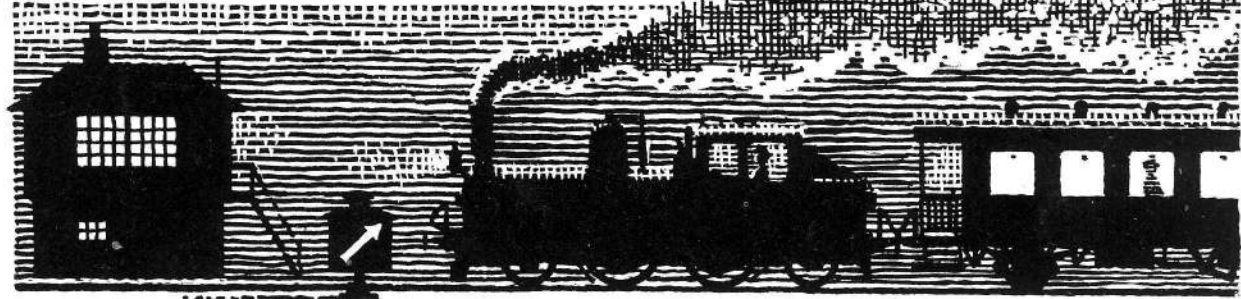


# SIGNALPOSTEN



**16** årgang **1980**

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, 1864V. 01-22 77 05

#### TRYK & BOGBINDING:

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

## 16. ÅRGANG, NUMMER 3

SEPTEMBER 1980

### INDHOLD I DETTE NUMMER:

Frichs (HAJ) .....	107
Vi bygger: Vandkraner .	109
Tips .....	117
Adams Hjørne .....	121
Haslev Jernbane .....	126
De gode gamle dage ....	136
Ordre 1201 .....	138
Litteratur .....	143
Fra mit kupevindue ....	144

Forsidebilledet:

Et hjørne af EVP's modelanlæg.

**ABONNEMENT** tegnes for et kalenderår ad gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på giro 6 49 47 22, redaktionens adresse.

PRIS: 16. årg. 1980:  
kr. 76,00 incl. moms.

#### KÆRE LÆSER!

I disse dage midt i juli, hvor solen strømmer ned og regner skinner - kæmper jeg en fortvivlet kamp for at nå det hele. Sådan at forstå, at ovennævnte kendsgerninger får havens vækster til at vokse i rekordfart, herunder ikke mindst de uønskede vækster, som - har jeg konstateret - det koster megen tid at holde nede.

Også i huset er der mange gøremål, der får tiden til at smuldre, og jeg har været letsindig nok til at lade ikke så få aftener forløbe uden at gøre noget ved SP-arbejdet hvilket altså straffer sig nu.

Jeg håber ikke at bladet bliver forsinket, men skulle det ske, ja, så kender De grunden - eller ialtfald én af flere.

Jeg kommer senere tilbage til mine kvaler med postvæsnet, og derfor vil jeg først fremsende en rose til samme væsen: Forrige nummer blev afleveret på postterminalen (altså den nye bygning med alle knusemaskinerne) Kristi Himmelfartsdag ca. kl. 11.30. Allerede dagen efter var SIGNALPOSTEN ude med morgenposten langt de fleste steder i landet, hvilket jeg kunne konstatere af telefonopringninger samme aften. Tak for det!

Jeg har denne gang valgt at rydde op i alle de mange "gamle" sager, jeg har liggende, og derfor er der ingen "store" artikler med i dette nummer, hvilket jeg herved skal beklage over for de læsere, der måtte føle sig skuffede.

Endvidere må jeg, af samme årsager som nævnt i indledningen, beklage, at ekspeditionstiden fra forlaget i den seneste tid har været urimelig lang. Til min efterladenhed kommer så også, at kuponerne fra postgirokontoret har været længe undervejs. Rekorden er 13 dage fra indbetalingsposthusets datostempling og til min modtagelsesdag! (Alle taler om postvæsnet, men ingen gør noget ved det!)

Så fik vi iøvrigt igen en momshøjelse (som dog ikke umiddelbart vil få nogen indvirkning på prisen fastsættelsen fra forlaget, som efterhånden selv "har slugt" en

# Nyt Fra Redaktionen

del af disse plager), mens postvæsnet denne gang overraskede positivt ved ikke at forhøje tredje tryksagssats, som bladet frankeres efter. Til gengæld har man stadig ikke udsendt et frimærke med værdien 210 øre!

Nu jeg er ved prisstigningerne kan jeg oplyse, at trykkeren har været så venlig at oplagre papir for SP til årgangens to sidste numre. Herved kom vi uden om en merudgift på små 20% på dette papir.

Men der er mange andre tegn i sol og måne på, at næste årgang (under forudsætning af samme oplag, sideantal og antal abonnenter) ikke undgår en forhøjelse med 10-12%. Det er ikke lystelige udsigter i tider med faldende realløn - men hvad mener De, kære læser? Skal vi holde stilen og forhøje prisen, eller holde prisen og sænke niveauet? Meningstilkendegivelser herom imødeses gerne.

Jeg skulle vist egentlig også have nået en lageroptælling af forlagets publikationer, for på denne plads at fortælle, hvorlidt der nu er igen af de ældste af disse. Det nåede jeg heller ikke, så det må De altså vente på til mindst næste nummer, hvor jeg må se at få plads til en nærmere redegørelse herom.

Ved slutningen af denne spalte bør jeg nok erindre om, at bidrag til Billedgalleriet stadig modtages med begærlighed, men jeg må bede om skarpe, velbelyste fotos i S/H, så bliver gengivelsen også god.

Næste nummer, der også vil indeholde girooprævning for 1981, vil forhåbentlig være på vej lige før julemåneden sætter ind. Indtil da

GODT EFTERÅR OG PÅ GENHØR!

HOLTRUP

# FRICHS

## HADERSLEV AMTS JERNBANER

Erindringer fortalt af ingeniør Erik Jensen, Århus.

Det er efterhånden sjældent i vore dage at træffe mennesker, der har et førstehånds kendskab til de sønderjydske amtsbaner. Dette kan dog ikke undre, da det nu er mere end 40 år siden, den sidste amtsbanestrækning blev nedlagt, det var strækningen Haderslev - Ustrup - Over Jerstal - Toftlund, hvor driften blev indstillet den 23. juni 1939.

Der findes dog endnu nogle, der kan huske Amtsbanerne, og SIGNALPOSTENS medarbejder har været så heldig at træffe en af dem, ingeniør Erik Jensen, der sine 73 år tiltrods indtil for nylig var i fuld aktivitet på Frichs fabrikker i Århus.

Ingeniør Erik Jensen fortæller indledningsvis, at hans far var stationsforstander i Ørslev på Køge-Ringsted Jernbane, hvorfra han den 1. august 1920 kom til Haderslev Amts Jernbaner sammen med Th. Jensen, der indtil da havde været trafikinspektør ved Aalborg Privatbaner, driftsbestyrer ved Rødkjærbro-Kjellerup Jernbane H. Dehlholm og værkmester ved samme bane, Brix. Desuden var der en overassistent Thomsen, der også kom fra Aalborg Privatbaner og en værkmester ved navn Gudnitz, men hvor han kom fra, husker E.J. ikke, men han husker, at Gudnitz i midten af 1920'erne kom til Lyngby-Nærum Jernbane. Disse 6 rigsdanskere - sådan kaldte sønderjyderne dengang de danskere, som kom nord fra - skulle prøve at organisere noget jernbanedrift på de baner, som var blevet mere eller mindre mishandlet under den første verdenskrig.

Ved Dehlholms død, vistnok i slutningen af 1920'erne, blev Th., som han populært blev kaldt, udnævnt til direktør.

"Det var ejendommeligt for en dansker," sådan fortæller E.J.

Forfatterne til de to artikler med minder fra FRICHS:  
Ingeniør Svend Kramhøft (tv.) og  
ingeniør Erik Jensen (th.).

videre, "at komme til Sønderjylland til Haderslev og se så meget ødelagt materiel. Der var næsten ingen maling hverken på vogne eller lokomotiver. Det var en enorm park, der fandtes." E.J. mener at kunne huske, at der var 42 damplokomotiver, 64 personvogne og 300-400 godsvogne. (1.) "Banerne selv var enormt store set med danske privatbaneøjne. Der fandtes jo ingen privatbane i Danmark, der rådede over så stor en kilometerstrækning. Der var hen imod 300 strækningskilometre (2.) og 5 forskellige jernbanelinier, der gik ud i stråleform fra Haderslev, dels til Christiansfeld, til Årøsund, til Skærbæk og dels til Skodborg.

(1.): Jf. betænkning afgivet af den sønderjydske jernbanekommission 1923 fandtes der 35 stk. damplokomotiver, 62 personvogne 354 godsvogne af forskellige typer og 3 normalsporede lukkede godsvogne.

(2.): Der var jf. den sønderjydske jernbanekommissions betænkning 209 strækningskilometre.

"Midt i dette voksede jeg op," fortæller E.J. "Jeg var næsten 14 år, da jeg kom derned og begyndte i 3. mellem. Jeg havde det sådan dengang, at jeg interesserede mig meget for jernbaner. Det er naturligvis ikke sikkert, at man gør det, fordi ens far er ansat ved jernbanerne og stationsforstander ved Amtsbanegården, men jeg var miljøskadet, idet mine forældre på begge sider var ud af jernbanefamilier, min mor fra Hammelbanen og min far fra Odderbanen."

Efter afslutningen af skoletiden kom E.J. i maskinlære på Amtsbanernes centralværksted i Haderslev. Hvorledes det gik til fortæller han her.

"Da jeg havde taget realeksamen i 1923, skulle jeg jo noget, men jeg havde det som så mange andre unge mennesker, jeg vidste ikke, hvad jeg ville være.

Lige nedenfor, hvor vi boede i en tjenestebolig i et dobbelthus, lå hvad vi kaldte banernes centralværksted. Og så sagde far tilsidst til mig, du må hellere lære et håndværk, det vil altid være godt næsten uanset, hvad der senere hen i livet vil vise sig, og så kom jeg 4 år i maskinlære.

De 4 år, jeg var ved banerne i Haderslev, var sådan set den tid, hvor jeg fik det bedste indblik i tingene. Et af de år gav banerne et underskud på 1 million kroner - et vældigt beløb dengang - og det kunne selvfølgelig ikke gå, hvorfor man så sig om efter en anden måde at drive jernbane på, og så kom motormateriellet ind i billedet.

Amtsbanernes centralværksted i Haderslev var meget stort. Det var meget moderne indrettet med skydebro til lokomotiverne, drejebænke, høvlemaskiner, smedie, malerværksted, eget el-værk og meget mere. Der var en værkmester ved navn Dehn. Han var tysker og fulgte med ved banernes overgang til dansk drift. Dehn var den egentlige chef på værkstedet, men der var også danske værkmestre - førnævnte Brix og Gudnitz - på værkstedet, der skulle også være danskere på disse poster. Værkstedet var som nævnt meget veludstyret og kunne klare alle forekommende opgaver med vedligeholdelse af driftsmateriellet, og det var en god læreplads. E.J. fortæller videre om et par grovsmede på værkstedet, den ene var temmelig kolerisk og tysksindet, den anden dansksindet og vældig flink.



E.J. fortsætter om anskaffelsen af motormateriellet fra Deutsche Werk i Kiel. Motorvognene var udstyret med 6-cylindrede benzinmotorer, oprindeligt beregnet til anvendelse i tyske Zepelinere under 1. verdenskrig. Motorerne fyldte meget, men var efterhånden ikke helt uefne til den ændrede anvendelse. Motorvognene havde oliebadskobling helt modsat nuomstunder, hvor der anvendes elektrisk eller hydraulisk kraftoverføring. Betjeningen af koblingen skete med en pedal, og krævede brug af kræfterne, men dog ikke så meget, som folk måske tror i dag. Jeg har da været med til at køre motorvognene," fortæller E.J., "men ikke så ofte. Der var andre læredrenge, der var mere dristige. Der var nogen, der var ude at køre hver dag, jeg var ikke så vovelig, jeg måtte passe mere på" (E.J.s fædrenehav herskede jo på Amtsbanestationen).

"Et par år efter anskaffelsen af de første motorvogne blev der købt 2 mere - disse sidste dog med 4-kantede gavle i stedet for spidse gavle på de oprindelige, og så gik der mange år, inden der blev anskaffet nye motorvogne til banerne."

E.J. husker i denne forbindelse ikke banernes køb af den lille motorvogn fra Kolding-Egtvedbanen. Da den i 1930 kom til Haderslev Amtsbaner var E.J. imidlertid heller ikke ansat der mere.

Men tilbage til de oprindelige motorvogne. Efter anskaffelsen af de mange motorvogne kørtes næsten alle tog med motorvogn, og af dampdriften var der kun lidt tilbage. Og dog, E.J. fortæller, "at noget må være kørt med damp, for jeg har været med til at reparere damplokomotiver. Der var iøvrigt det ejendommelige i Haderslev, at byen havde 3 jernbanestationer: Amtsbanegården i midten af byen, Sønderbro i den sydlige bydel og statsbanestationen i vestenden. Al godstrafik på den kun 12 km lange statsbanestrækning fra Vojens til Haderslev og vice versa, som skulle på havnen, skulle befordres af amtsbanerne. Til det brug havde man to ting. Et damplokomotiv, hvortil der i hver ende var koblet en såkaldt koblingsvogn, og 4-skinnet spor fra Haderslev Vest ned gennem byen forbi amtsbanestationen til havnen. Mellemvog-

nene havde centralpuffere op til damplokomotivet og almindelige jernbanepuffere og centralpuffere i den frie ende."

I den forbindelse kom E.J. i tanker om andre interessante ting. Da banerne jo ikke gik godt økonomisk, var alle ved administrationen på jagt efter steder, hvor man kunne spare penge. Det gjaldt amtsbanernes administration - og statsbanernes.

På det tidspunkt, da generaldirektør Knutzen var tiltrådt, skulle der udnævnes en ny statsbanestationsforstander ved Haderslev Vest station. Knutzen fandt da ud af, at amtsbanerne egentlig godt kunne betjene statsbanestationen. Det plejer jo ellers at være omvendt. Samtidig havde der været en ret udbredt kritik i byen af, at vel havde man en forbindelse med statsbanerne i Vojens, men hver gang man kom med statsbanerne til Haderslev, endte man i den vestlige udkant og ikke inde i byen. Det måtte laves om, og så ændredes kørslen med statsbanetogene således, at disse videreførtes fra Haderslev Vest gennem byen over 3-4 gadeoverskæringer til amtsbanegården. Ved amtsbanernes nedlægning i 1939 blev alt ført tilbage til det gamle igen, og E.J. fortæller, at hans forældre, der indtil da havde haft tjenestebolig i nærheden af amtsbanegården, nu flyttede ud på statsbanestationen, hvor hans far under krigen var stationsforstander ved denne station. Han tog sin afsked som 67-årig den 1. august 1945 efter nøjagtigt 25 års virke i Haderslev.

Det passede ham iøvrigt ikke. E.J.s far var stadigvæk ved godt helbred, men her kom daværende generaldirektør Knutzen også ind i billedet. Knutzen havde fået aldersgrænsen nedsat fra 70 til 65 år for at medhjælpe til afskaffelse af den voldsomme arbejdsløshed. E.J. husker, at der var over 100.000 arbejdsløse i 1932 og var selv en af dem. Statsbanepersonalet var imidlertid utilfreds med den nye og lavere aldersgrænse, og i 1943 blev den ændret sådan, at grænsen blev sat 1 år op pr. år, indtil man var tilbage ved de 70 år. Derfor måtte E.J.s far gå af som 67-årig.

Med hensyn til rangeringen på Haderslev amtsbanegård, så foregik den indtil 1935 med damplokomotiv, og derefter med en fra

A/S Frichs nyanskaffet diesel-elektrisk rangertraktor (125 hk), og rangeringen har nok ikke været større - fortæller E.J. - end at den har kunnet klares med disse ene køretøj.

