammenlimede ryglæn øverst.

Sofaerne er her forsynet med armlæn og "øreklapper" på den ende, der vender mod vinduerne, samt for A 6s vedkommende også i sofaernes anden ende i den lille kupe. Disse armlæn og øreklapper har jeg klippet ud af et stykke karton, og limet dem på sofaerne.

Sluttelig er der limet en lille træklods under den halvdel af sofaerne, der er nærmest ved vognsiden. Klodserne er savet ud af 4 mm krydsfiner, 4 mm brede, og halvt så lange som den pågældende sofa. Meningen er, at de skal erstatte sofaens ben, og give en tilstrækkelig solid, men enkel "jordforbindelse" når de limes fast til vognbunden, uden at de kan ses udefra, når man ser ind i vognen gennem vinduerne. Nu er sofaerne færdige og kan males med en til polstringen svarende farve.

Når malingen er tør limes sofaerne fast - de fritstående på deres fod, medens de enkelte sofaer limes fast på skillevæggene (ved gavlene dog på den ombukkede celluloid-vinduesstrimmel). Her lægger jeg først et stykke træliste (4 x 4 x 30 mm) på vognbunden under sofaens plads. Ryglænet påføres lim, og sofaen anbringes oven på klodsen, der virker som afstandsstykke til limen binder. Nu kan trælisten fjernes og flyttes til næste skillerum - se foto.

Hermed skulle vognen være færdig, bortset fra påskrifterne som jeg synes skal være det sidste og dermed en slags punktum for byggeriet (en slags navngivning, om man vil).

Påskrifter og eventuel stafefering foretager jeg med en ridsefjer og fortyndet maling, gul eller hvid. Dette er der vist ikke meget mere at sige om, bortset fra, at man ikke skal gøre det en dag, hvor man ryster på hånden!

P.S. Det har slået mig, at jeg kun nævnte, at jeg lavede trækkrogene af et par små messingsøm. Nogle af læserne havde måske forventet, at der blev påmonteret et par af de færdigkøbte standardkoblinger. Dette kan man naturligvis gøre, men jeg foretrækker nu mine søm og nogle små 3-5 leds kæder.

Skulle der være nogle, der har benyttet sig af de tips, der er fremkommet i denne artikelserie,

skulle det glæde mig at høre derom, eventuelt se et foto af resultatet.

Erik V. Pedersen

RED. komm.: Det ville glæde redaktøren ikke mindre, om der skulle komme reaktioner af ovennævnte art. Redaktionens adresse findes på omslagets anden side.

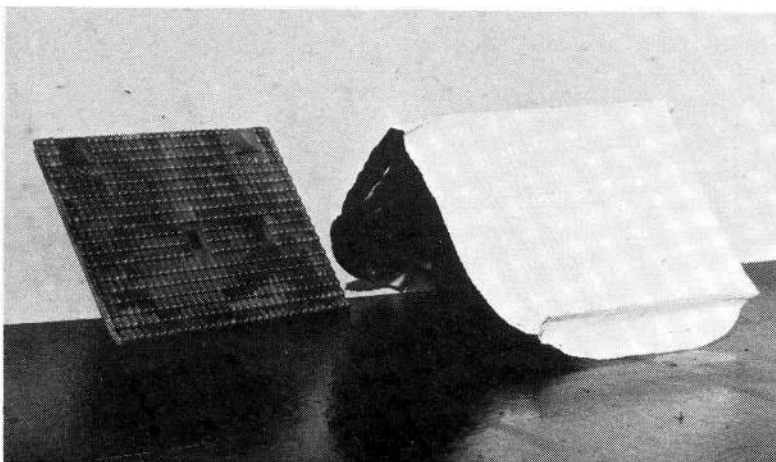
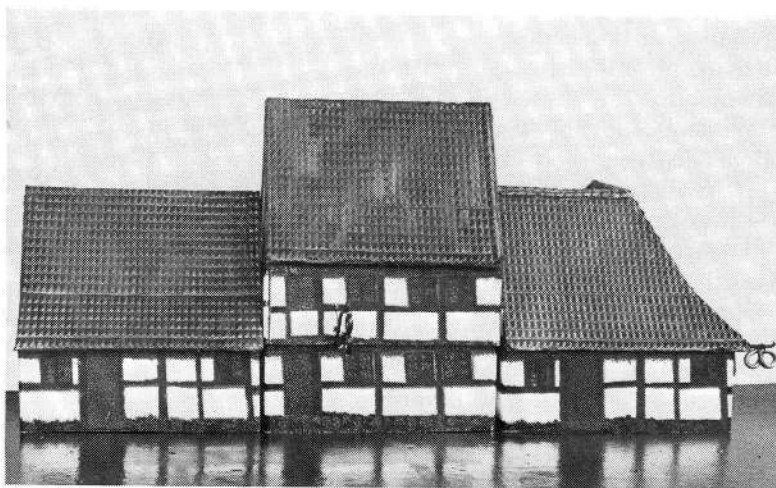
I forrige nummer bragte vi en omtale af en bindingsværksbygning fremstillet af mælkekartoner, og det nævntes, at man udover den viste bygning også kunne tænke sig kartonen anvendt til andre typer huse. Nedenfor er vist et par eksempler herpå, denne gang dog huse med et vist bymæssigt præg.

Udgangspunktet var her et lille hus med samme længde som en af kartonens sider (70 mm) og en bredde på ca. 50 mm, men iøvrigt lavet på stort set samme måde. På disse huse er taget dog lavet som tegltag, idet jeg ovenpå paptaget har limet et stykke kraftigt aluminiumsfolie med præg

som tagsten (det lille hus til venstre på foto 1).

Aluminiumsfolien (forøvrigt i dette tilfælde også fra en mælkeemballage) har jeg lagt oven på et plast-tag fra det i SP, 14/3, nævnte Heljan-hus, og med en negl har jeg trykket folien ned omkring plasttagets tagsten (foto 2). Tryk folien ned, en række ad gangen, på kryds og tværs, et par gange hver vej. Til sidst er folien klippet af ca. 7-8 mm længere og bredere end det tilsvarende pap-tag. Med kontaktlim er folien nu limet fast til paptaget således, at der til alle sider rager 3-4 mm folie udenfor dette. Det overskydende folie bukkes nu ind under tagets underside på de 3 sider og ned ad den anden tagflade, ved tagryggen.

Skulle et folietag ikke være langt eller højt nok, kan det enten sammensættes næsten usynligt af flere stykker, der overlapper hinanden, eller, hvis folien er stor nok, kan det "trykkes" i flere omgange, idet plasttaget forskybdes lidt hver gang.



Sluttelig males det med en orange/rød/brun, mat maling og kan eventuelt svines lidt til med sort eller brun skosvæerte.

Skorstenen laves af et par stykker træliste med kvadratisk tværsnit. Nederst et stykke med tværsnit 6 x 6 mm. I dette stykke saves et "trekantet" hak, så det kan sidde overskrævs på tagryggen, hvor det limes fast. Ovenpå anbringes så et lille stykke med tværsnit 4 x 4 mm i en passende højde. Endelig kan man eventuelt afslutte med en lille krave af et stykke 6 x 6 x 1 mm liste. Det hele males i en til huset passende farve og tilsidst svines den øverste del af skorstenen (og eventuelt lidt af taget lige under den) til med sort skosvæerte.

Apropos lister til skorstene: Jeg har fået mine lister "som sendt fra himlen", idet jeg benytter pindene fra de raketter, som falder ned i haven hver nytårsaften (altså de firkantede lister), og der falder som regel rigeligt til årets forbrug!