På spørgsmålet om, hvor der fandtes remiser ved amtsbanerne, fortæller E.J., at der fandtes remiser ved alle endestationer og i Arnum. I Haderslev fandtes en gammeldags rundremise, så i hvert tilfælde her, hvor centralværkstedet også fandtes, var der mange muligheder for husning af trækraften.

Om Haderslev amtsbanegård fortæller E.J. videre. "Alle tog udgik fra amtsbanegården. De tog, der skulle til Årøsund og Skærbæk kørte østud af stationen på den Uformede sporstrækning over Sønderbro station. De tog, der skulle mod Skærbæk, kørte med lokomotivet eller motorvognen i den rigtige ende, hvorimod togene til Årøsund blev skubbet til Sønderbro station, hvorfra man fortsatte med trækraften forrest. Der var en del vejskæringer og Haderslev havn at passere i niveau, men med den dengang beskedne automobiltrafik, betød dette ikke så meget."

Kelstrup Viktoriabad station på Årøsundstrækningen var dengang og er stadig et søgt badested. Men folk skulle transporteres derud. I dag kan man jo slet ikke forstå, at man i det væsentlige kun kunne komme dertil dengang med jernbanetog. Der var meget store transporter om søndagen med jernbanen derved. Man bakkede med de lange tog - 6-7-8 vogne - gennem havnen. Når man ser på kortet, ser man, at der er et stykke vej fra Kelstrup station til kysten. I 1928 byggede man et ekstra stykke nyt jernbane fra Kelstrup station til Viktoriabadet, hvorefter man kunne køre direkte Haderslev - Sønderbro - Badet. Men sporet endte blindt, der var ikke noget omløb, så man skubbede vognene tilbage til Kelstrup station og løb om der. Det var virkelig mange mennesker, der rejste derved med toget om sommeren.

Årøsundbanens væsentligste betydning var som udflugtsbane om sommeren. Folk, der skulle videre til Årøsund og Assens, var der ikke mange af, banen var ikke nogen gennemgangslinie. Jeg har selv rejst en del mellem Assens og Årøsund, fortæller E.J., medens jeg

læste på teknikum i Odense. Jeg var næsten den eneste passager i toget mellem Haderslev og Årø-sund, og i hvert tilfælde den eneste, der skulle videre med fær-gen. Ligesom toget fra Haderslev til Årø-sund var også toget fra Assens til Tommerup motortog, sidstnævnte var Thriges små benzinmotorvogne. Da jeg rejste med Årø-sundbanen var der iøvrigt kommet gang i sukkerroerne i banens østlige opland, men ellers var Årø-sundbanens væsentligste betydning som allerede nævnt som udflugtsbane om sommeren over strækningen Haderslev amtsbanegård-Viktoriabadet.

I samtalens løb har vi tidligere nævnt Ustrup station. Om denne station fortæller E.J., at den lignede alle andre stationer på privatbanerne med krydsnings- og overhalingsspor samt vigespor med plads til nogle godsvogne. Stationen var en forgreningsstation. Amtsbanen fra Haderslev deltes her i en linie til Vojens og en anden til Over Jerstal. Nogle af stationerne havde flere spor, især naturligvis de mere betydelige, og E.J. erindrer specielt, at Over Jerstal amtsbanegård havde et ret stort sporet.

Haderslev amtsbaner skar den østjydske længdebane 3 steder, ved Over Jerstal, Vojens og Sommersted. Ved Vojens i niveau. Hvorledes sikkerhedstjenesten her

fungerede, således at sammenstød mellem statsbanetogene og amtsbanetogene blev undgået, kan E.J. desværre ikke erindre. Formentlig har denne sikkerhedstjeneste påhvilet statsbanerne.

Af særlig store stationer på amtsbanerne erindrer E.J. specielt Arnum, hvor der kom baner ind fra 3 sider, fra Skærbæk, fra Toftlund og fra Gram.

Når man taler om jernbaner, kommer man uvægerligt - når det er trækraften, der drøftes - ind på, hvor meget amtsbanernes damplokomotiver kunne trække. Desværre kunne E.J. ikke erindre noget herom. Derimod erindrer han, at der på Årø-sundbanen var en ret kraftig stigning fra Haderslev Sønderbro station op mod Brørsbøl, som nok kunne kræve en ekstra "spand kul". Spørgsmålet om, hvor hurtigt amtsbanetogene kørte, er også vanskeligt at besvare, først da vi betragter de to motorvogne, Frichs leverede til banerne i 1935, finder vi, at maksimalhastigheden for disse var 60 km/h. "Jeg synes, vi kørte hurtigere," fortæller E.J. Iøvrigt havde hastigheden det vel med at stige gennem årene. Akseltrykket på de nye motorvogne var iøvrigt 8 t, hvilket nok kan synes ret højt i betragtning af, at der kørtes på et spor med 15,5 kg/m skinner. Herfra dog undtaget strækningen

Arnum-Skærbæk, der var anlagt med 24,39 kg/m skinner.

Efter at motorvognene til henholdsvis Haderslev amtsbaner og de bornholmske jernbaner nu er blevet nævnt, sammenligner E.J. motorspecifikationerne for de to leverancer sammen med sin kollega ingeniør Svend Kramhøft. Selv om leverancerne skete næsten samtidig, var der blandt andet med hensyn til motorerne ret stor forskel. Haderslev amtsbaners var 8-cylindrede og ydede max. 320 hk - de "bornholmske" motorvognes motorer ydede maksimalt 275 hk og havde kun 6 cylindre. Motorerne i Haderslev amtsbaners motorvogne var stærkt i familie med motorerne i DSB-motorvogn litra MP. De bornholmske motorvognes motorer var de mest moderne, det var de samme, som findes i DSBs MO-vogne, samt i MS- og MB-lyntogene, der blev leveret i 1935 og 1937.

For de fleste jernbaneentusiaster ligger Haderslev amtsbaner langt tilbage i tiden, nogle vil sige i jernbanens guldalder. Derfor er hver eneste oplysning af stor interesse, og skulle der igennem dette interview være kommet blot en lille smule nyt frem, er hensigten dermed nået.

Ib V. Andersen

# Vi Bygger

## VANDKRANER

Allerede i sidste artikel om bygning af RHJ vandtårnet m.fl. var vi lidt inde på problemerne omkring lokomotivernes vandforsyning. For os mennesker i 1980 synes det næppe at være noget problem. Vi går bare hen og åbner for vandhanen - men det har man ikke altid kunnet gøre.

Når et damplokomotiv skulle forsynes med vand, skulle der pludselig bruges så store mængder vand, at dette kun undtagelsesvis kunne tappes direkte fra det lokale vandværks ledninger - hvis der da overhovedet var et lokalt vandværk. Det var derfor almindeligt, at man an-

lagde sine egne vandforsyningsanlæg på stationer, hvor lokomotiverne skulle tage vand. Hvor banerne således havde eget vandværk, fik man vandet fra gravede brønde, søer, åer eller lignende.

Hvadenten vandet fremskaffedes på den ene eller anden måde, pumpedes det til højtliggende samlebeholdere (cisterner) i vandtårnene. I nogle tilfælde kunne vandet ved dets naturlige tryk selv løbe til samlebeholderen, men i de fleste tilfælde måtte det pumpes.

Til at drive pumperne benyttes både håndkraft, hestekraft, vindkraft, damp eller elektricitet. F.eks. pumpedes fødevandet til lokomotiverne på Københavns første banegård op med en hestegang fra en brønd gravet ved Tivoli. Imidlertid stillede maskinmesteren forslag om at pumpen blev ombygget til dampdrift, dog hverken af hensyn til hestene eller personalet, men for at den i tilfælde af brand i de gamle brandfarlige bygninger, kunne anvendes som

Vandtårn, DSB, Thisted.



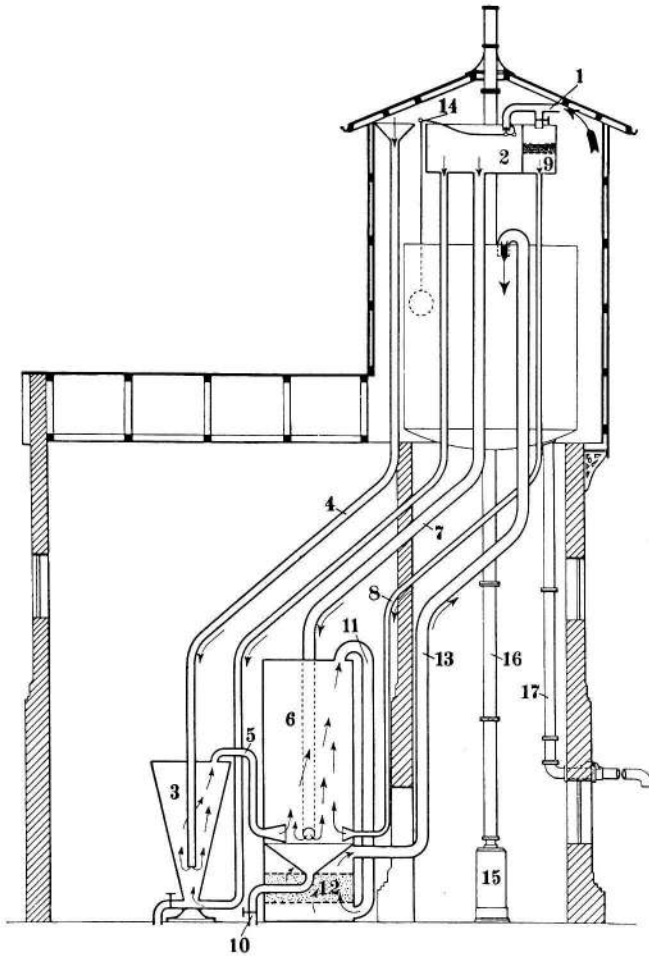


Fig. 1

brandsprøjte. Allerede dengang skulle banens direction spare på pengene, så han måtte bruge alle sine overtalelsesevner idet han skriver: "Skulde der udkomme Ild i Vognremise eller Hovedbygning, saa ere de uden Redning dog for døve øren, og fik ikke sin dampdrevne pumpe ved den lejlighed, til trods for, at der flere gange opstod større eller mindre brande rundt omkring på baneterrænet. Til gengæld var directionen måske heldige, idet der ikke gik ild i de omtalte bygninger, så de sparede altså pumpen.

Også i Jylland kneb det med at få vandforsyningen i orden, også her selv efter banens åbning. Lokomotiverne kunne kun få vand i Randers og ved en af entreprenørerne efterladt træbeholder, som stod ved åen syd for Hinnerup. Her måtte alle tog standse på fri bane for vandtagning.

I Århus var cisternen ikke færdig før længe efter banens åbning, og pumpeværket kom først i gang langt senere. Der var bygget en beholder og en vindmølle ude ved Mølleåen, for at man derfra kunne skaffe vand ind til værkstederne. Dog gav

en brønd på stationspladsen i Århus vand nok i begyndelsen.

Senere blev man færdig med vandtårnet i Hinnerup, men hele cisternen faldt ned ved prøveopfyldningen, og afstedkom derved det første større uheld ved den jydsk jernbanedrift. Pumpeværket var her hånddrevet, og tre mand var blevet sat til at pumpe cisternen helt fuld, for at man kunne konstatere, om brøndens vandtilløb var i orden. De fik ordre til at pumpe til vandet løb ud af overløbsrøret. Umiddelbart før cisternen var fyldt, knækkede støbejernsdragere, der bar cisternen, og den faldt ned over de tre pumpere. Den ene blev dræbt, den anden lettere såret, medens den tredje slap uskadt. Først hen på det kommende forår var tårnet klar igen, denne gang med forstærkede dragere under.

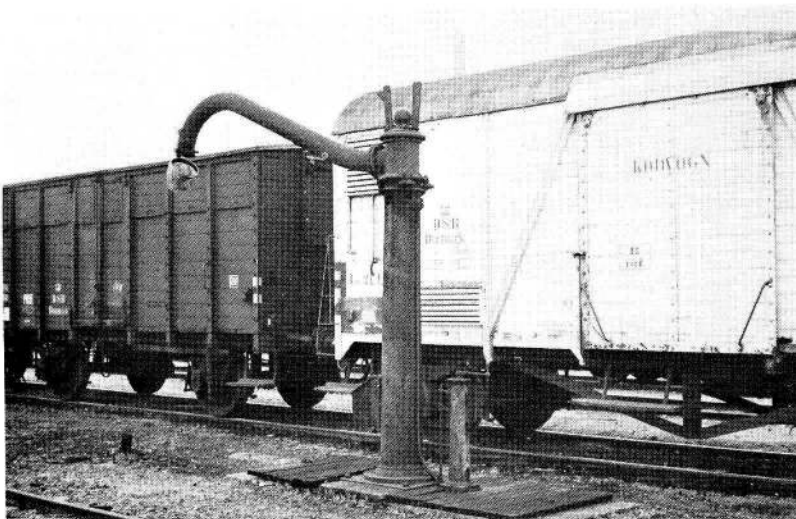
Senere gik man over til at benytte damp til at drive pumpeværkerne, undertiden i form af de såkaldte pulsometre, d.v.s. vandløftningsapparater, der var anbragt i selve brønden og blev drevet af damp fra det lokomotiv, der skulle tage vand. Endelig gik man siden over til at drive pumperne med elektricitet, men der var som regel en hånddrevet reservepumpe.

Fig. 1 viser i hovedtrækkene indretningen af et af DSB's vandtårne og selv om de kan være indbyrdes forskellige, er de dog i princippet ens.

Vandets tilløbsledning 1 indmunder øverst i den lille beholder 2, hvorfra en mindre del af vandet ledes gennem det tynde rør (mellem 4 og 7) ned til bunden af beholderen 3. Heri blandes vandet med en opløsning af brændt kalk, der er læsket og udrørt i vand til en tynd vælling. Denne vælling hældes gennem tragten og røret 4 ned til vandet i beholderen 3 (kalkmætteten). Her omdannes vandet til mættet kalkvand og strømmer videre gennem røret 5 til klarebeholderen 6. Ligeledes til klarebeholderen strømmer en sodaopløsning fra beholderen 9 gennem røret 8 og hovedmængden af det rå vand gennem røret 7.

I klarebeholderen udskilles nu det i vandet opløste kalk, magnesium og jern, der bundfælder sig som slam nederst i beholderen, hvorfra det kan udtømmes gennem hanen 10. Vandet, og de fineste dele, der ikke nåede at bundfældes, løber gennem et rør 11 til filteret 12, hvor de sidste smådele fanges. Det fuldstændig klare vand ledes nu gennem røret 13 op i den egent-

15 cm vandkran på Amagerbro st.  
Amagerbanen, maj 1957 (EVP)



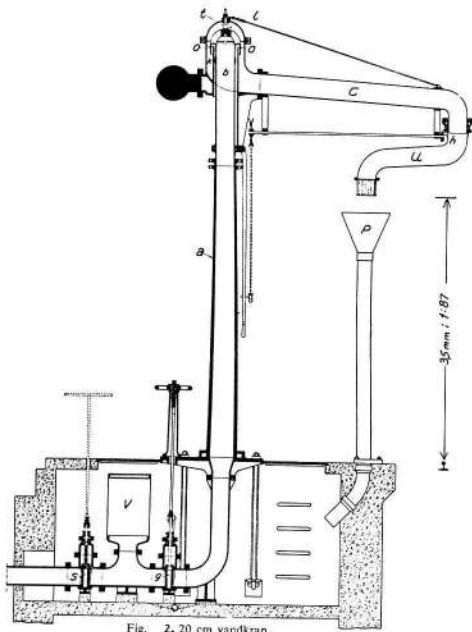
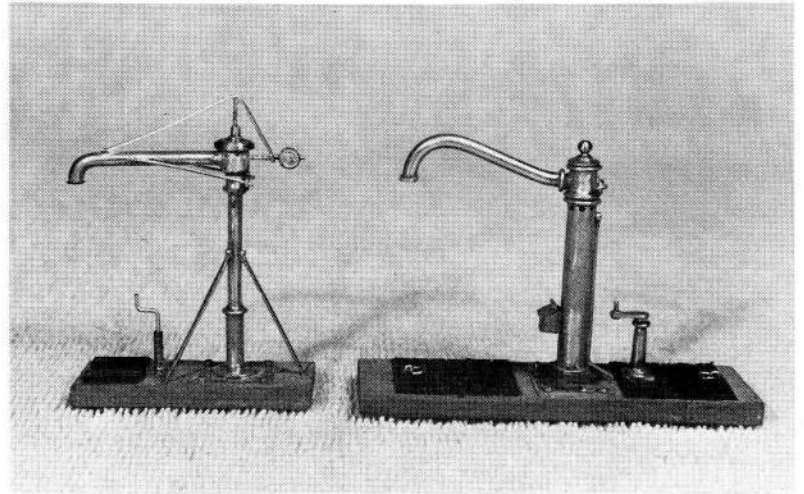


Fig. 2. 20 cm vandkran.