Har vi nu først prøvet dette lille hus og er sluppet godt fra det, er det vel naturligt at prøve at sætte endnu en etage på. Da det er en bindingsværksbygning, skal (bør) øverste etage, af hensyn til tagkonstruktionen, være lidt bredere end den nederste. Underetagen laves derfor med en bredde (dybde) på ca. 50 mm, medens etagen ovenover skal være ca. 5 mm bredere, d.v.s. ialt 55 mm. I begge tilfælde bruger vi kartonnens oprindelige bredde 70 mm som husets længde. Husk at bindingsværket i de to etager, mod henholdsvis gade og gård, skal være ens og placeres således, at de lodrette bjælker synes at gå ubrudt igennem fra grund til tag, når huset ses lige forfra. Eventuelle døre i øverste etage camoufleres som alm. murværk ved at lime hvidt papir i dørens underdel og eventuelt også overdel, således at bjælkerne stadig illuderes.

I gavlene gør det ikke så meget, at bjælkerne ikke flugter, da husene i byen står gavl ved gavl og det kan derfor ikke ses. Skal gavlen imidlertid bruges, må det haves for øje.

Prøv at blade lidt i en bog, brochure el.lign. med fotos fra byer med sådanne gamle huse: Dragør, Fåborg, Gudhjem, Helsingør, Mariager, Odense, Sva-

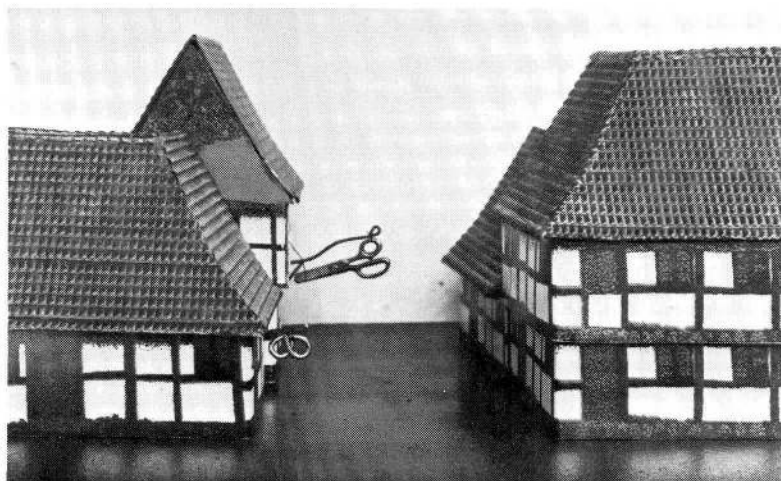
neke, Svendborg eller Den gamle by i Århus. Der er masser af ideer - måske bliver du træt af caomaalk længe inden!

Skulle dette sidste ikke være tilfældet, vil jeg lige nævne, at man jo kan gå videre og lave et af de små ét-etages huse som hjørnehus (vinkelhus). Alene det at regne ud, hvordan man får lavet taget, er et herligt stykke arbejde, som jeg skulle bruge mindst en hel side for at beskrive, og så ville det sikkert alligevel lyde komplet uforståeligt. Prøv det - hele huset kan laves på ca. halvanden time.

Når så dette hjørnehus er færdigt og står og ser så sødt ud, så, ja hvorfor ikke, prøv med et tilsvarende hjørnehus i to etager.

Lagde du forresten - under gennemgangen af billederne i den føromtalt bog, mærke til alle de morsomme skilte og symboler, der prydede forretningerne dengang det ikke var supermarkeder altsammen? Sådanne nogle skilte og symboler ville sikkert også pynte på en modeljernbane "af i forgårs".

EVP



# De Gode Gamle Dage

Medens vi i forrige "udgave" af de gode gamle dage beskæftigede os med den grå hverdag før og omkring århundredskiftet, skal vi denne gang citere breve, hvis indhold omhandler mere eller mindre usædvanlige begivenheder.

For ikke at begynde for voldsomt, citeres følgende skrivelse:

Fredericia, den 24. Juni 1892.

Hr. Stationsforstander Rosenørn, Fredericia.

Dannebrogsmandenes Hæderstegn vil blive overrakt Togfører Honoré den 25. ds. Kl. 6.0 Em. Hr. Stationsforstanderen og de af Stationens Personale, der kunne, indbydes til at overvære Højtideligheden.

Paaklædning: Galla.

.....

Som det ses, var det for de ansatte en virkelig begivenhed, som så mange som muligt tog del i. Nu om stunder er forholdet nok lidt anderledes.

Efterfølgende brev fortæller en hel del om forholdene i halvfemserne, hvor dårligt stillet såvel høj som lav var, når ulykken var ude:

P.T. Vedsted Station den 30. Juli 1892.

(Til hvem stilet ses ikke)

Paa Gjennemreise fra Syden igaar forblev Kontorchef Hoppe hos Stationsforstander Fogtmann fra Kl. 5 om Eftermiddagen. Efter en i Omegnen foretagen Spadseretur og endt Aftensmaal-tid Kl. ca. 8 oppe i Stationsforstanderens private Lejlighed ville begge tage Omegnen i Øjesyn fra Perrontaget, som støder op til Forstanderens Spisestue. Igennem Vinduet gik Forstanderen først ud paa Taget og Hoppe fulgte efter, medens Forstanderens Hustru forblev staaende i Stuen ved det aabne Vindue. Hun forklarer, at da Hoppe kom ud paa Perrontaget snublede han og faldt over i den lige ud for værende Vinduesrude. Fogtmann, som stod ved hans Side, vilde gribe ham, men de styrtede begge gennem den ved Faldet ituslaaede Rude ned paa Perronen, saaledes at Kontorchefen faldt ved Muren, medens Forstanderen faldt opad en af Perronpillerne.

Beskadigelsen var saa betydelig, at Kontorchefen var fuldstændig bevidstløs, indtil Kl. ca. 10.5, da han afgik ved Døden. Stationsforstanderen var bevidstløs i længere Tid, og hans Tilstand er endnu meget betænkelig.

Vedsted Station afsendte strax Kl. 8.15 en Maskine til Ribe for at afhente den tilkaldte Læge, der ankom til Vedsted Kl. 8.45 og tog de For-

ulykkede under Behandling.

Portør Eriksen og Postekspedient Jespersen var tilstede paa Perronen, da Ulykken skete og tilkaldte hurtigt Assistance for at bringe de tilskadekomne i Hus. Ulykken er anmeldt for Herredsfogeden. Kontorchef Hoppes Lig er i Dag Tog 328 sendt til Kjøbenhavn og Trafikchefen dersteds underrettet.

Efterskrift.

NB. En ligelydende Indberetning er idag Tog 271 afsendt til Generaldirektøren paa Fanø.

-----

Et andet brev om noget helt andet afslører også noget om tiden dengang:

Fredericia, den 15. September 1892.

Hr. Proprietær N. Holst,  
- ? - gaard, pr. Lystrup Station.

Man tillader sig herved at indbyde Dem til at overvære den højtidelige Afsløring af et Maleri af Deres afdøde Fader, Generaldirektør N.H. Holst.

Maleriet er tilveiebragt ved frivillige Bidrag af omtrent Tusind af de Funktionærer, der i flere eller færre Aar have tjent under ham ved de Jydsk-fyenske Statsbaner, og disse have gennem dette Minde ønsket, at han ikke skal glemmes af de kommende Slægter. Afsløringen vil foregaa i den nuværende Generaldirektørs Kontor i Helgolandsgade Kl. 3 Em. den 20. de Dennes.

Ærbødigst  
Paa Komiteens Vegne.

.....

Stationsforstander

Overbanemester

B.R. Hansen  
Trafikinspektør

-----

Når fine folk dengang rejste med toget - og det var jo i mange retninger den eneste landværts befordring, der kunne transportere en over større afstande indenfor en rimelig tid - skete det ofte i salonvogne og ikke sjældent ved ekstratog. Her er et eksempel:

Fredericia, den 7. November 1892.

Til Trafikforvaltningen.

Til de af Geheimeetatsraad Tietgen lejede Extratog blev benyttet 1 Boggievogn fra Odense-Assens og Assens-Nyborg, hvorhos man øn-

skede Toget forstærket med en extra Vogn fra Assens til Odense, saafremt der skulle komme flere Gæster.