Modeller af vandkraner:  
 AHJ's vandkran ved Lindenberg  
 og en 15 cm vandkran for DSB  
 eller privatbane.

lige cisterne (u.nr.). Herfra løber det gennem røret 17 til udliggeren på tårnet eller eventuelt til vandkraner, opstillet på stationsterrænet. Vandstanden (opfyldningen) reguleres automatisk gennem den ved 14 antydede afspærringshane.

Som også nævnt i sidste artikel var vandtårnene forsynet med et varmeanlæg 15, hvori der blev fyret i frostvejr for at undgå frostsprængning af anlægget. Røgen fra varmeanlægget førtes i skorsten 16 midt gennem cisternen. Da det var af betydning, at man udefra kunne se, hvor meget vand, der var i cisternen, var den forsynet med et vandstandsbræt, d.v.s. en skala med en viser, der bevægedes af en svømmer i cisternen.

Vandet kunne nu løbe fra cisternen enten til en udligger på selve tårnet (omtalt i forrige artikel), eller til vandkraner opstillede ved de aktuelle spor.

Vandkranen består af en høj lodret stamme og en bevægelig udligger, der fra siden kan svinges ind over lokomotivet eller dets tender. Ved DSB har man flere forskellige typer, der benævnes efter kranrørens indvendige diameter som 8, 10, 15 og 20 cm vandkraner.

De er anbragt på betonstøbte gruber, der enten kan være forsynet med fast betondæk med et par mandehuller for personalets adgang til gruben eller med aftagelige træ- eller stålpladedæk. I sidstnævnte tilfælde findes ofte et ekstra plankedæk et stykke under det øverste, således at man om vinteren, at hensyn til frostfaren, kan udfylde mellemrummet med et isolerende materiale som tørvestrøelse, halm eller lignende. I bunden findes et afløb af hensyn til eventuelt vandspild.

På fig. 2 og 3 ses to af DSB 20 cm vandkraner. Vandet kom-

mer ind i tilløbsledningen gennem grubevæggen og passerer to skydeventiler, hvoraf den første, S, tjener som stophane, d.v.s. den benyttes kun under reparationer o.l. Den betjenes med en topnøgle, medens den anden, g, benyttes under kranens daglige brug, og betjenes med et håndsvinghjul. Skydeventilen g er forsynet med en frosthane (ikke vist på figuren) der, samtidig med at skydeventilen efter endt brug lukkes, automatisk åbnes således at alt det vand, der står i kranstammen udtømmes i gruben over det tidligere nævnte afløb. Det forebygges herved, at vandet i kranstammen fryser og eventuelt sprænger denne. Mellem de to skydeventiler er på ledningen anbragt en vindkedel, v, der skal tage af for stød i rørene når skydeventilen g lukkes.

Tilløbsledningen fortsætter efter ventilen g i den lodrette kranstamme, a, der er fastboltet

NPMB, Præstø. Nr. 4 tager vand.

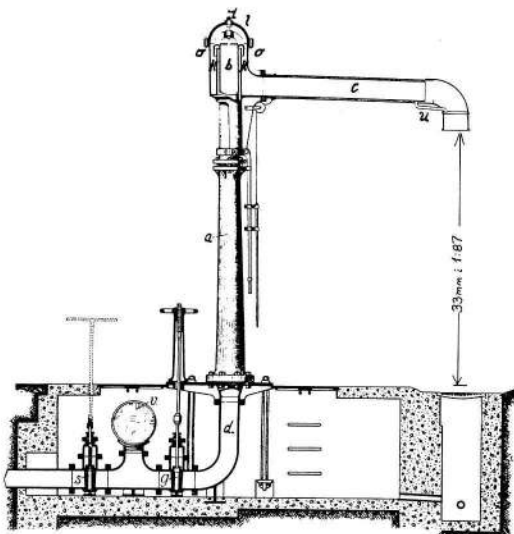
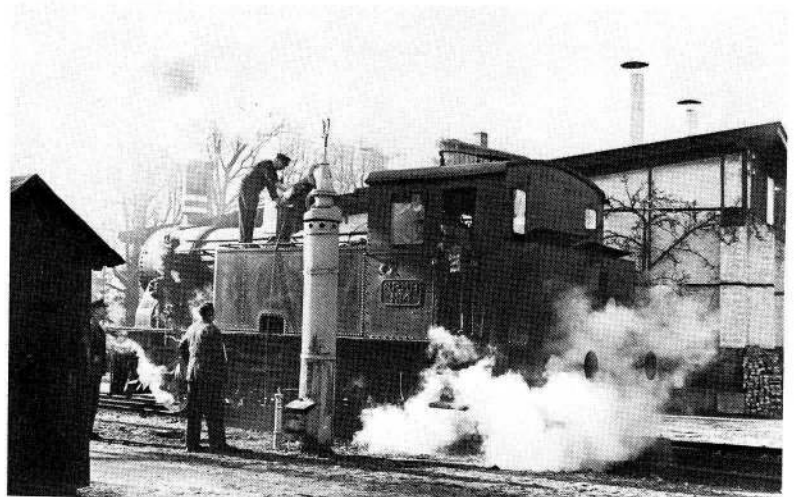
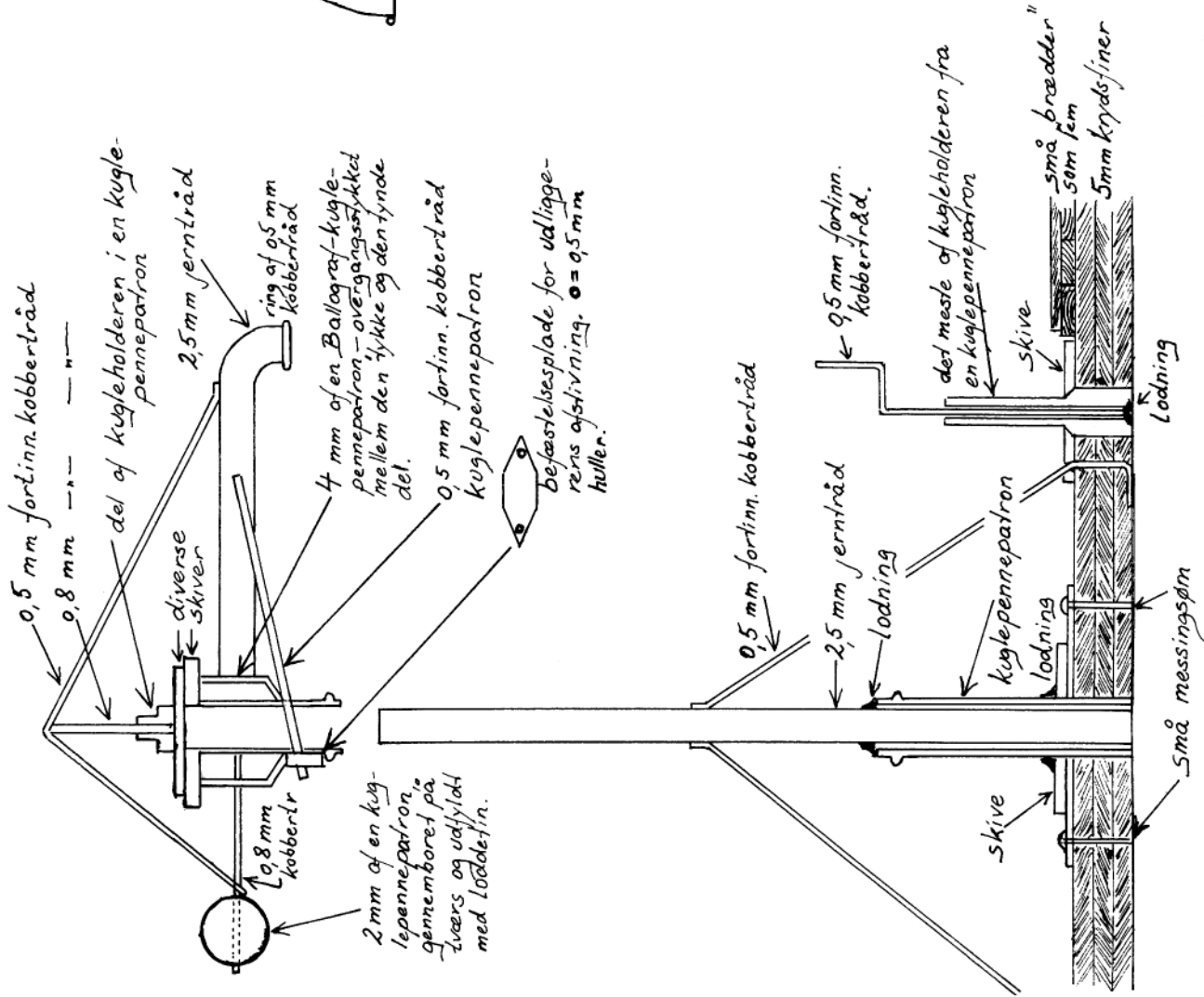


Fig. 3 20 cm Vandkran.



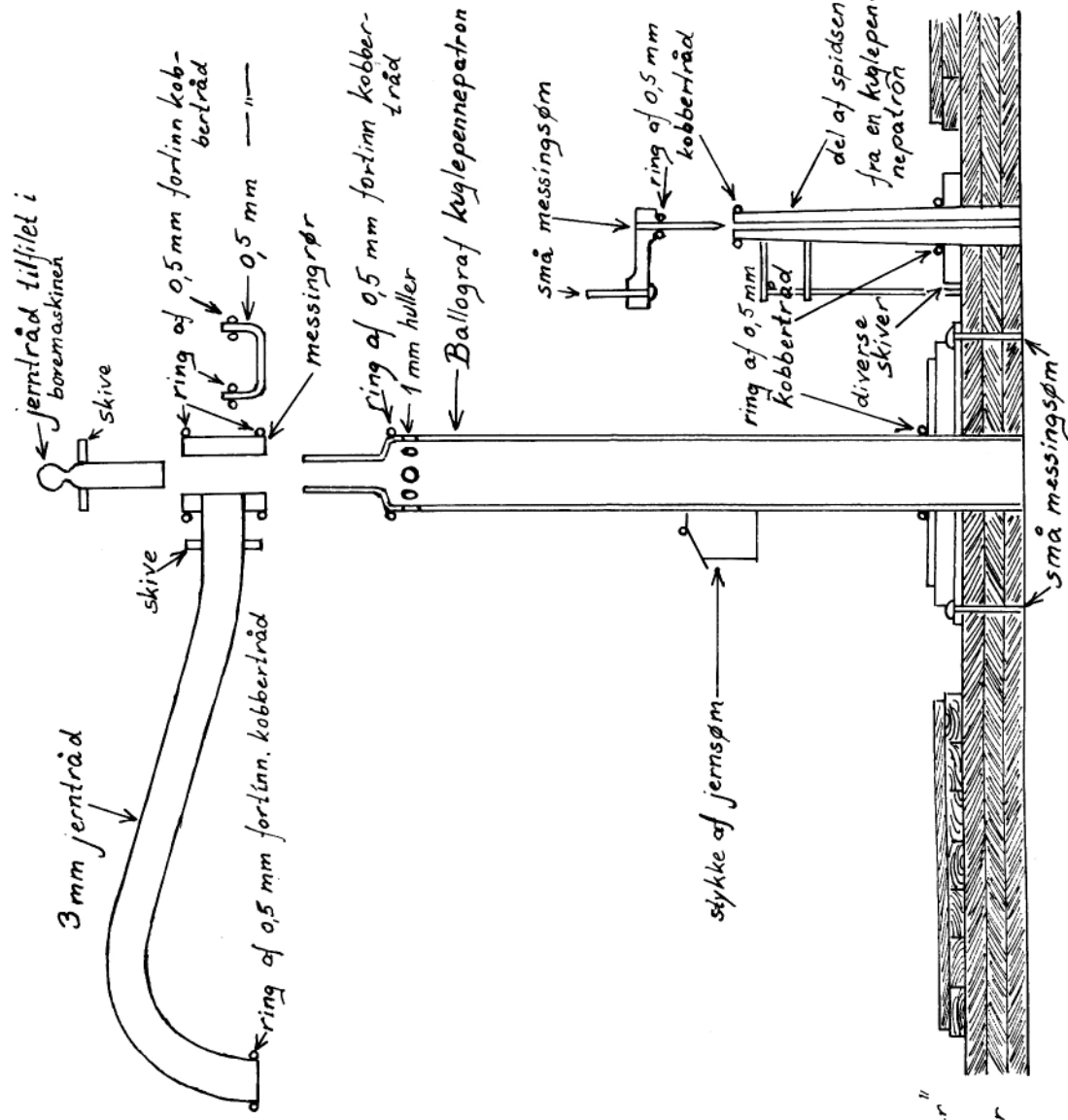
# Frit efter AHJ's vandkran ved Lindenberg Å

Hele udliggeren m.m. nedsættes løst over kranstammen, og kan dreje rundt.

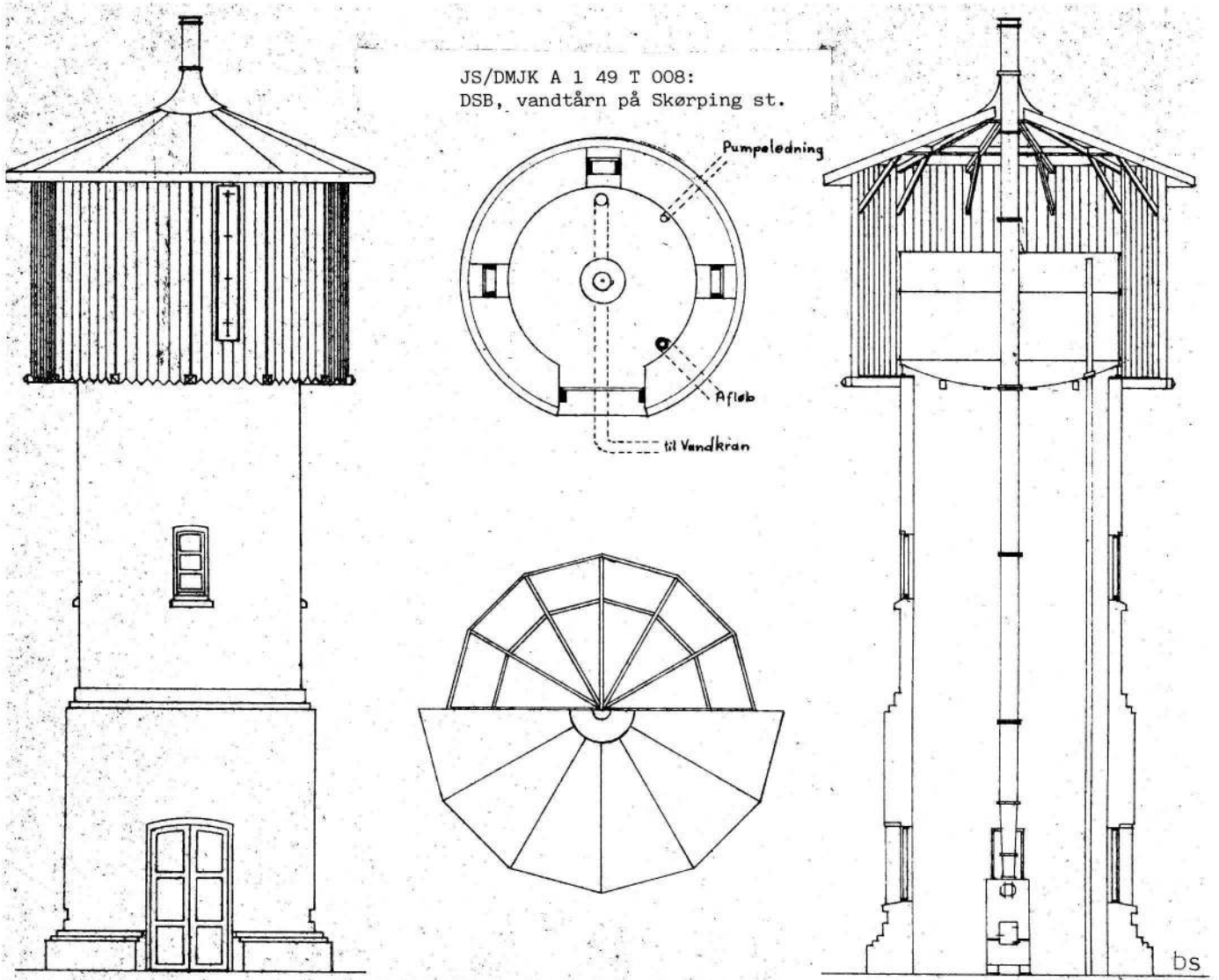


# 15 cm DSB/privatbane vandkran.

Tegningerne er kun at betragte som principskitser, ikke egentlige arbejds-tegninger.







TFJ, Østerild, aug. 1963.



FFJ, Dronninglund, aug. 1964.

til gruben. Kranstammen er øverst forlænget op i kranhovedet og er her forsynet med en ombøjet krave og toplejet, l. Dette bærer kranhovedet på svingtappen, t. Kranhovedet danner en dobbeltvægget kappe, k, uden om stammen, og denne vandsæk fyldes under udstrømningen med vand til en vis, af forholdene bestemt højde. Da udliggeren c har større lysning end stammen, vil vandet almindeligvis ikke stige til overfaldet, o, der kun træder i funktion, når udløbet er forstoppet.

For at udligne udliggerens tyngde, er den bagtil forsynet med en kontravægt. Udliggeren drejes om kranstammen ved hjælp af den langs kranstammen hængende stang, der er fastgjort til udliggerens underside.

For at lokomotiverne ikke skal være tvunget til at holde på ét bestemt sted ved kranen, er udliggeren på den seneste model (fig. 2) forsynet med et yderste led, u, der kan drejes for sig ved hjælp af tandhjulet, h, med kædetræk.

Ved ældre vandkraner anvendtes i stedet for det drejelige led en forskydelig udligger, idet denne bestod af to rør, hvoraf det ene sad fast på kranhovedet, medens det andet, der var lidt større, kunne forskydes uden på det første (fig. 3).

Skal den på fig. 2 viste vandkran anbringes på en per-

ron, forsynes den med det på figuren viste afløbsrør til gruben, øverst forsynet med en tragt. Man undgår herved at vand der spildes, blæses ud og tilsøler Perronen, hvilket navnligt i frostvejr kan være ubehageligt.

Ser vi på en ældre type, DSB's 15 cm vandkran, fig. 4., genfinder vi den ved flere privatbaner. Denne er ligesom de øvrige forsynet med skydeventil, g, og frosthane, h, i gruben, men er foruden på kranstammen, a, forsynet med en lille fyrkasse f, til opvarmning af kranstammen. Røgen fra fyrkassen trækker ud i mellemrummet mellem kranstammen og det indvendige tilløbsrør. Her trækker den op mod kranhovedet, b, og forsvinder ud gennem en række små huller rundt om kranstammen lige under kranhovedet.

Til at svinge udliggeren, c, og til at fastholde den i normalstillingen på langs af sporet, benyttes den markerede kæde fæstnet yderst på udliggeren.

Som det fremgår af billederne sidst i artiklen, var der ved privatbanerne adskillige typer. Her har fantasien haft (næsten) frit spillerum, og opgaven må vel betragtes som en lækkerbid-sken for modelbyggeren - her er noget for enhver smag og ditto materialebeholdning.

\*\*\*\*\*

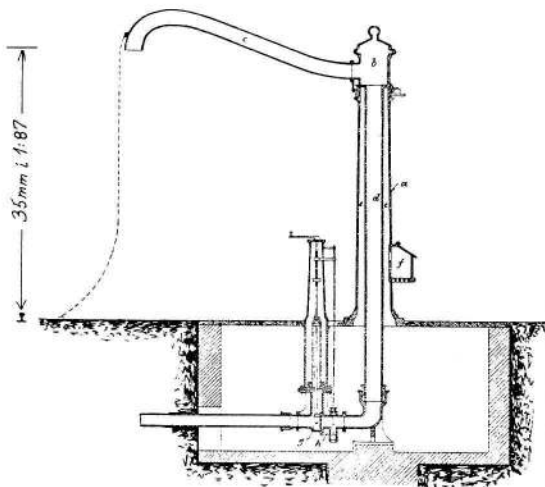


Fig. 4. 15 cm Vandkran.

Ser vi på den modelmæssige side af sagen, viser fotografiet fig. 6 et par vandkraner lavet af mine sædvanlige, foretrukne genbrugsartikler: kuglepennepatroner, lidt kobber- og jerntråd i forskellige diametre (0,5, 0,8, 2,5 og 3,0 mm), nogle skiver med passende udvendige diametre og tykkelser samt lidt konservesdåseblæk.

Imidlertid vil de enkelte modelbyggeres beholdning af materialer være meget forskellige, så jeg har derfor valgt at skitsere, hvorledes mine vandkraner er



AHJ, Lindenberg Å, april 1969.



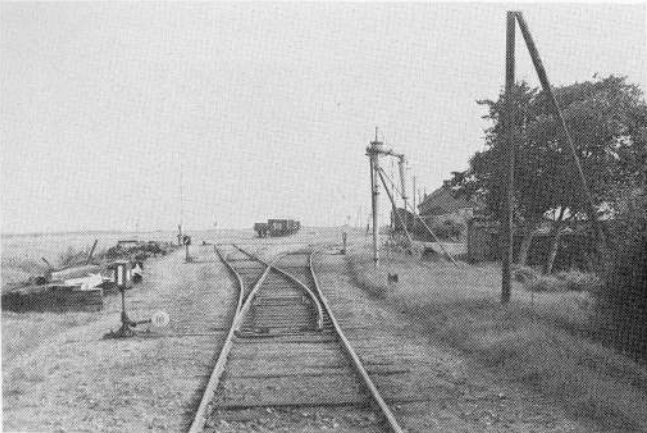
DSB, Brande station, 14/1 1962.



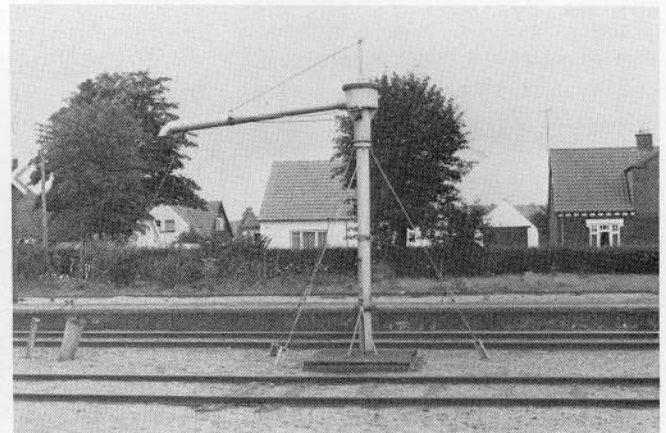
AHB/DSB, Års, aug. 1964.



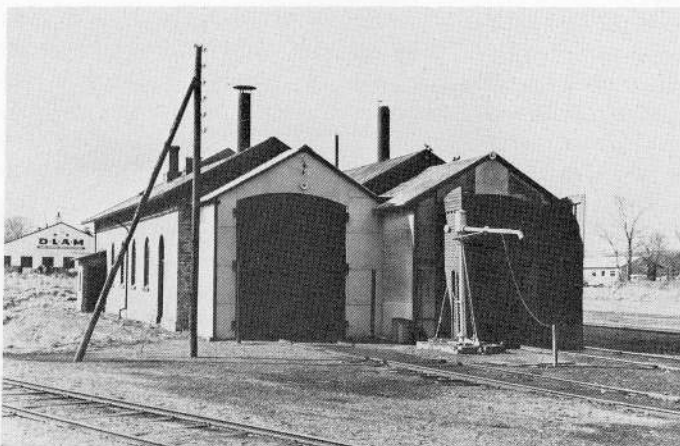
TFJ, Østerild, aug. 1963.



AHB, Nibe, aug. 1964.



FFJ, Dronninglund, aug. 1964.



FFJ, Fjerritslev, marts 1969.



FFJ, Åbybro, aug. 1963.

opbygget uden nogen egentlig arbejdsbeskrivelse refererende til nogle materialer, modelbyggeren alligevel ikke er i besiddelse af.

Se lidt på skitserne og fotografierne og se, hvordan du selv kan lave din(e) vandkran(er) ud fra dine materialer. Vi bringer her en række supplerende fotos og tegninger, hvoraf det fremgår, at der er mange muligheder for at finde den, der passer dig bedst.

#### KILDER/LITTERATUR:

H.A.Rambusch: En gammel jernbanemands Erindringer, 1854-1882.

"Af statsbanesmedenes historie", 1926.

Vejledning i Kendskab til Banernes Bygning og Udstyrelse, 1916.

Banernes Bygning og Udstyrelse, 1965.

Damplokomotivet og dets betjening, 3. udgave 1925.

Endvidere vil jeg henlede opmærksomheden på artikler i henholdsvis Modelbane-Nyt, 8. årg. 1959, nr. 2 - og Jernbanebladet, 19. årgang, 1962, nr. 8, hvor der begge steder er udmærkede og udførlige byggebeskrivelser af vandkranen, fig. 3. Har du dem ikke selv, kan de i mange tilfælde lånes på biblioteket.

E.V.P.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Købes:

SIGNALPOSTEN, 1. - 7. årgang samt JUBILÆUMSSKRIFTERNE fra SPs forlag. ROCCO-lokomotiver og RÖWA lokomotiver og vogne har også interesse.

Hans Stensgård,  
Munkeparken 7,  
8250 Egå.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

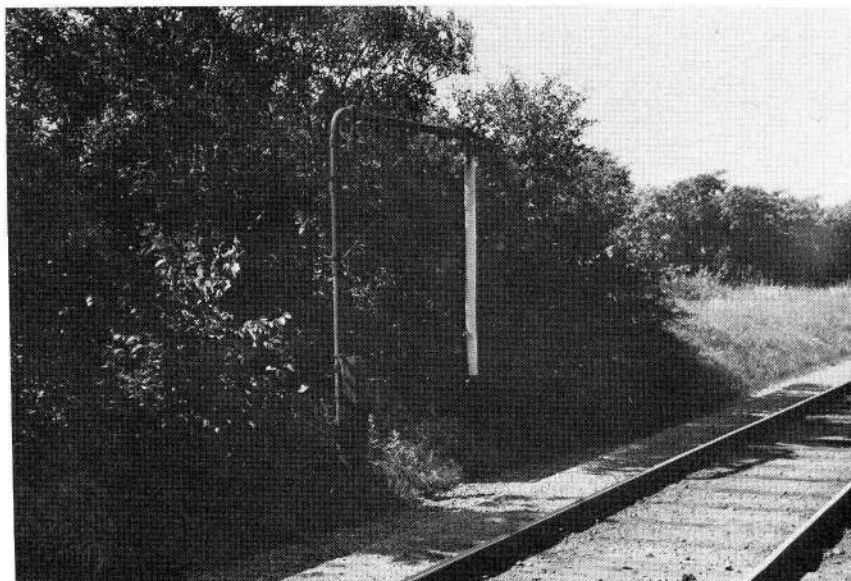
ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Sælges:

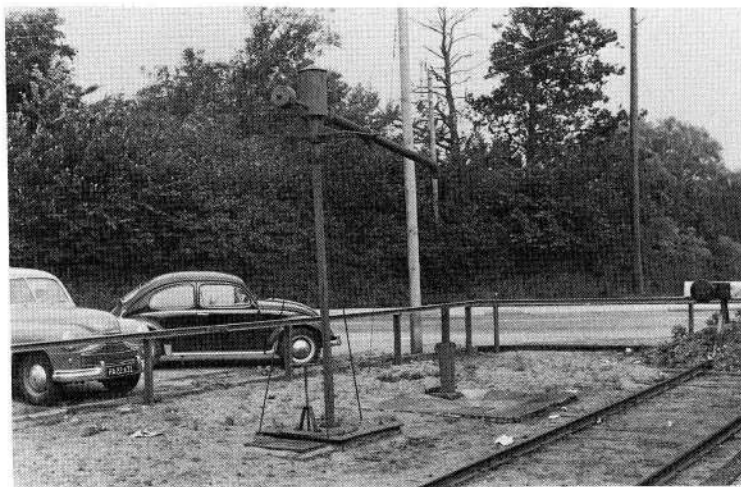
SIGNALPOSTEN, 1. - 13. årgang, alle helt komplette.

Th. Kronholt.  
01 - 21 17 11.

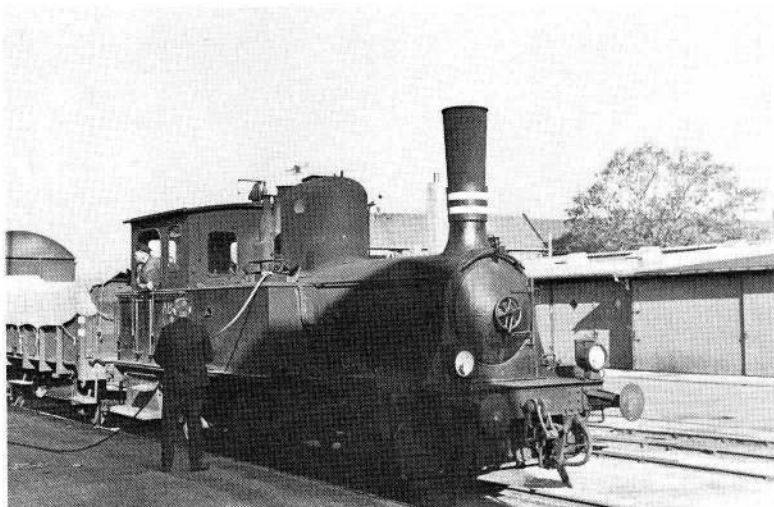
ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE



VL TJ, Faare, aug. 1965.



FFJ, Sæby, aug. 1964.



AB, Kastrup, oktober 1967:  
2 cm vandslange + AB 8.

# TIPS

"Kan Du lægge æg?" spurgte hønen  
"Nei"

"Ja, vil Du så holde Din mund"

"Kan Du skyde ryg, spinde og gni-  
stre?" spurgte katten

"Nei"

"Ja, så skal Du ikke have en me-  
ning, hvor fornuftige folk taler"

H.C.Andersen

Den sorgfaldne redaktør jam-  
rer tæt og jævnt over manglende  
modelbanestof til SP. Dette skrål  
er jo ikke til at holde ud at høre  
på, så jeg skal forsøge at stille  
hans klager - i hvert fald for en tid,  
ved at videregive nogle af mine  
erfaringer og metoder i lokomotiv-  
bygning i HO.

Emnet er jo ellers særdeles  
godt dækket i forvejen med Guld-  
bæks bog, og hvis man følger hans  
anvisninger, kan jeg ikke se, hvor-  
dan selv en begynder med ti tom-  
melfingre kan undgå at få et brug-  
bart resultat. Men på den anden  
side kan ingen bog jo dække alt,  
så det følgende må nærmest ses  
som et supplement (korrektion)  
til Guldbæks anvisninger.