Da vi ingen passende Vogne havde i Assens medtoges en Ac-Vogn fra Nyborg, den blev imidlertid ikke benyttet fra Assens, men jeg lod desuagtet Vognen forblive i Toget til Nyborg, hvor den hørte hjemme.

Accumulatorvognen og E-Vognen bleve ikke benyttet af Selskabet.

Her er et eksempel på, hvad man kan kalde usædvanlige transporter.

Fredericia, den 4. Marts 1897.

Togpersonalet, Fredericia.

Det meddeles herved, at der i den nærmeste Tid vil blive befordret 28 2-etages Personvogne fra Vamdrup til Kjøbenhavn. Da Vognene naa udenfor Konstruktionsprofilen med Togkanterne, paalægges det Togpersonalet i paakommende Tilfælde at udvise fornøden Forsigtighed ved Rangement med disse Vogne.

Det var nyt materiel til de Københavnske nærbaner, og det blev først afløst, da S-togene i 1934 kom i drift!

Når "højere magter" var i farvandet var det ikke langt fra, at der gik panik i toggangen. I hvert tilfælde blev der for selv små ting ofte truffet omfattende foranstaltninger, som i bedste fald kun gik ud over de ansattes fritid. Tilsyneladende for kun at befordre "de højere magter" fra Bramminge til Esbjerg blev følgende sat i værk:

Fredericia, den 1. Juni 1904.

Bramminge Station.

Salonvogn Nr. 3 og 4 med tilhørende Slutbremse vil den 2. ds. være i Tog 938/1031 fra Fredericia. Vognene ere bestemte til Befordring fra Bramminge til Esbjerg af "Kommissionen angaaende Anlæg af nye Jernbaner".

Saaframt Kommissionen ikke er ankommen saa betids, at Afrejsen kan ske med 1031, udsættes de 3 Vogne i Bramminge for med Særtog, der fremføres af eventuel Forspandsmaskine af Tog 1020, at afgaa til Esbjerg. Kan Kommissionen, der formentlig kan ventes fra Nord pr. Vogn, afrejse Tog 1031 underrettes Esbjerg Station snarest, for at Forspandsmaskinen om muligt kan blive holdt tilbage.

Skal Særtoget derimod løbe, bedes det foranlediget, at Tog 1031 fører Signal Nr. 47 Bramminge-Esbjerg. Stationen bemyndiges til at anordne det paagældende Særtog, der føres af Esbjerg Konduktøren i Tog 1031.

Det tilføjes, at der ikke skal opkræves Beta-

ling for Kommissionens Befordring fra Bramminge til Esbjerg.

En anden usædvanlig transport omtales i følgende brev:

Fredericia, den 27. Januar 1897.

Togpersonalet Fredericia og Nyborg.

I Anledning af at der i den nærmeste Tid kan ventes 4 á 5 Tuborg Fabrikker tilhørende Vognladninger Ø1 fra Sjælland til Jylland, der ere ledsagede af en Mand, som undervejs skal vedligeholde Ilden i de Varmedunke, der ere anbragte i Vognene, instrueres Togpersonalet saaledes:

Ledsageren skal have Adgang til undervejs at holde Vognene opvarmede.

Ledsageren skal selvfølgelig være forsynet med gyldig Rejselegitimation.

Vognene, der ere bestemte for Aalborg og Skive eventuelt Randers, ville saa vidt muligt blive befordrede i samme Tog, og maa ikke udsættes undervejs. Vognene og altsaa ogsaa Ledsageren kunne ogsaa beforders i ikke-personførende Tog. Angaaende Glødning af Bricketter til Opvarmningen vil Tilladelse være givet af Maskinafdelingen, forsaavidt angaar Ophedning paa Lokomotivet.

Foran er givet et eksempel på, hvorledes Tietgen ved en bestemt lejlighed på Fyn lejede sig et ekstratog fra Assens til Nyborg. Over længere afstande var det dog for dyrt på denne måde, så lejede man salonvognen og lod den indrangere i de ordinære tog. Her er et eksempel:

Fredericia, den 19. Juni 1898.

Vamdrup Station.

Mandag den 20de ds. vil en fransk Salonvogn (befordrende Geheimeetatsraad Tietgen) indgaa til Vm i tysk Tog 22 fortsættende til Fa Tog 175, hvorfra Vognen returneres tom.

Den Rejsende med Ledsagere viderebefordres fra Fa til Hillerød i Salon 3 (der indgaar tom til Fa), der skal gennemføres med Tog 66.

De Rejsende ere mulig forsynede med gennemgaaende Billetter.

Kond. 295 Jeberg ledsager Salon 3 Fa-Hillerød.

Store begivenheder bevirkede før bilerne blev almindelige meget ofte en stærkt forøget togdrift til og fra det sted, festlighederne afholdtes. Med det ret primitive og ikke så omfattende materiel, banerne dengang rådede over, var det ofte en alvorlig belastning, som krævede samarbejde flere sektioner imellem. Nedenstående eksempel viser dog en si-

tuation, hvor selv dette ikke var tilstrækkeligt:

Fredericia, den 2. Juli 1899.

Nyborg Station.

I Anledning af Festlighederne i Fredericia den 6. og 7. Juli vil fra Sjælland blive overført ca. 10 A eller B og 50 C til Nyborg.

Overførslen vil blive paabegyndt med Børnefærger den 3. ds.

Vognene skulle forblive paa Fyn og tilbagesendes Sjælland den 8. Juli saa tidligt som muligt, hvorfor Tilbagesendelsen maa paabegyndes allerede Natten mellem Fredag og Lørdag efter 3030 og 3032 Ankomst.

Mindst 10 af Vognene ville mangle Vognlygter, der dog ved Stationens Foranstaltning vil være at anbringe under Opholdet her i Distriktet, om fornødent maa Stationen rekvirere de fornødne Lygter hos Afdelingen.

Ved Modtagelsen fra Sjælland udbeder man sig meddelt hertil pr. Traad Numrene paa de Vogne, der ankomme, ligesom Stationen maa mel-

de Trafikafdelingen for Sjælland-Falster, naar og hvorledes Vognene tilbagesendes for at denne Afdeling kan være i Stand til hurtigst muligt at dirigere Vognene til deres Stationer, hvor de absolut skulle være Søndag Morgen.

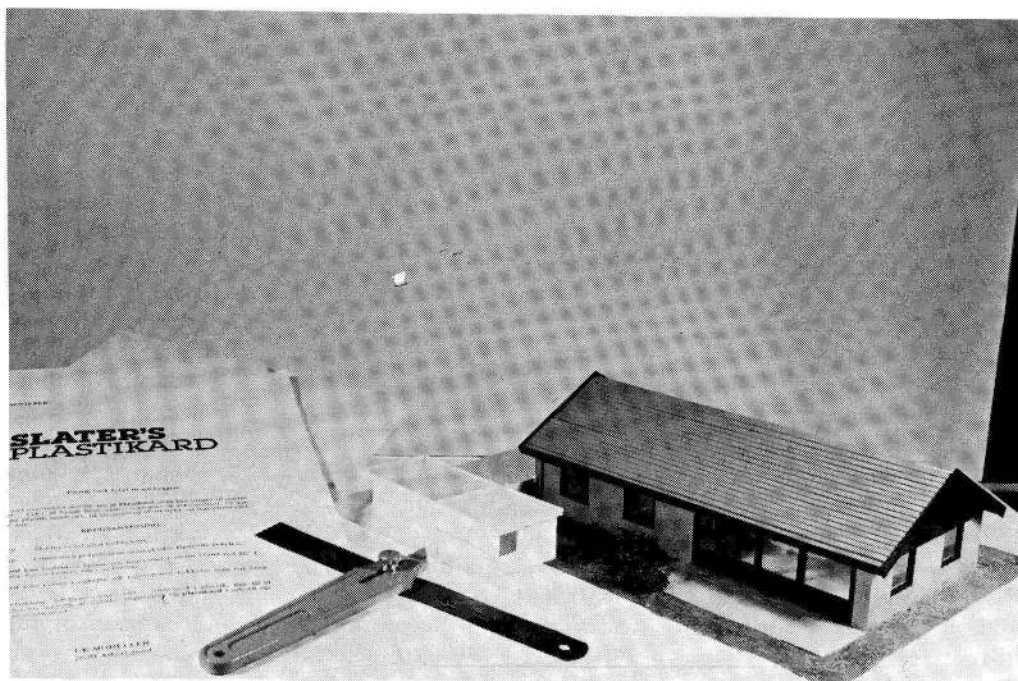
For at lette Vognenes Returnering, beklæbes hver Vogn paa begge Længdedragere med en af hoslagte Plakater, hvorhos disse saa vidt muligt ville være at fjerne forinden Tilbagesendelsen.

Af de paa Fyen for Tiden værende Vogne skal sendes til Fredericia 10 A eller Bb (ingen B Bremser) og 23 C. Afsendelsen af disse Vogne bedes paabegyndt snarest, dog skal der af C Vogne foreløbig kun sendes 10, idet de til Striib den 5te Aften indgaaende paaregnes at kunne overføres i Løbet af Natten.

Togene 51, 55 og 59 maa altsaa ikke bestaa af Vogne overførte fra Sjælland. Bedes meddele naar og hvilke Vogne, der sendes Fredericia.

-----

Ib V. Andersen



#### UK-MODELLER

UK-Modeller står som importør af de dele og råvarer som de fleste modeljernbanebyggere har brug for. I begyndelsen var ideen at dække indehaverens eget behov for dele til egen hobby - men tanken voksede, og UK-Modeller er blevet til et seriøst firma. En virksomhed som tager mere og mere tid må nødvendigvis få en vis kommerciel baggrund, men hovedformålet er alligevel at gøre det lettere for selvbyggere at få adgang til de materialer, de har brug for.

OK-Modellers sortiment er temmelig omfattende, bl.a. kan nævnes:

Plastikard - plastic-plader i forskellige tykkelser, fra 0,25 mm og opefter, som kan anvendes til mange formål. Når det anvendes til produktion af vogne og lokomotiver må det siges at være en erstatning for messing, så vidt muligheden for nøjagtige detaljer angår, dog er produktet meget nemmere at anvende. Til samling bruges flydende poly-lim, som svejser delene sammen. Resultatet

er en stærk model, hvis nøjagtighed man selv råder over.

Plastikard i præget udgave (mursten, fliser, tagsten o.s.v.) bruges til bygning af huse, broer og meget mere, således at modellen tilpasses miljøet - eller man kan bruge plastikard til at ændre andre plastic-samlesæt til lige netop den bygning man ønsker.

Vogndele - til brug på selvbyggede vognkasser kan man benytte UK-Modellers understel og hjulpar. Disse dele til hobbybrug er mere nøjagtige end de kommercielle

vognes, som købes færdiglavede og som må forstærkes til legetøjsbrug med flere kompromis'er i udformningen. Indtil nu har vi to forme for understel med akselafstand på 40 mm (en i plastic og en i hvidtmetal) og en i plastic med 76 mm akselafstand. Der gøres forsøg på at finde flere typer som kan bruges til danske vogne. Der findes boggiere til såvel personvogne, støbt i hvidtmetal, som til godsvogne, støbt i plastic.

**Lokomotivdele** - Har man selv fremstillet overdelen til lokomotiver, kan UK-Modeller træde til med understel - motor, hjulpar gangtøj, bærestykker o.s.v. Hjulpar er klar til brug med aksel og skrue til gangtøjet - til 2-skinne-drift og i størrelser som passer til langt de fleste danske lokomotivtyper. Motorboggie i samlesæt og i færdigudgave findes også - beregnet til dieselloko o.s.v.

**Lokomotivsamlesæt** - At samle sit eget lokomotiv (i hvidtmetal og messing) giver et eget præg på anlægget. UK-Modellers leverandør - Keyser - producerer hovedsagelig engelske loko-typer, moderne såvel som historiske i skala H0/00, men visse af disse har anvendelsesmuligheder til danske anlæg, især de historiske typer. Desuden er der spanske, franske og schweiziske typer under udvikling som man håber vil kunne suppleres af 2 danske typer. Hvilke typer er der endnu ikke taget bestemmelse om, så man er åben for forslag. Typen skal helst også være egnet til salg i andre lande, f.eks. Sverige eller Tyskland - idet serien skal være rentabel i produktion uden at prisen bliver for høj.

**Andre smådele** - skruekoblinger, vacuumledninger, puffere med fjedre, bremseklodser til vogne o.s.v. haves på lager - andre ting kan hurtigt skaffes.

**Videreudviklingen** er afhængig af vore kunder. Er der produkter som man ønsker sig, og som ikke findes på vor prisliste, vil man forsøge at skaffe varerne, hvis det da er muligt. Mange gange vil produkterne kunne indlemmes i vort sortiment til fordel for andre selvbyggere.

**Skala.** Det fremgår ikke tydeligt

hvilke skalaer der er tale om. Bortset fra de omtalte loko-samlesæt findes delene i både skala 0 og H0. Lokomotivsamlesæt i skala 0 kan fremskaffes - disse kræver meget arbejde af selvbyggeren, og udvalget er mere begrænset, men de er skønne, når de er færdigbyggede!

I skala H0 kan UK-Modeller også tilbyde skinner fra Casadio. Meter-skinnerne ligner alle andre, sporskifterne er driftssikre og meget fordelagtige prismæssigt. Vor serie af Builder Plus bygninger i karton med plastic-vinduer er ligeledes billig, men disse samlesæt kan bruges til at lave et bymiljø, som er ret imponerende.

**Og så til sidst:**

"Rocket" - Stephenson's berømte lokomotiv, bygget i 1829 gengivet i skala 1:16 (8,9 cm sporvidde), dampdrevet! Fyring med butane (lightergas) og i sættet er ca. 8 m skinner. Der er noget tiltrækkende ved lugten af damp og olie ...

Skriv efter nærmere oplysninger og katalog til:

UK-Modeller,  
postboks 32,  
2620 Albertslund.

## læser- breve

Efter at have læst SP nr. 3 må jeg erkende, at det er ligesom SIGNALPOSTEN er kommet lidt ned på jorden og nu kan læses af en større flok (undskyld udtrykket), men nu er det som om andre end millimeterfanatikerne kan være med.

Som udøver af den ædle hobby, jernbaner og modeljernbaner i 1:160, 1:87 og 1:1 gennem snart 30 år, var det forfriskende at læse Bent Ravnilds artikel om hans bygning af MFVJ M 4. Endvidere tror jeg, at Jens Bruun-Petersens artikel om ombygning af industrimateriel vil give mange et spark bag i til at udbygge deres loko- og vognpark med de specielle ønsker hver måtte have.

Nuvel jeg ved godt, at ADAM tidligere har givet anvisninger på ombygning af industrimateriel,

men det var et par motorlokomotiver han beskrev. Lad os høre lidt mere om andre læsers erfaringer med ombygning.

Jeg vil ikke træde på de virkelig fine modelbyggere, så lad mig nævne, at jeg har set ypperlige arbejder af P.E. Jensen, Voldmester, Borg, Stürup og mange flere, men de er dog en minoritet der vel udgør max. 10% af udøverne, der skal jo også være plads til de resterende 90%.

Da jeg startede omkring 1950 var udbuddet meget småt herhjemme men på grund af min bopæls "strategiske" beliggenhed var der mulighed for at hente varer hinsidan og det blev udnyttet.

I min produktive periode byggede jeg 25-30 modelvogne, mere eller mindre skalatro, men til min egen tilfredsstillelse og så så jeg stort på millimeterfanatikerne kritik, de fandt dog nåde hos "eksperter" og har været benyttet ved diverse udstillinger så helt skævt har det ikke været selv om der er hugget en hæl og klippet en tå hist og her.