## Om materialer

Alle lærebøger, artikler etc.  
siger messing eller nysølv. Det  
er også ganske fortrinlige mate-  
rialer, som fås i mange tykkelser  
og faconer som plader, stænger,  
rør, tråd o.s.v., og de er lette at  
save, klippe og lodde. Men de har  
den alvorlige mangel, at det er  
umuligt at få maling til at hænge  
fast på dem i det lange løb. Hvis  
modellen får et stød - og den får  
garanteret mange - skaller malin-  
gen af, først på kanterne og sene-  
re på fladerne, hvis man ikke lap-  
per itide. Det anbefales ganske  
vist at bruge zinkkromat som  
grundmaling, men sandheden er  
desværre den, at der endnu ikke  
findes en maling, der vil blive  
hængende på messing. Derfor brug-  
er jeg kun messing, hvor der  
kræves tykt gods, som f.eks.  
skorstene, dome, cylinderblokke  
o.l., men ivoirt holder jeg mig  
til ganske almindeligt blik.

Det er i virkeligheden for-  
bavsende, at blik ikke bruges me-

re end det gør, for det har alle de  
samme gode egenskaber som ny-  
sølv eller messing plus at det hol-  
der godt på maling. Yderligere har  
blik den fordel, at man ikke skal  
rende eller skrive til fjerne ste-  
der - såsom øst for Valby bakke -  
for at skaffe det. For det findes i  
alle husholdninger i form af brug-  
te konservesdåser, der blot skal  
tilberedes som følger:

- 1) Fjern også den anden ende med  
dåseåbneren.
- 2) Klip enderne og loddeseømmen  
væk - vi har nu et firkantet,  
buget stykke blik.
- 3) Rul blikstykket fladt med en flas-  
ke eller kagerulle på et blødt  
underlag som f.eks. et sam-  
menfoldet uldtæppe. Der rulles  
på kryds og tværs. Efter den  
tredie dåse kan man taget. Det  
er ganske vist på denne primi-  
tive måde ikke muligt at få  
blikket helt plant, men det bli-  
ver plant nok til vort brug.

Mange dåser har på indersid-  
den en gul belægning. Skal man  
lodde, må belægningen skrubes  
væk på loddestedet, ellers kan den  
blive siddende.

Passive naturer, som synes,  
at det foregående er alt for dri-  
stigt, kan købe blik i plader hos  
bliksmiden eller isenkræmmeren.

Naturligvis har blik ikke kun  
dyder, men også enkelte lyder.  
Det er som bekendt fortinnet jern-  
plade, og man skal derfor være  
uhyre sparsommelig med loddetin  
når man lodder. I de allerfleste  
tilfælde behøves overhovedet ikke  
tilførsel af loddetin. Tinlaget på  
blikket plus hvad der normalt sid-  
der på loddekolben er fuldt ud til-  
strækkeligt. Men vi er på et om-  
råde, hvor man må erfare sig  
frem, hvorfor det er bedst at øve  
sig på et par blikstumper, før det  
går løs for alvor.

Hvis man nu har været uhel-  
dig og begået en bule eller boble  
af loddetin, skal man såvidt mu-  
ligt lade være med at file eller  
skrabe bulen væk, det er besvær-  
ligt, og det er næsten umuligt at  
få det glat bagefter. I stedet skal  
man varme bulen flydende med kol-  
ben og stryge den væk med en fug-  
tet finger.

Hvis bulen sidder inde i et  
hjørne eller en vinkel - og det gør  
den som regel - erstattes fingeren  
med en skruetrækker eller tænd-

stik (man kan også købe en tinsug-  
ger - den er ikke så dyr endda,  
Red. bem.).

## Om tilskæring af plader

Alle autoriteter er enige om  
at man skal save sine pladestykker  
ud. Klipper man, bliver stykket  
vindskævt - og det er i praksis  
umuligt at banke et vindskævt styk-  
ke op, så det bliver plant.

Disse anskuelser er fuld-  
stændig rigtige, men at save er et  
kedsommeligt og langvarigt ar-  
bejde. Så pladestykker klipper jeg  
alligevel ud, men i første omgang  
noget større end den endelige stør-  
relse. Skal jeg bruge et stykke på  
f.eks. 60 x 20 mm, klipper jeg et  
stykke ud, der er ca. 10 mm stør-  
re på alle ledder, altså 80 x 40  
mm. Stykket vil krølle sig langs  
kanterne, men midten, altså de  
60 x 20 mm forbliver plant. Der-  
næst klipper jeg smalle strimler  
på 2-3 mm bredde af langs kan-  
terne, indtil jeg er nede på de 60  
x 20 mm. Strimlerne bøjer sig  
vinde og skæve, men det hele en-  
der med et plant stykke på 60 x 20  
mm, og det var jo meningen. Hvor  
stort "tillægget" skal være, af-  
hænger naturligvis af pladetykkel-  
sen, men de nævnte ca. 10 mm  
passer op til 0,5 mm plader.

## Om sammenføjning

Den gængse metode er tin-  
lodning. Slaglodning med sølv el-  
ler messing bedrives også, men  
er vist ret ualmindeligt. Begge  
metoder er udførligt beskrevet i  
Guldbæks bog og andetsteds. Al-  
mindelig tinlodning er også aldeles  
udmærket, men jeg synes allige-  
vel ikke om den af to årsager:

1) Dele der skal loddet bliver så  
varme, at man ikke kan bruge  
fingrene til at holde med. Og fin-  
grene er nu engang det bedste gri-  
be- og holde-fast-med-redskab,  
der eksisterer.

2) Når man lodder et sted, er det  
næsten dødssikkert, at nabolodnin-  
gen går op, med mindre man træf-  
fer særlige og besværlige foran-  
staltninger med våde klude, vådt  
papir o.l.

Af disse årsager er jeg gået  
over til at nitte i stedet. Lodning  
bruger jeg kun til udfyldning af

revner og til at sætte småstumper fast.

Jeg er temmelig forbavset over, at jeg aldrig har set nitning omtalt, for metoden er nemmere, hurtigere og stærkere end lodning. Udstyret er enkelt: en hammer af mindste størrelse, en ambolt (evt. skruestikken eller en jernklods), et antal 0,7 mm bor, og endelig en pakke rundhovedede messingstifter 7/7 (d.v.s. at de er 0,7 mm tykke og 7 mm lange). Lever man derude, hvor isenkræmmeren først og fremmest ernærer sig af at sælge postelin, skal man købe 1 mm stifter, for selv den sørgeligste isenkræmmer har 1 mm bor. Men 7/7 stifterne er mere end tilstrækkelige til vort brug.

(Indskud om små bor; d.v.s. op til 1,5 mm tykkelse. Der er to slags: almindelige og high-speed. HS-bor koster adskillige gange så meget som de almindelige, men holder forholdsmæssigt meget længere. Bruger man boremaskine - hånddreven eller elektrisk - som holdes i hånden, skal man købe almindelige, for borene bliver ikke slidt op, de er knækket forinden. Har man boremaskine på stander, betaler det sig at købe high-speed bor).

Tilbage til nitteriet. Sæt de to dele, der skal nittes sammen, i skruestikken i den rigtige indbyrdes stilling, bor hul, under-sænk den ene ende af hullet, stik en stift igennem hullet, læg delene på ambolten med stiftens hoved nedad, kap stiften af så kort som muligt med en skævbider, og nit den afkappede ende over med hammeren.

Så enkelt er det!

Vinkelsamlinger laves ved at bøje en flange på den ene af de plader, der skal samles, men pas på: ved bøjningen strækker pladen sig ca. (NB! CIRKA!) en halv pladetykkelse. Begynderen er derfor nok bedre tjent med at lave en vinkel af plade og nitte de to andre plader til denne vinkel.

Efter nitningen kan man i ro og mag og uden fare for svedne fingre m.v. lodde samlingen sammen, hvis man vil det. Men lodningen er røn kosmetik - nitningener mere end rigeligt stærk til vort brug.

Hovedet på stiften skal naturligvis vende indad, så den ikke ses. Dette er så selvfølgelig, at

det egentligt synes overflødigt at nævne det, men jeg har faktisk selv glemt det af og til, så jeg måtte slå nitterne ud og begynde forfra.

#### Om rammer, strømtilførsel og isolerede hjul

Ved første øjekast synes tingene i overskriften ikke at have meget med hinanden at gøre, men det har de nu alligevel.

Det tilsyneladende mest gængse strømtilførselssystem (jeg taler om 2-skinne-drift) består i isolerede hjul på den ene side af lokomotivet og uisolerede på den anden. De uisolerede hjul fører strømmen fra skinnen til rammen og derfra til motorens ene kost. Fra motorens anden kost går strømmen til nogle isolerede slæbesko, som slæber på de isolerede hjul og via dem fører strømmen tilbage til den anden skinne.

Systemet er ikke godt. For det første er det besværligt at lave og justere disse slæbesko og for det andet løber isolerede hjul sjældent nøjagtigt, således at forstå, at af tre hjulpar er mindst ét af hjulene excentrisk med det resultat, at lokoet kører ujævnt, når det kører langsomt.

Et andet system er det amerikanske standard-system, hvor strømmen tages via lokoets hjul på den ene side og går tilbage via tenderens hjul på den anden side. Det er bedre end det forrige system fordi der ikke er slæbesko, men til gengæld kræves en isoleret trækstang mellem loko og tender. Og da det kræver isolerede hjul, har det samme ulemper som det forrige.

Det bedste system er dog at bruge isolerede rammer og split-aksler. De to rammesider er samlet med tværstykker af isolerende materiale, således at de er isolerede fra hinanden og fra overdelen og motoren. Akslerne er savet over på midten og samlet med muffe af isolerende materiale. Strømmen går fra den ene skinne via hjul, halvaksler og den ene rammeside til motoren og løber tilbage den modsatte vej.

Systemet er mærkværdigt ubekendt herhjemme. Guldbæk nævner det ikke, og jeg mindes ikke at have set eller hørt, at andre har anvendt det. Og det er dog ældgammelt. Jeg tror, at jeg så

det beskrevet første gang i Model Railway News i 1946 eller 1947.

Fordelen består i, at man slipper for hele besværet med strømaftagere og i at man kan bruge Märklin hjul. Der er jo gennem tiderne faldet bemærkninger fra modelfolk om, at Märklin bare lavede legetøj. Det er muligt, men kvaliteten er upåklagelig, og jeg har endnu ikke stødt på ét Märklin hjul, som ikke løb nøjagtigt.

Märklins hjul er ganske vist noget for brede over kørefladen og har for store flanger, men det er jo tilladt at tynde dem ned. En drejebænk er naturligvis bedst til dette, men det kan udmærket gøres i en boremaskine med en fil, bare man lader være med at røre ved kørefladen.

Mellemstykkerne til rammen kan laves af et hvilket som helst isolerende materiale såsom plast (tilpassede Lego-klodser er fortrinlige), træ - ganske almindeligt fyrretræ kan bruges - men eg, bøg eller ask er hårdere og stærkere. Rammesiderne fastgøres til mellemstykkerne med små maskinskruer, der naturligvis ikke må gå igennem til den anden rammeside. Hullerne bør gænges med en snittap, men det er ikke strengt nødvendigt. I plast eller træ kan skruerne godt selv skære gevind.

For at få samlet rammen nøjagtigt, så akslerne sidder vinkelret og i samme plan bruger jeg et par midlertidige tværstykker af to stumper 6 mm messingrør, hvis ender rettes til i drejebænken eller boremaskinen med en fil, på den måde kan de ikke undgå at blive vinkelrette. Rørstumperne sættes mellem siderne og det hele skrues "halvstramt" sammen med maskinskruer, som skal være af mindre diameter end rørenes inderdiameter. Hjulene sættes på, og så kører man hele herligheden frem og tilbage på et plant stykke skinne, og justerer rammesidernes indbyrdes stilling, indtil alt er i vinkel og alle hjulene altid hviler på skinnerne. Samtidig får man konstateret, om alle hjulene løber nøjagtigt, så man kan nå at få de dårlige skiftet ud i tide. Det kan være nødvendigt at file en ganske lille bitte smule på akselhullerne, men heller ikke mere. Kræves for meget fileri, er det bedre at kassere rammerne og lave et par nye.

Når alt sidder som det skal,

strammes de to maskinskruer godt og solidt, de endelige tværstykker skrues på plads, og de midlertidige fjernes.

Isoleringen af hjulene sker som sagt ved at save akslerne over midt på, og samle dem med en isolerende muffe. I oldtiden kunne man købe sådanne muffe i butikkerne, men nu er det mange år siden jeg sidst så dem, så de må hjemmelaves. Det mest nærliggende er det indvendige rør fra en kuglepen, som jo nuomstunder er af halvblød plast. I de bjerge af gamle kuglepenne, som flyder snart sagt overalt, skulle det være muligt at finde et rør, der passer. Den ængstelige, som synes, at det ser for skrøbeligt ud, kan forstærke ved at vikle nogle lag tape udenpå røret.

Hvis man ikke kan finde noget andet brugbart, kan man vikle mufferne af tape om noget, der er en smule tyndere end akslerne, til en 2 mm aksel f.eks. skaffet af et 1,8 mm bor. Fedt borets skaft med lidt olie inden viklingen, ellers er det uhyre svært at trække det ud bagefter. Resultatet er et blødt og klistret rør, der ser yderst utilforladeligt ud, men det skal man ikke lade sig forskrække af, det hærder med tiden. Pres kun roligt halvakslerne ind i røret og - Hokus Pokus - man har isolerede hjul!

Jeg tør tale absolut trygt om disse tape-rør, fordi de har været gennem en praktisk ildprøve, som vistnok kun er få nyudklækkede ideer beskåret. I vistnok 1964 lavede HgJK en udstilling, hvis centrum var intet mindre end en model af Hornbækbanen (vi var unge og frække dengang). Bredden på anlægget kan jeg huske, nemlig 1,22 m = en standard spånplade. I længden fyldte det næsten en gymnastiksal, så det har nok været noget med en snes meter. Banen blev lagt med Märklin skinner med en sløjfe i hver ende, så vi kunne køre frem og tilbage. Vi havde banens tre hovedstationer: Grønnehave, Hornbæk og Gilleleje og 2-3 af de mindre. Til alle stationerne havde klubbens energiske stifter og formand, John Hansen, lavet stationsbygninger, varehuse etc. i pap og som baggrund for Grønnehave havde han lavet den gamle husrække fra Strandgade i Helsingør. Desuden var der adskillige bøndergårde og sommerhuse, samt det jeg husker bedst: Julebæk-re-

stauranten med Strandvejen og stranden foran, komplet med badende og øldrikkende personer og en hestedrosche. Bakket terræn skabtes af skumplast, og over alle stationerne vajede Danebroge i ægte modvind.

Således beskrevet lyder det forfærdeligt, men anlægget var nu ganske præsentabelt alligevel. Blot kneb det lidt med rullende materiel, og jeg lavede derfor banens ældste loko, en gammel P'er i H0. Den blev lavet i huj og hast og nåede lige at blive færdig til åbningen. Da jeg er to-skinne mand, blev den lavet med splitrammer og de omtalte akselmuffer af tape-rør, og blot midlertidigt 3-skinnet. Og den kørte trofast og uden noget som helst vrøvl frem og tilbage på anlægget i de 8 dage, udstillingen varede. Bagefter regnede vi ud, at den måtte have kørt mindst 10 km (NB! rigtige voksne kilometre á 1000 meter!).

Nu hvor jeg skriver dette har jeg taget P'eren frem igen, og for første gang i årevis kigget nøjere på den, og jeg ser, at tapemufferne i tidens løb er hærdet sammen, så de nu er hårde og faste og nærmest ligner brunt plexiglas. Hvor lang tid denne hærdningsproces har taget, ved jeg ikke, men da lokoet som sagt er fra 1964, er det altså ikke over 15 år!

Lokoet har snekkehjul, og der skal jo nok være nogen, der undrer sig over, hvordan man får et snekehjul anbragt på en blød muffe, så det løber nøjagtigt. Jeg må svare, at det ved jeg ikke. Plast-snekkehjulet på P'eren er 3 mm tykt, d.v.s. tykt nok til at holde fast på enderne af halvakslerne, og såvidt jeg kan se nu (jeg kan ikke huske det så mange år efter) har jeg lagt en 3,5 mm bred tape muffe på hver side af snekehjulet og araldittet hele herligheden sammen til én muffe!