Jeg vil lige indskyde her, at det svenske hobbyblad "Allt om Hobby" gennem længere tid har bragt udmærkede artikelsier om forsvenskning af industrimateriel og disse artikler er meget vel-skrevne og fremgangsmåden detaljeret beskrevet med tegninger og foto af prototypen og modellen, noget der kunne ønskes i SP, hvor man så kunne reducere de gamle køreplaner og togkilometer, der er kørt i Ruder Konges tid.

Til Bent V. Hansen vil jeg sige (selv om du ikke synes vi skal diskutere læserbreve) at dine mindreværds-komplekser over for Allan Hansen som er min gode kollega, ikke skal afskrække dig fra at indsende din plan for endestationen, da du kan hjælpe andre, bl.a. mig der har et lokale af samme længde, men desværre kun 2,4 meter i bredden.

Til Holtrup vil jeg sige "Kære Ulf", det er ikke nogen kærlighedserklæring, vi har jo kendt hinanden i mange år, men vil du gøre SP til et virkeligt Model- og Jernbanetidsskrift, så må du nok forsøge at sætte artiklerne op i en lidt mere kronologisk orden, sådan at du tar nedlagte baner først, herefter dagligdagen og andre artikler og så slutte med modelbanestoffet, herunder kunne jeg tænke

mig en kort vurdering af nyt og gammelt industrimateriel og hvad det eventuelt kunne bruges til eller som.

Det skulle være mærkeligt om ikke importørerne ville være henrykte for en beskrivelse af deres materiel. Du kunne jo lade nogen af de "garvede" gutter prøvekøre materiellet og give en vurdering. (Det er mærkeligt, at importørerne ikke er henrykte - for sagen har været forsøgt, red. anmærkning).

På min nylig afholdte sommerferie havde jeg lejlighed til at besøge SJ Järnvägsmuseet i Gävle og NSB Jernbanemuseet i Hamar, sidstnævnte sted kunne man købe et LIMA-togsæt med NSB-loko og vogne. Da LIMA også fremstiller et intercity-togsæt med MZ-loko og 3 B-vogne i en nydelig udførelse, ville det have været på sin plads at SP havde omtalt dette frem for at man skal læse det i udenlandske tidsskrifter. I tilslutning hertil kan jeg tilføje, at jeg har set et par MZ-loko hvor man havde benyttet LIMAs overdel til ombygning på anden undervogn.

Men tilbage til side 117, Erik V. Pedersens artikel om husbygning, der interesserede mig meget, da det er det felt indenfor modelbygning, hvor jeg slår bedst til, det gælder modeller både i karton og plastic, men en ting undrer mig: EVP nævner at man let kan gøre PVCen glat ved at påsmøre plasticlim og lade det tørre - kan det være rigtigt, at man i 1978 stadig bruger plasticlim i tuber til at samle byggesæt med? NEJ! i de sidste 10 år har jeg brugt eddike-æter, der købes på apoteket, husk ventilation, det svejser PVCen på mindre end 10 sekunder og efterlader ingen spor, og vil man fremkalde en glat flade pensler man den pågældende genstand.

Ja, det var "Buller"s galde der flød ud, men det var ikke så slemt ment, blot et forsøg på at få de 90% med i legen, det vi alle drømmer om, vor hobby JERNBANER. Om de så er 2 mm for korte eller lange, betyder det noget?

"BULLER"

John Hansen

#### VEDRØRENDE PRÆSTØ STATION

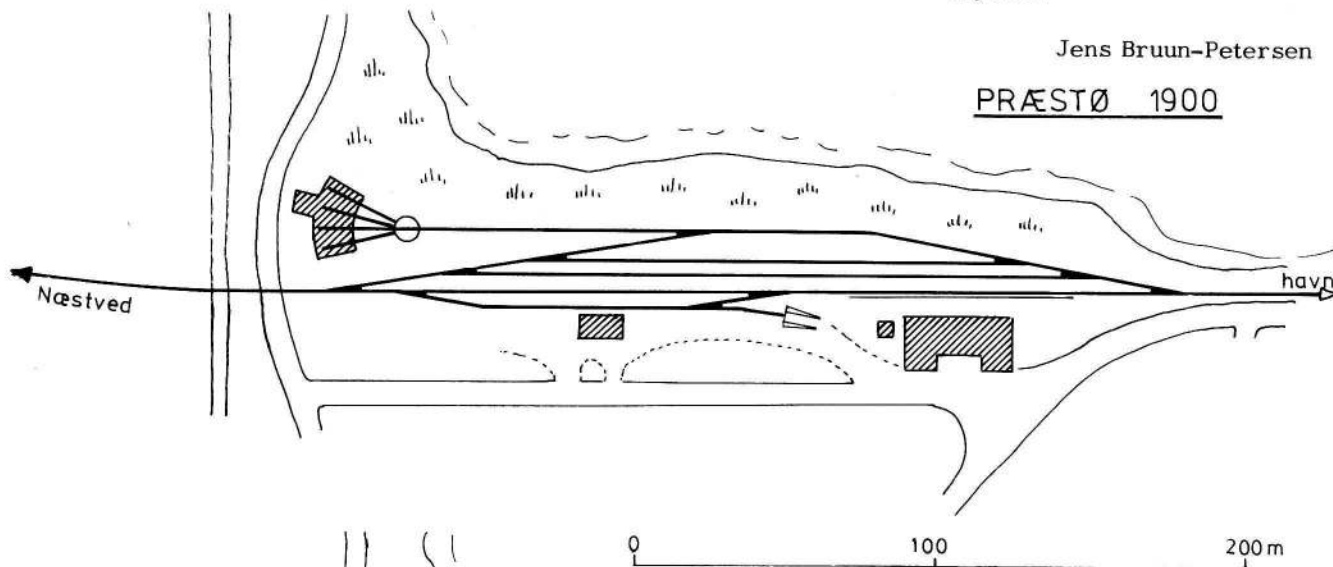
Buskgaard omtaler i sin artikel om rebroussementsstationer (SP, 15/2, p. 76) Præstø station og beklager sig over denne stations uegnethed.

Altsammen på forkerte præmisser, for stationens spornet var i virkeligheden ikke så tosset endda. Vedlagt følger en plan over stationen på sit højeste omkring 1950, samt til sammenligning en rekonstruktion af den oprindelige Præstø station fra 1900.

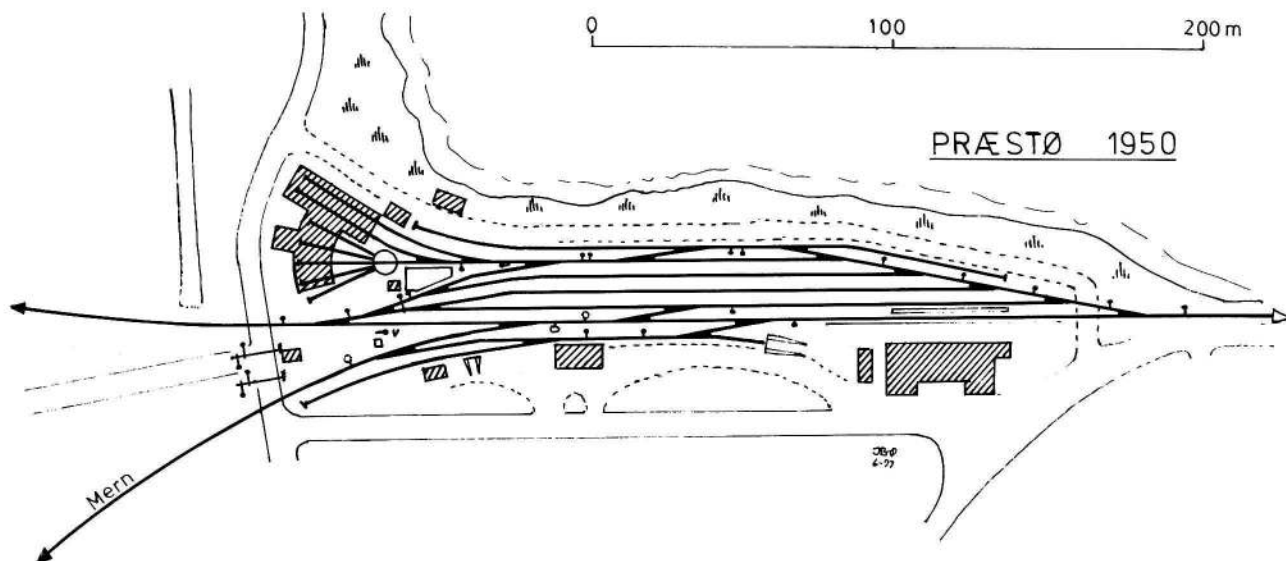
Som det ses af planen fra ca. 1950, var der fra Mernbanens åbning i 1913 en transversal netop på det sted, Buskgaard ønsker sig den, og stationen fungerede således ganske udmærket. Med "hvide nipsenåle" er vist de 3 centralbetjente sporskifter, der sammen med ind- og udkørselssignalerne og vejboommene betjentes fra et lille signalhus i stationens vestende. Et sikringsanlæg manglede således heller ikke, og Præstø station var alt i alt langt bedre indrettet, end Buskgaard giver indtryk af.

Jens Bruun-Petersen

#### PRÆSTØ 1900



#### PRÆSTØ 1950



# LITTERATUR

ØSTBANEN, 1879-1979.

Af Birger Wilcke.

Format 170x250 mm, 270 sider, rigt illustreret.

Pris kr. 148,- (fås i DJKs salgsafdeling (plus kr. 5,- til porto)).

Der har været længe imellem DJKs bogudgivelser på det seneste, mennår man ser resultaterne forstår man hvorfor.

Bogen om ØSTBANEN er et kolossalt omfattende værk, der har krævet mange, mange timers forskning af Wilcke - for ikke at tale om den tid, selve manuskriptet må have kostet. Til gengæld er resultatet også derefter: perfekt.

Nu har jeg ikke nået at læse hver eneste linie (bogen udkom pr. 1. juli ved banens jubilæum, jeg fik den den 11. juli og disse linier nedfældes 13. juli), men jeg kan da sige, at bogen i sin opbygning følger det hidtil anvendte "skelet", blot er der meget mere kød på i denne bog.

Afsnittene: forhistorie, liniebeskrivelse, rullende materiel m.v. er fyldige og interessante, men fortællingen om banens historie - over næsten 150 sider - er langt det bedste, jeg hidtil har set, og hvilken billedrigdom!

Jeg har ikke forsøgt at finde fejl i bogen. At der må være nogle stykker er nok uundgåeligt - men hvor er det egentlig ligegyldigt. For hver mulig fejl er der mindst tusind rigtige og givende oplysninger at finde - og det er det, der tæller.

Prisen - ja, det er mange penge i en økonomisk trang tid - men der fås fuld valuta for investeringen!

MED LEMVIGBANEN

GENNEM 100 ÅR,

1879 - 20. juli - 1979.

Af P. Thomassen.

Format 170x250 mm, 258 sider, rigt illustreret.

Pris kr. 160,-, fås i boghandelen.

Som jeg nævnte under ØSTBANEN ovenfor, har jeg heller ikke her læst bogen fra A-Z - den kom iøvrigt til mig samme dag - 11/7.

VLTJ-jubilæet er ikke mindre imponerende, men får nok ikke så megen publicity som ØSJS'. Men bogmæssigt er hyldesten ligeværdig!

Thomassen opdeler sin bog anderledes, men det gør den faktisk lidt mere spændende at læse - synes altså jeg. Men det hele er med, nær - undskyld: Det rullende materiel vil blive beskrevet i en særlig publikation, der kommer senere. Fornuftigt nok, for ellers var denne bog blevet helt uformelig stor.

Thomassens pen er vittig og flydende og han er en mester i at krydre fremstillingen med små citater, som egentlig fortæller en masse i sig selv.

Billedstoffet er som det skal være - godt og vel endda, og prisen? Ja, også her er investeringen i orden.

DAMPKRAFT I VINTERVEJR

(Sneproblemer på HTJ 1978/79)

Af Ole Chr. M. Plum.

Format 245x205 mm, 60 sider, rigt illustreret.

Pris kr. 35,- (fås i DJKs salgsafdeling (plus kr. 2,- til porto)).

Bogen er en hyldest til OHJ 38 og dens personale. Anledning: Vinteren 1978/79.

Den er udformet som en dagbog, hvori snerydningsarbejdet beskrives på en charmerende måde. Glæder veksler med sorger, og man kæmper en forbitret kamp med snemasserne, der sjældent har været så voldsomme.

Bogen er fyldt med dejlige fotos (et par endda i farve) om kampen mellem natur og teknik, og fortæller ikke så lidt mere om vinterens styrke end jeg oplevede den i København, der i den retning slet ikke havde vinter!

En god bog over en god ide.

DANSKE DAMPLOKOMOTIVER

- som jeg så dem.

Kaj Mose Nielsens billeder med kommentarer af Hans Gerner Christiansen og Thue Simon Boertmann.

Format 175x240 mm, 128 sider.

Pris kr. 75,- (i boghandelen).

En damploko-kavalkade i fotos; fremragende fotos såvel teknisk som kunstnerisk i top - men Mose Nielsen kender jo også kunsten at trykke på knappen i det rigtige øjeblik. Han nåede også at gøre det i tide - for damploko i daglig tjeneste er forlængst historie.

Billedteksterne er udvidet til kortere eller længere kommenta-

rer, hvilket er en prisværdig intention - men en bandsat svær kunst, som jeg ikke synes er lykkedes helt godt. Ikke at jeg vil anfægte kommentaren - men den burde have været indledt med de relevante oplysninger: Tid, sted, litra o.l., hvorefter kommentarerne kunne komme. Det er irriterende at skulle hele teksten igennem for at udfinde disse primære ting.

Nå - det vil De måske ikke synes - og det vigtigste er nok også billederne, som er alle pengene værd!

ØSJS, TEGNINGER 2.

Udgivet af JMJK, redigeret m.m. af J. Henneke.

Format A 4 b, 90 blade.

Pris kr. 35,- (giro 1 30 85 72 - JMJK, Nørre alle 79, 8000 Århus C.).

ØSJS, tegninger 1, er omtalt i SP 14/4. Dette hefte er dels et supplement, dels en fortsættelse. Heftet indeholder en revideret materieloversigt samt facadetegninger af damploko, et par E- og F-vogne, og alle godsvognstyper (og det er mange!). Desuden tegninger af samtlige stationsbygninger - fra den største murstensbygning til det mindste træskur, remiser, banevogterhuse, kvægramper, broer, låger, perroner, hegn, faldviser m.m.

Det er en imponerende præstation, JMJK har har gjort. Med disse tegningshefter på bordet har modelbyggeren stof til mange timers arbejde og har virkelig fået mulighed for at kopiere forbilledet langt ned i detaljerne.

MHVJ, fortegnelse over driftsmateriellet 1 - ny udgave.

Pris kr. 25,-.

MHVJ, tillæg A til 1. udgave (fører denne á jour).

Pris kr. 4,-.

Kan købes via giro 8 28 90 85,

MHVJ, Max Rasmussen,

Lupinvej 38, 1. tv.,

8600 Silkeborg.

Fortegnelse over driftsmateriellet 1 er omtalt i SP 13/2, og jeg vil nøjes med at henvise hertil, da der ikke er sket nogen væsentlige ændringer.

Formatet er A 4, og tegningerne er i 1:87 - lige til at gå til for modelbyggeren.