Her vil jeg gøre et sidespring i form af en prædiken for nybegyndere og folk med nye ideer. For det forekommer mig, at selvbyggeriet, i det mindste i H0, er gået sørgeligt i forfald siden min ungdom. Jeg har ladet mig fortælle, at dette ikke er specielt for modelbaner, men gælder alle former for selvvirksomhed, og at det skyldes, at folk passivt sidder og kigger på billedradioen. Dette er forhåbentligt ikke rigtigt, og på vores om-

råde tror jeg snarere, at det skyldes, at begynderen taber modet, når han ser, hvad de gamle laver af fuldkomne produkter. Men det er der absolut ingen grund til. Vi er allesammen begyndt engang, og vore første ting var vinde og skæve, og af vore nye ideer duede nogle og andre var misfostre. Og de glansprodukter, som de gamle i faget præsterer, er øvelsen, der har gjort mester.

Jeg vil også minde om, at vi gamle er forkalkede og kørt fast i de ideer og metoder, som vi engang fandt brugbare og de eneste rigtige, og at vi naturligvis mener, at vi dermed har fundet de vises sten. Det er selvfølgelig ikke rigtigt - naturligvis kan tingene laves anderledes og bedre.

Derfor vil jeg sige til begynderne: Se at komme i gang. Lyt til gode råd og overvej dem, men lav iøvrigt tingene efter jeres eget hoved, for det er jer som skal have fornøjelse af hobbyen. Og hvis I synes, at det er godt nok, så er det godt nok.

Efter dette indskud stiger vi ned af de høje moralske nagler og tilbage til hverdagen. Guldbæk og andre med ham anbefaler, at akselhullerne skæres op, ned til rammens underkant og at man bruger en bundplade til at holde akslerne på plads. Jeg er enig, bortset fra, at bundpladen er besværlig og arbejdskrævende at lave. Hvis man bruger isolerede rammer, skal den naturligvis være af isolerende materiale. Hertil er printplade - med kobberlaget filet eller skrabet af efter behov - aldeles fortræffeligt. Også med almindelige rammer kan man have glæde af printplade som bundplade. For så kan man lodde strøm-aftagerne direkte på kobberlaget.

Det hævdes, at bundpladen også gør nytte ved at forhindre snavs og støv i at trænge ind i lejer og udveksling. Den tror jeg ikke på, for rammen er jo stadig åben oventil, så snavset kan komme ind den vej.

Af disse årsager har jeg afskaffet bundpladen og holder i stedet akslerne fast med U'er af blik eller fladhamret messingtråd, som nedefra skydes op om akslerne, og hvis øverste ende bøjes ned over rammens overkant og derved holdes fast. De kan laves på en brøkdæl af den tid, det tager at lave en bundplade.

Jeg lovpriste før Märklins drivhjul og vil nævne, at de også kan to-skinnes på en anden måde end med splitakslar, nemlig ved at save først egerne på den ene halvdel af hjulet igennem med det tyndeste løvsavblad, der kan fås. Gennemsavningen skal ligge ude ved randen af hjulet, og det gør ikke noget - tværtimod - at savsnittene ikke ligger på linie eller at de er lidt skæve. Efter saveriet kontrolleres, at der ikke er grater, som danner forbindelse tværs over savsnittene. Dernæst fyldes savsnittene med Araldit. Når Aralditten er hærdet, får den anden halvdel af hjulet samme omgang. Jeg kan ikke se, at der er det fjerneste i vejen for at to-skinne et Märklin-loko på denne måde, uden at man overhovedet behøver at tage hjulene af, men jeg har ikke prøvet det i praksis. Løbe- og tenderhjul med eger kan naturligvis to-skinnes på samme måde.

#### Om hjullejer

Jeg sagde før, at jeg ville vende tilbage til drivhjulslejerne. Specielle lejer er egentlig ikke strengt nødvendige i H0, og et lokomotiv kan udmærket køre i mange år, selvom lejerne kun er huller i rammen. Men på et eller andet tidspunkt bliver akselhullerne alligevel så slidte, at der må nye lejer til. Og så kan man lige så godt lave udskiftelige lejer fra starten, især da de kan laves uhyre enkelt.

Lejematerialet er bronzevindueslister el. lign., der klippes ud i form af et kors med ulige lange arme. Længden over de lan-

ge arme afhænger naturligvis af akslens tykkelse, for en 3 mm aksel er den ca. 8 mm. I bredden er ca. 2 mm meget passende, men naturligvis ikke mindre end rammens tykkelse. Bredden af de korte arme bør ikke være over 1 mm, helst lidt mindre. Resten burde fremgå af skitsen.

I denne forbindelse vil jeg tilføje, at særskilte lejer efter min mening bringer en yderligere fordel med sig, nemlig at man kan bruge tyndere rammevanger.

Mærkeligt nok siger Guldbæk ikke noget om, hvor tykke rammevanger bør være, men andetsteds angives 1-1,5 mm uden nærmere begrundelse. Det må være for at få en rimelig slidflade for akslerne, for den tykkelse er aldeles overdreven, hvis det alene drejer sig om at få rammen stiv nok. Hertil er 0,5 mm plade rigeligt. Man må ikke lade sig forlede af, at en ramme af 0,5 mm plade isoleret betragtet synes alt for spinkel. For det er jo ikke rammen, der skal afstive resten af lokomotivet, men tværtimod omvendt. I et H0-lokomotiv er overdelen, specielt det rør, der udgør kedlen, det stiveste element, og en 0,5 mm ramme er rigeligt når den er skruet på plads under den stive overdel.

#### Om motorer og drev

Om motorer vil jeg sige, at det ingen steder står skrevet, at man absolut skal bruge en H0-motor i et H0-loko. Guldbæk skriver meget om vanskelighederne ved at presse motoren ind i små loko, og han viser en uhyggelig snittegning

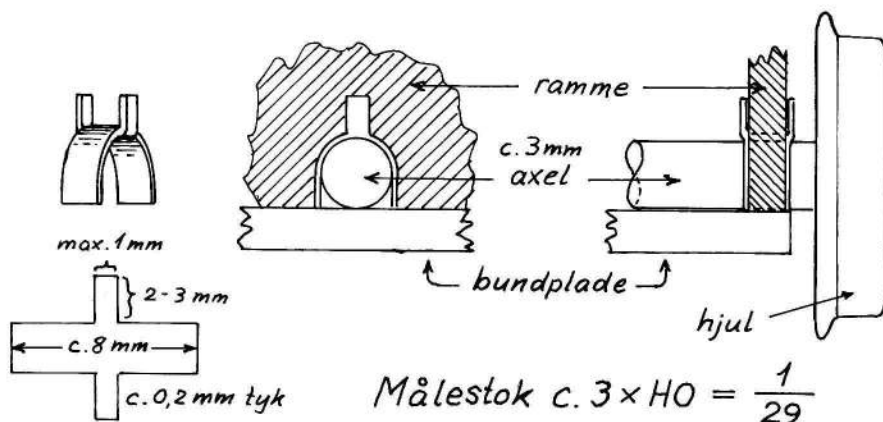
af et As-loko, hvor motoren, som vistnok er Jouef, fylder det meste af førerhuset. Og han bruger mange ord og tegninger på at beskrive bygningen af en selvkørende tender, som angives at være nødvendig, når motoren ikke kan være i lokoet.

Dette er naturligvis noget, der hører hjemme i en lokomotivbyggebog, men jeg er forbavset over, at han ikke nævner, at der eksisterer skala-N-motorer. Før jeg skrev dette, målte jeg Minitrix' og Fleischmanns N-motorer, de er henholdsvis 19,5 x 15 x 10 og 21,5 x 16 x 10, hvortil kommer udragende aksel, og lagde dem ovenpå tegningerne i Bays statsbanebog. Den eneste type, der afgjort var for lille, var gl. O (kaffemøllerne), men de er jo også noget helt for sig selv. For alle de andre små og gamle loko ser det ved et hurtigt overblik ud til, at de alle kan have en N-motor i kedel og fyrkasse.

Jeg ville ikke betænke mig et øjeblik på at bruge en N-motor til G- eller A-maskinen eller alle de endnu ældre typer, som jo kun er beregnet til små og lette tog. Her vil jeg igen henviser til min gamle P'er, hvor hele motoren ligger i kulkassen. Førerhuset er tomt, bortset fra den skruefjeder, der forbinder motoraksel og snekkeaksel. Motoren er den mindste af de røde miniperm-motorer, men den er kraftig nok til, at lokoet fedter på skinnerne, hvis det får for meget at slæbe på, selvom snekke-trækket kun er 18:1 og selvom kedlen er støbt ud med bly og cylindrene er af bly. Motorens anker er omtrent samme dimensioner som Fleischmanns og Minitrix' ankre.

Hvis nogen skulle undre sig over, hvordan jeg har fået plads til en miniperm-motor i P'ens kulkasse, kan jeg fortælle, at det gik heller ikke, den var for tyk-mavet. Derfor blev den slaget og magnet, anker og lejer anbragt i en flad ramme med nye koste og kostholdere. Så kunne den lige netop være der.

Uden nogen form for falsk eller ægte beskedenhed vil jeg anføre dette som endnu et eksempel på, at man kan gøre alt, når bare man gør det!





# Adams Hjørne

## DER VAR EN GANG...

I SIGNALPOSTEN nr. 3/1979 lader "Buller galden flyde, vrænger næse ad milimeterfanatikere, ønsker SIGNALPOSTEN ned i øjenhøjde, samt uddeler ris og ros og gode anvisninger til fornyelse af bladets indhold. Samme udgave af bladet indeholder også en beskrivelse af HFHJ M 11, bygget i spor 0, hvor der ikke lægges skjul på, at jeg betragter Søren Kronholt som en erfaren modelbygger, og derfor også, men få undtagelser, har lagt stoffet til rette for den tilpas øvede og mere kræsne læser.

Forhåbentlig har den kunnet få en større del af de af "Buller" omtalte 90% med i legen, men mon ikke Søren og jeg skal glæde os over, at han ikke på forhånd havde haft kendskab til indholdet, der jo så udmærket kunne have været anvendt som illustration til hans synspunkter.

Som "Fagblad" for model- og jernbanevenner tilstræbes en rimelig alsidighed, tydelige konstruktionsbeskrivelser og meget meget andet inclusive så god en variation af stoffet at hvert enkelt nummer af SP indeholder noget for enhver smag. Hen ad vejen kan der opstå fejl og mangler, eller stoffet antager tendenser, der må betragtes som værende uheldige, altsammen selvfølgelig uden at "Skribenten" selv er opmærksom på miseren. "Han" får imidlertid ikke lov til at dø i synden, det sørger diverse læserbreve for - jf. "En Modelbyggers Trængsler" og "Buller" - hvilket må betragtes som en meget positiv indstilling.

Hvad angår ovenstående, så kan jeg naturligvis kun svare for mig selv og mit modelbanestof, men hvis jeg da ellers har fattet den dybere mening i "Buller"s kritik, kan jeg kun give den gode mand ret. Således savner vi konstruktionsbeskrivelser og anvisninger på byggemetoder, der henvender sig til den modelbygger, der endnu befinder sig omkring begynderstadiet, og vi har alt for få artikler, der omtaler alternative muligheder som f.eks. ombygning af industrimateriel, eller anvendelsen af halvfabrikata.

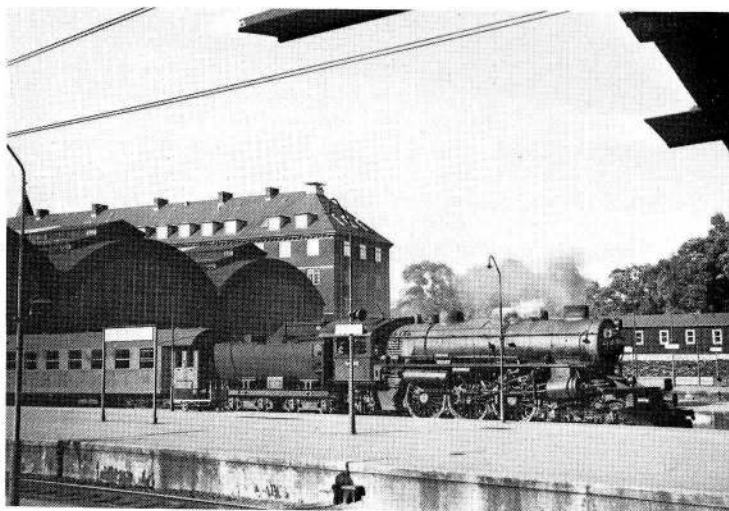
Hvad det første angår, så skyldes det at man efterhånden forfalder til den tro, at bladets modelbane-læsere er fuldt fortrolige med brugen af loddekolbe, snittap og boremaskine. Denne antagelse skal nok vise sig at være en kende overoptimistisk, men det kan der da heldigvis rådes bod på. Lidt tungere ligger det med hensyn til eksempler på ombygninger, idet det betinger, at vi får kontakt med de læsere, som har forsøgt sig med sådanne opgaver, og at de er villige til at bidrage med en nærmere omtale af arbejdsgan-

gen. - Nu er det blevet nævnt, så måske dukker der noget op.

Tilbage står så spørgsmålet: Hvor meget skal der med og hvor skal vi begynde, uden risiko for at emnerne bliver kedsommelige eller endog måske fornærmende?

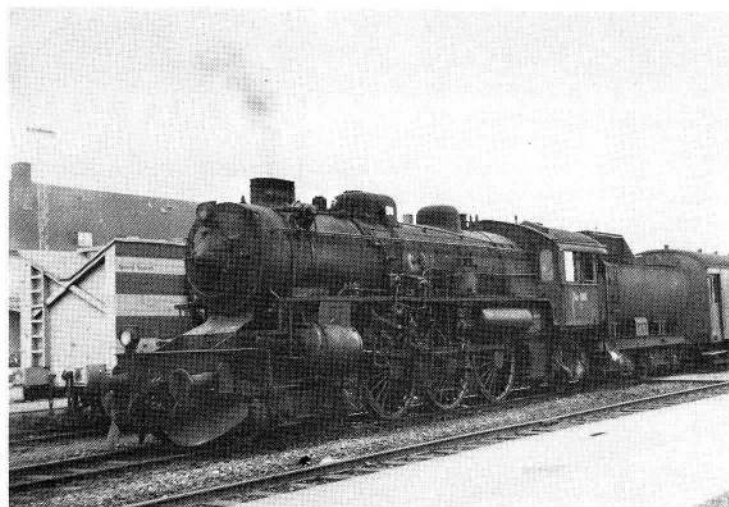
Det helt rigtige vil jo nok være at finde den eller de teknikere, der ud fra en faglig viden ikke blot kan belære os om værktøj, arbejdsmetoder og diverse materialer, men som også kan gøre det på en nogenlunde fornøjelig måde.

Det må vi se at finde ud af, men i virkeligheden havde jeg noget helt andet i tankerne med denne artikel. Det faldt mig nemlig ind, at for Søren Kronholt - og for mange andre dygtige modelbyggere - må der have været et: DER VAR EN GANG..., et tidsrum i en mere eller mindre fjern fortid, hvor de som begyndere i faget slap mindre behændigt og elegant til resultaterne. I mange tilfælde må deres modeller og arbejdsmetoder bære præg af det for hånden værende søms



Hverdagsagtigt syn som det var en gang. E 989.

Ikke til at stå for. E 986.



princip, diverse kunstgreb, samt om muligt en hjælpende hånd-rækning af vennerne i klubben. Mine tanker var derfor dette, at vi skulle opfordre disse mennesker til ganske kort at fortælle om deres første forsøg som modelbyggere, og om de erfaringer, der knytter sig dertil.

Nu er det ikke på forhånd givet, at de er særlig stolte af resultaterne, endsige villige til at afsløre en periode med ti tommelfingre. I så fald vil jeg gøre opmærksom på, at det er min faste overbevisning, at det vil

virke befordrende og gavnligt for mange af vore vordende modelbaneentusiaster at erfare, at man også kan begynde i det små når blot opfindsomhed og tålmod er til stede. Det superudstyrte værksted er ikke nogen absolut betingelse.

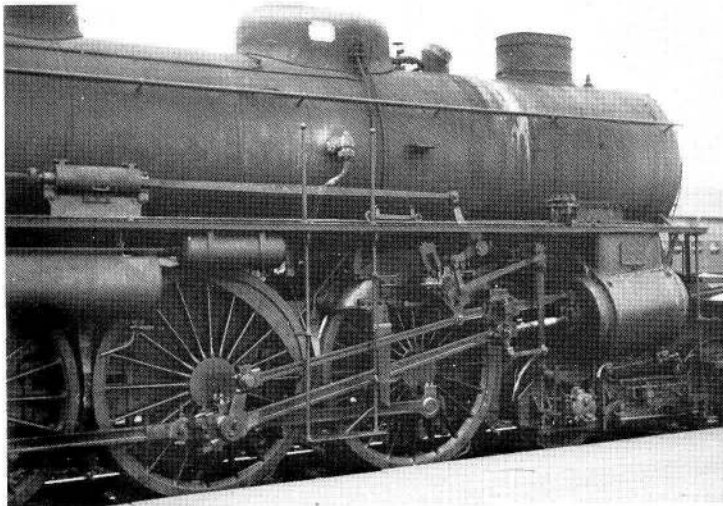
Læsere af andre, især udenlandske, modelbane-tidsskrifter vil sikkert nikke bekræftende, når jeg fortæller at disse som oftest er isprængt kortfattede konstruktionsbeskrivelser til oplysning om lettere og bedre arbejdsmetoder. At de undertiden

giver indtryk af "første gangs forsøg" gør dem ikke til mindre interessant og nyttigt læsestof.

Det kan man måske ikke sige om følgende, men det er da også gjort nok så meget for at få hul på bylden.

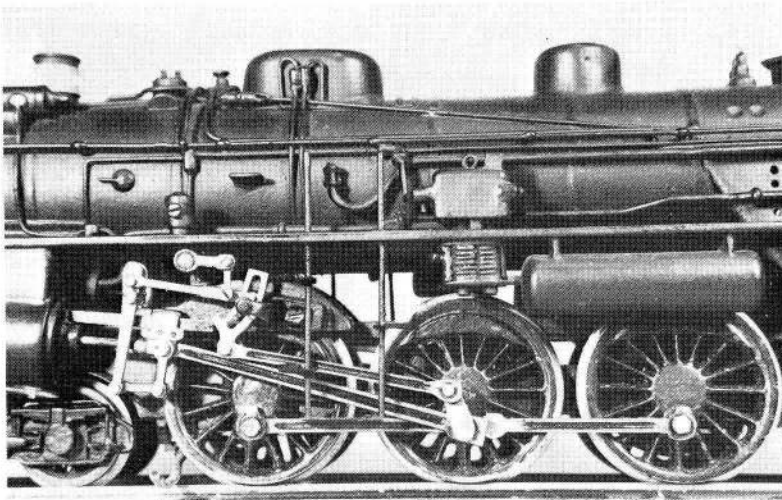
Efter et par halvforkølede forsøg med et par godsvogne og en ikke særlig vellykket O-maskine, faldt jeg over en annonce fra en hobbyforretning i Njalsgade, der tilbød: Hjulsæt, kedel, skorsten og dome samt "frontspids" til litra E, i størrelse 1:45. Den kunne jeg altså ikke stå for, og der gik ikke mange dage, før de omtalte løsdele lå på mit skrivebord. Rammen plus alt det andet måtte fremstilles ved egen hjælp, men det gik sådan set meget godt og i løbet af to eller tre måneder var modellen oppe at stå på egne hjul. Nu skulle jeg så i gang med alt det "nikke- og træktøj", der sad på drivhjulene. På O-maskinen havde jeg brugt 1 mm korsetstivere, men fandt at dette var for spinkelt til kobbel- og drivstang på E'eren, og hvad gør man så, når man nu ikke er klogere? Det endte med, at jeg i triumf hjembragte en håndfuld 6-7" søm, indkøbt hos den lokale isenkræmmer henne på hjørnet. Der var gods og jern for alle pengene, og når spids og hoved blev savet af, ku' man levende forestille sig, at sådan måtte det se ud, når de rå materialer blev hevet ind på lokomotivfabrikkens valse- og fræseværksteder. At betingelserne ikke var helt de samme var ikke faldet mig ind, heldigvis da, for så var jeg aldrig kommet videre.

Det viste sig meget snart at være en umulighed at bore vinkelrette huller i 6 mm gods med en ellers veltjent håndboremaskine. Føromtalte isenkræmmer havde imidlertid en - stadig hånddrevet - søjleboremaskine til en pris af 75,00 kroner og den købte jeg så. Efter nogle få forsøg med nyanskaffelsen gik det hele derefter som en leg, og jeg er da forresten endnu den dag i dag overbevist om, at det er de bedste penge, jeg nogensinde har givet ud i denne forbindelse.

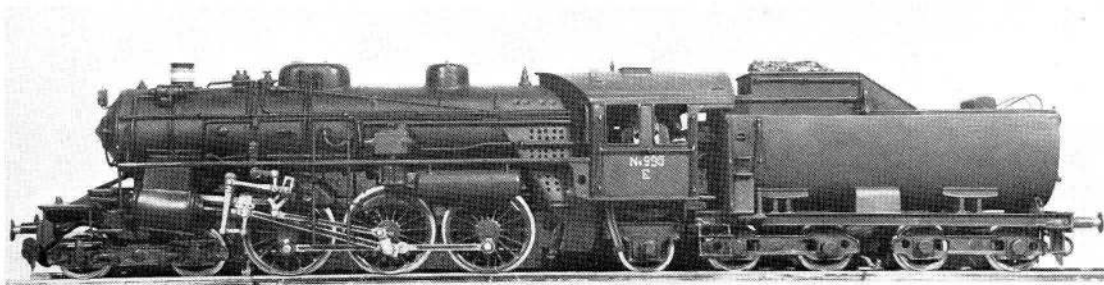


"Nikketøjet" - let og elegant. E 977.

Knap så imponerende i 1:45. E 995.



Helhedsindtrykket er dog nogenlunde. E 995.



En foreløbig montering bevi-  
ste, at kobbelstængerne fungere-  
de efter hensigten, så nu var  
der jo så kun tilbage at file alt  
det overflødige gods af. Tanken  
huede mig ikke. Nok var det et  
nogenlunde taknemmeligt materia-  
le at bearbejde med grovfilen,  
men alligevel - der var alt for  
meget søm tilbage endnu.

Har man tidligere hørt om  
folk der savede søm igennem på  
langs? - og det endda af egen  
fri vilje og uden betaling? Nå,  
ikke! Men det hører vel også ind  
under begrebet tilbøjeligheder,  
der ikke gerne afsløres for om-  
verdenen. Ikke desto mindre blev  
det løsningen på mit problem,  
omend jeg ærligt må tilstå, at  
det eksperiment gentager jeg ik-  
ke gerne!

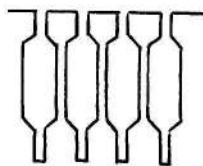
Efter en halv times arbejde  
og et utal af knækkede løvsavs-  
klinger var jeg nået en trediedel  
af vejen. Det er en af de situa-  
tioner, hvor man for alvor over-  
vejer, om der dog ikke skulle  
være andre og mere fornøjelige  
fritidsbeskæftigelser, men man  
kan ikke stå for de udfordrin-  
ger, der ligger i arbejdet, og  
øjeblikke efter er man stadig og  
sammenbidt gået videre i tek-  
sten. Med tungen lige i munden  
fortsatte jeg det trælsomme slid,  
og belønningen udeblev da heller  
ikke. Da sømmet omsider faldt  
fra hinanden i to halvdele, kon-  
staterede jeg til min store over-  
raskelse, at snittet lå så pænt,  
at der i én arbejdsgang var  
kobbelstænger til begge sider af  
modellen. Det var så stor en op-  
muntring, at den afsluttende til-  
filing og afpudsning var for in-  
tet at regne. Det lykkedes mig  
endog at få diverse smørekopper  
og andet nips med. Alt i ét  
stykke. Så opstod der igen et  
problem. Stængerne skulle på  
ydtersiden fræses i en U-profil,  
og det var der ikke værktøj og  
forstand til.

Jeg klagede min nød på et  
møde i DMJK og fik omgående at  
vide, at det var overhovedet ik-  
ke noget at bekymre sig om. Du  
bøjer de dele af emnet, som ikke  
skal profileres, bagud, sætter  
det i skruestikken og saver på  
langs med en nedstryger. Den  
endelige afpudsning om nødven-  
digt foretages med diverse nåle-  
file og når du retter stængerne  
ud igen, vil du se at "udfræs-  
ningen" afsluttes med de smukke-  
ste oprundinger. Hele fidusen  
ligger i at bukke de rigtige ste-  
der, lægge det første savspor li-  
ge i midten, samt udvise største  
påpasselighed ved udretningen.

Det var det svar jeg fik, og  
som sagt, så gjort. Kobbelstæn-  
ger, drivstænger og kvadrantens  
trækstang er forarbejdede efter  
den beskrevne metode. Stænger  
der ender i en gaffeldeling til-  
virkes i den rækkefølge, at gaf-  
len laves som det sidste, idet  
der ved arbejdet tages hensyn  
til, at gafflen kan opstå ved en  
opsplidsning fra enden af stan-  
gen.

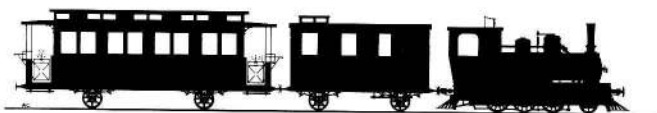
Hosstående billeder af forbil-  
lede og model er til almindelig  
underholdning og illustration.  
Af udseende virker det måske ik-  
ke særlig imponerende, men det  
skal bemærkes, at modellen har  
rundet de femogtyve år som  
trækraft på DMJK's anlæg, og  
det uden reparationer eller for-  
nyelser af gangtøjet. At det så  
har slubret fælt i lejerne de  
sidste par år er vel forståeligt  
nok, men ellers må det vel siges  
at have været et par udmærkede  
søm!

ADAM



## smalsporsmateriel.

Nu foreligger atter et nyt tegningshefte fra JMJK!  
Heftet indeholder et udvalg af tegninger fra  
danske smalsporsstrækninger. Tegningerne er  
hovedsagelig i skala 1:45. Heftet kan købes  
ved at indbetale kr. 28,- på giro 1 30 85 72  
JMJK, Nørre alle 79, 8000 Aarhus C.



## LÆSERTIPS

I SIGNALPOSTEN 15. årgang,  
nummer 2 i artiklen om bygning  
af modellerne AB DA 1 og KSB A  
6 efterlyste jeg læsernes hjælp  
med henblik på fremstilling af  
personvognslåger af DSB-typen.

Vi har fra Erik Ekstrøm,  
Lemvig, modtaget et brev med et  
forslag til opbygning af disse  
låger.

Efter i et års tid at have  
forsøgt at finde en fremstillings-  
måde, fandt Ekstrøm på en måde,  
der måske ikke, som han  
selv skriver, tilfredsstillende mili-  
meterfaktorerne, men som er  
brugbar.

Metoden går i sin simpelhed  
ud på: Rammen fremstilles af ca.  
0,7 mm kobbertråd, som klemmes  
fladt og bukkes i facon. Derefter  
slibes tråden plan på begge si-  
der, da tråden som regel bliver  
ujævn ved fladtrykningen.

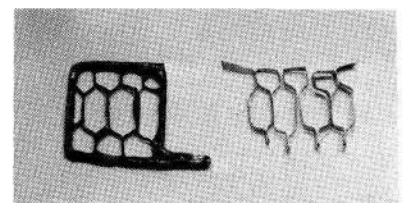
Gitteret kræver en smule fin-  
gerfærdighed, men det kan lade  
sig gøre. Først afklippes en  
strimmel på ca. 0,5 mm messing-  
eller kobberfolie. Hvis genbrugs-  
tanken skal ind i billedet, an-  
befaler Erik Ekstrøm kobberfolie  
fra gamle udrangerede stærk-  
strømskabler, i hvilke folien lig-  
ger som armering, og eventuelt  
afisolaret telefonledning (vistnok  
benævnt "krydstråd" blandt fag-  
folk - Red. bem.) til forømtalte  
ramme. Når strimlen er klippet  
ud og rettet mellem fingrene,  
bukkes den med en pincet som  
vist på tegningen.

Herefter anbringes den i ram-  
men (klemmes på plads så den  
sitter stramt). Det hele varmes  
op med loddekolben, og der på-  
føres lidt loddetin. Hvis gitteret  
passer i rammen, flyder tinnet  
selv ud i samlingerne, og resul-  
tatet bliver en pænt sammenhæn-  
gende gitterlåge.

Hr. Ekstrøm kan desværre ik-  
ke selv vise fotos af sin produk-  
tion, men vedlægger en låge og  
et løst gitter samt løfte om byg-  
gebeskrivelse af en Triangelvogn  
bygget i træ.

Vi siger til gengæld tak for  
den udviste interesse og glæder  
os til at se resultatet af an-  
strengelserne, forhåbentlig både  
i form af den omtalte byggebe-  
skrivelse såvel som nogle fotos.  
De fremsendte dele har vi foto-  
graferet - se resultatet hosstå-  
ende.

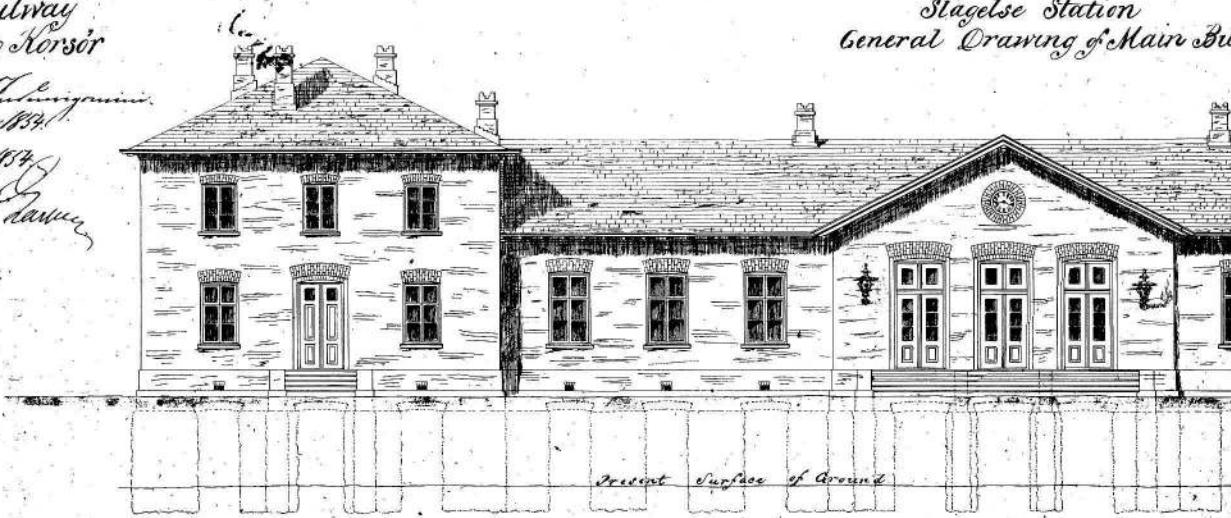
EVP



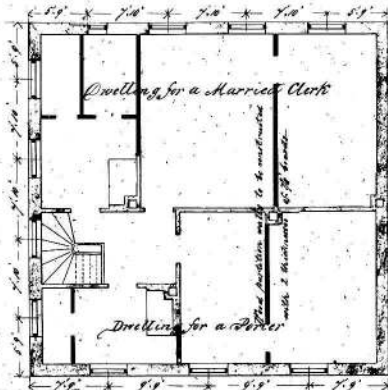
Sealand Railway  
Roeskilde to Korsør

Slagelse Station  
General Drawing of Main Bu

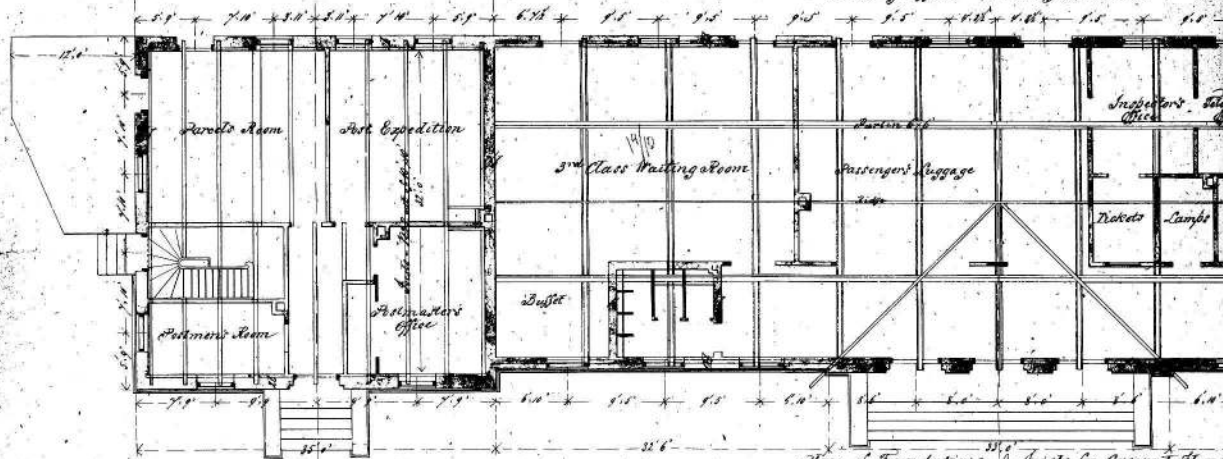
*Udvalgt af den 1. og 2. Indvalgte Komité  
den 15. April 1834  
Kjøbenhavn, d. 16. Juni 1834  
Garnier*