Holtrup



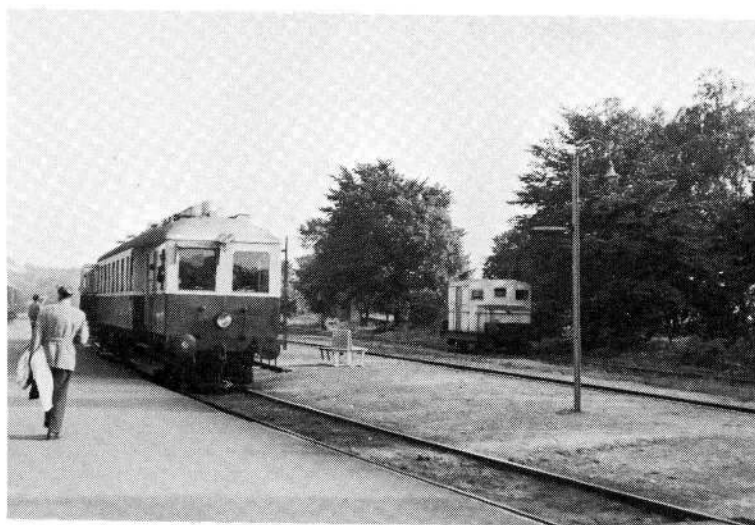
# BILLEDGALLERIET



Skønt syn i sommervarmen!  
Hans Andersen.



MX 132 på Århus H., 1979.  
Troels L. Poulsen.



HFJ M 7 i Frederiksværk, juni 1954.  
Bent Lauritzen.



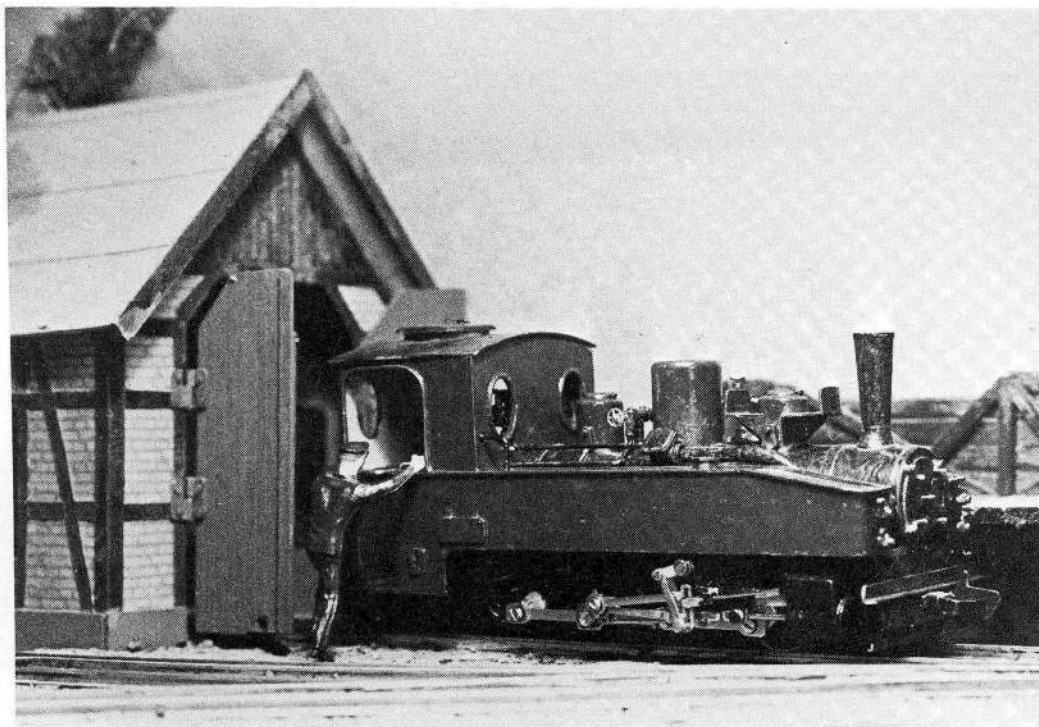
MX-tog på Skanderborg i 1930erne.  
Arkiv: Sven Gade.



"Nærbanetog" på Fortevej, Risskov.  
Arkiv: Sven Gade.



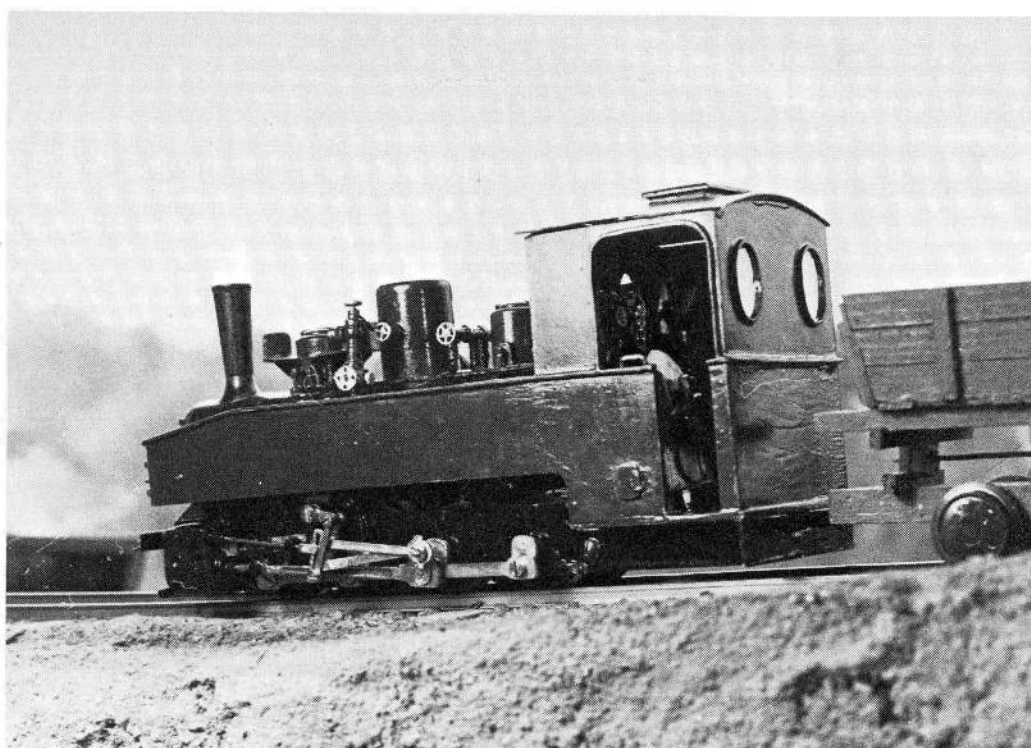
1. ordinære tog på H-linien til Farum. Erik Olsen.

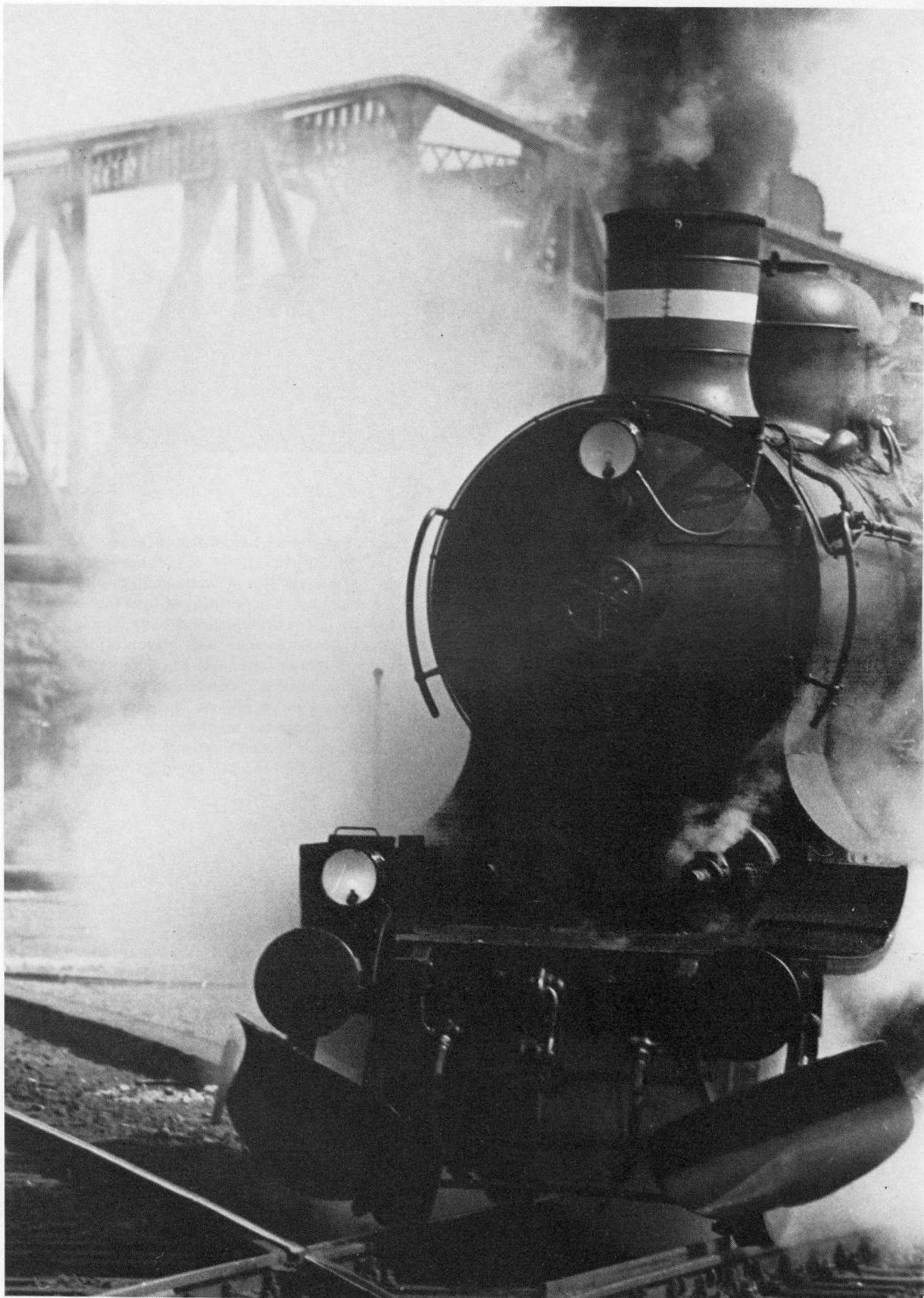


Franz Bo Frenzel sender disse billeder med følgende tekst:

Endelig er modellen af EMFORS blevet færdig, og de vedlagte billeder viser resultatet. På kedlen og i førerhuset findes hver eneste hane og rør, der skal til for at få et damploko til at køre. Håndhjulene er dels købt (de med 4 eger) og dels hjemmelavede (de med 5 eger) af 4 mm tandhjul fra ure, hvor tænderne er filet af. Disse, samt håndgreb på regulator, omstyringsstang og visse dele af vandsugeapparatet på venstre vandkasse er for tydeligheds skyld malet med sølvfarve. Endnu mangler vandsugeslangen, men jeg kan ikke finde egnet materiale.

Mine erfaringer med lokoet efter at det har kørt et halvt års tid, er, at for at få en bedre strømaftagning var det nødvendigt at sætte en fjeder på 3. aksel, da denne åbenbart kunne løfte et hjul fra skinnerne. Radiostøjen, der var oprindelig, er borte; det er kun et spørgsmål om at kullene bliver slidt til. Derimod larmer lokoet mere når det kører forlæns end baglæns, men kørehastigheden er den samme. Måske vil det være en fordel at anvende nylontandhjul hvor de fås i stedet for messing. Det tog mig halvandet år at bygge EMFORS, så jeg er glad for, at det ikke var en E-maskine, jeg var gået igang med.





P 917 ved Østerport, 28. maj 1978. Berit Hansen.



P 917 ved Hvalsø, 28. maj 1978. Berit Hansen.

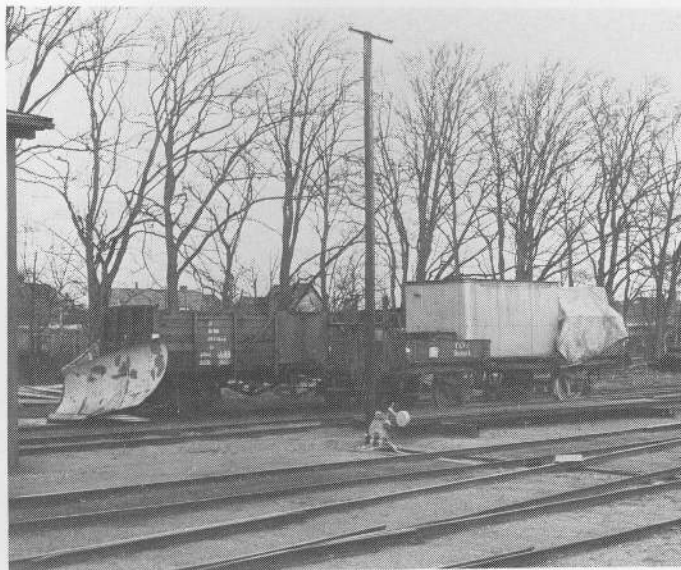
MHVJ, True, 14/8 1977.  
Torsten Olesen.



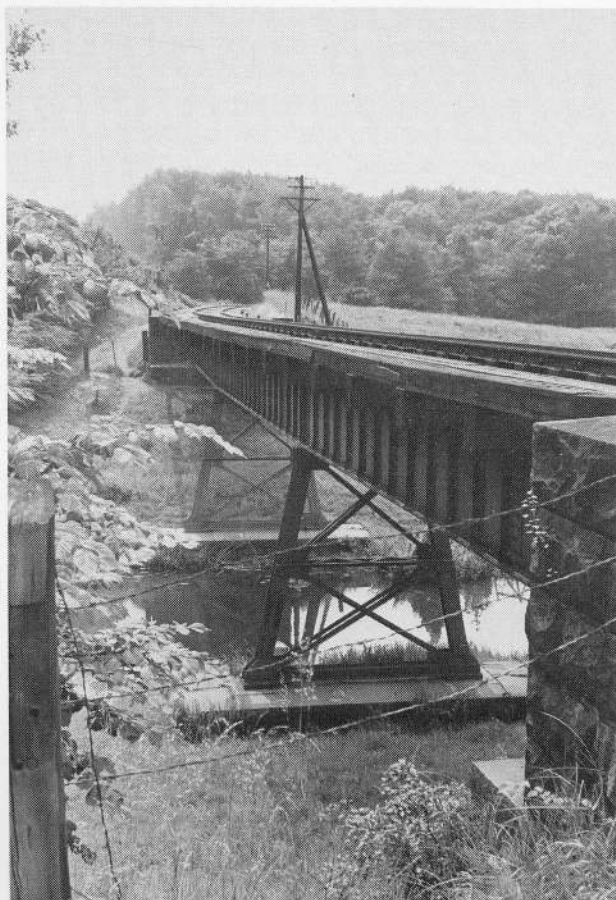
LNJ, Brede, 1977.  
Hans Andersen.

VGJ SM 5, Varde Vest,  
29. november 1975.  
Søren & Jens Larsen.





VNJ, Varde Vest, 29. november 1975.  
Søren & Jens Larsen.



Sommeridyl, 1968. E.V.P.



VL TJ M 4 i Ramme, 5. marts 1976.  
Torsten Olesen.



Odde ca. 1912 med HHJ 9.  
Arkiv: Jørgen Kragh Nielsen.



MZ 1417, Århus Cvk. januar 1978.  
Niels Rud. Rasmussen.

BAGSIDEN: VL TJ M 4 og 6, aug. 1978.  
Jan Forslund.