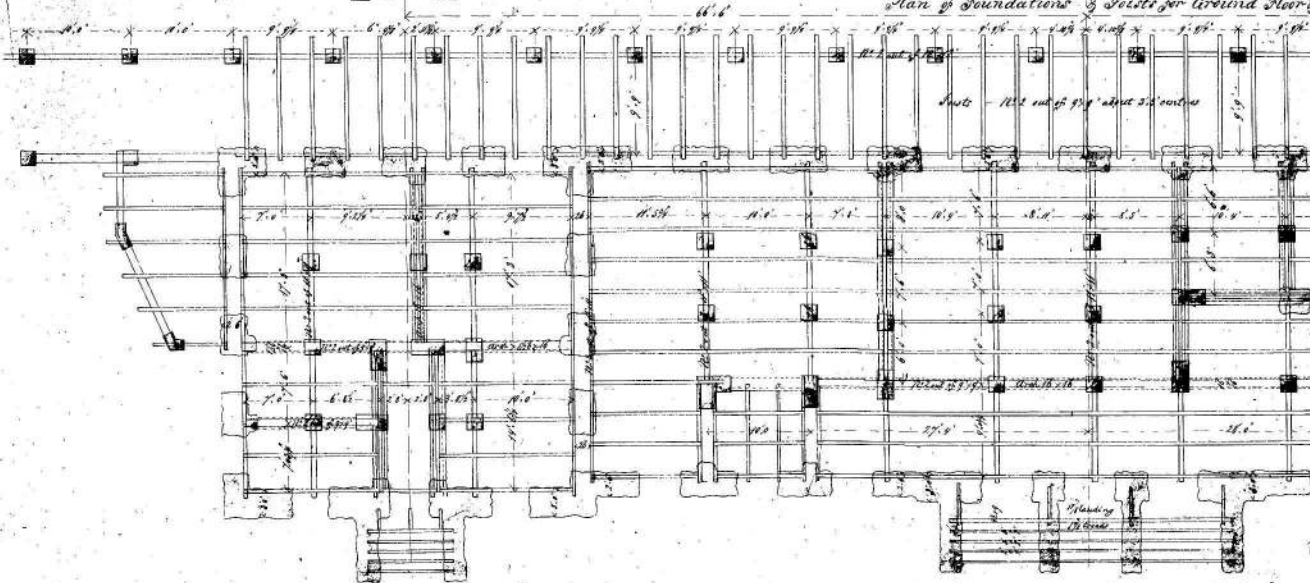
Plan of Dwellings



Plan of Office Waiting Rooms &c

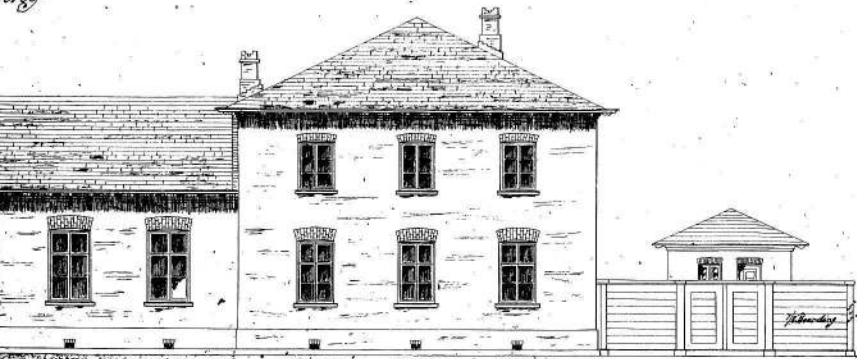


Plan of Foundations & Joists for Around Floor

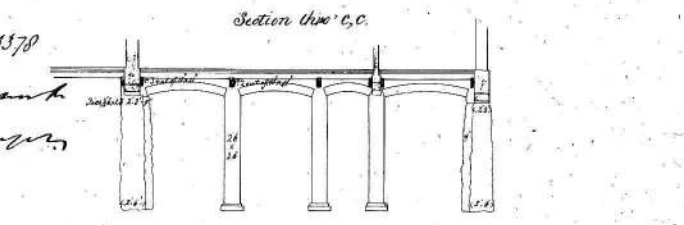
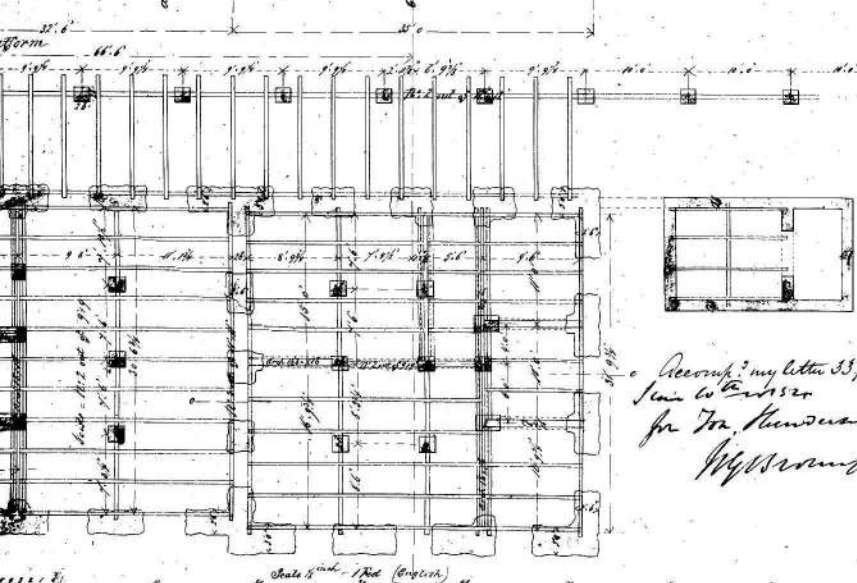
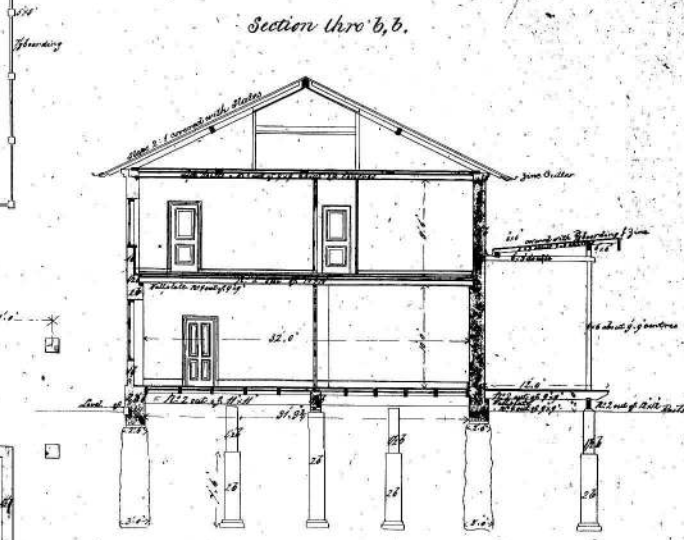
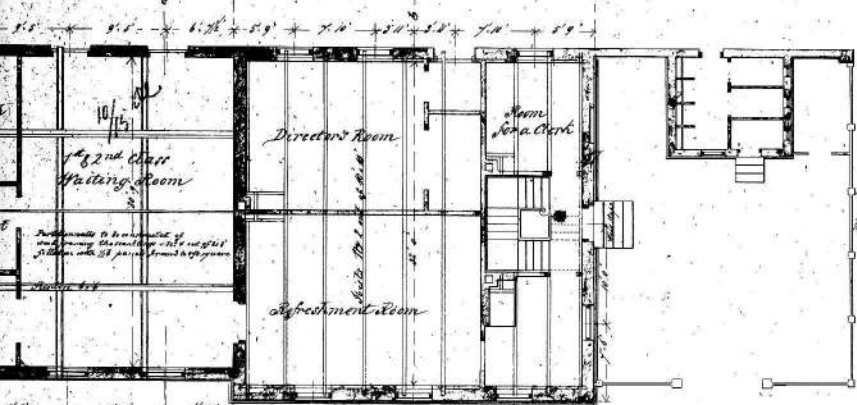
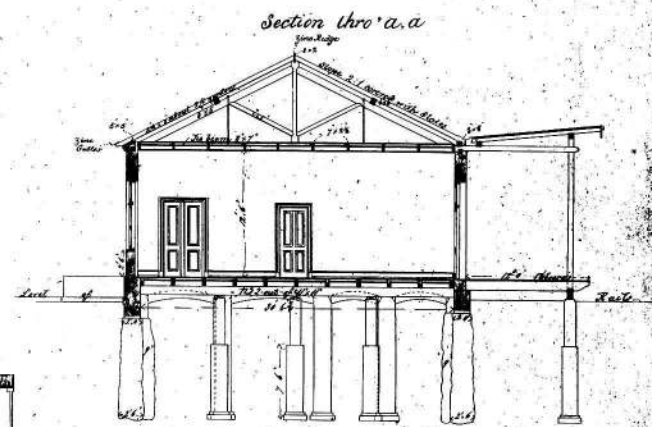
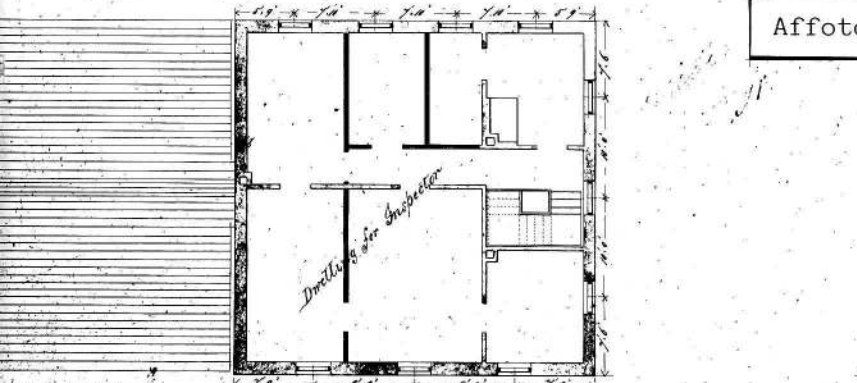


ing

End Elevation



Affotografering af tegning fra Rigsarkivet.

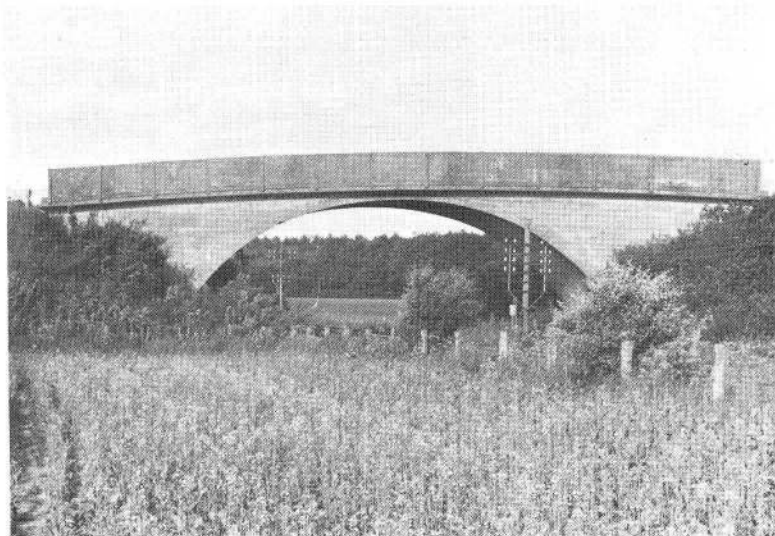


Account: my letter 3378  
 Jan W. Andersen  
 for Tor. Hansen  
 W. W. Hansen



## HASLEV JERNBANE 1979

BILLESERIE AF POUL WIND SKADHAUGE



1. Det er den i Haslev kommune beliggende del af den gamle sjællandske sydbane fra 1879, der her er kaldt Haslev Jernbane - en uofficiel, men for så vidt dækkende betegnelse. På denne strækning findes megen skønhed, som det bl.a. ses af indledningsbilledet, hvis emne er omtalt i teksten til billederne 22-24.

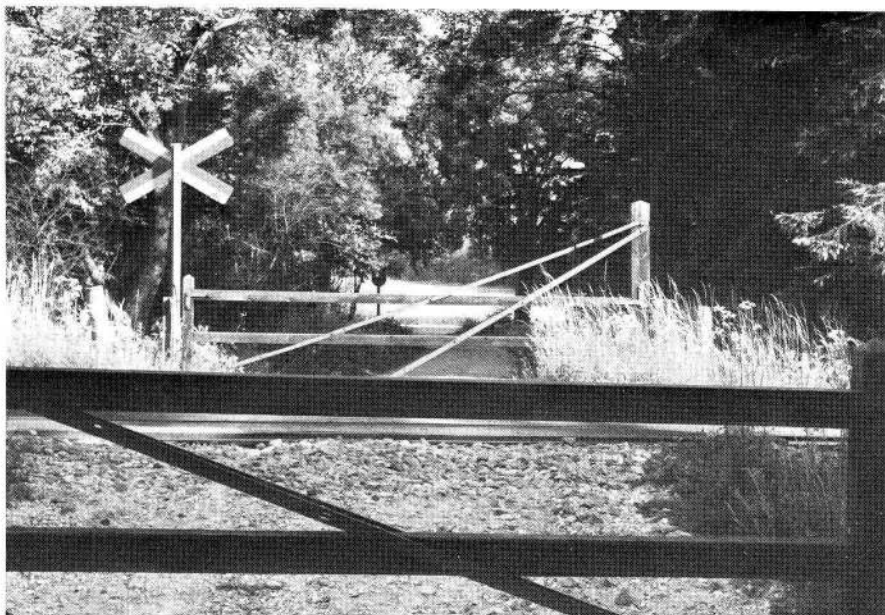
2. Kort efter Tureby station begynder midt i Grevindeskoven et af de for Sydbanen så karakteristiske forløb, der på kortet fremtræder som en linealstreg. Dette er 9 km langt, og det meste af det ligger i Haslev kommune, som man kører ind i, idet Grevindeskoven forlades. Mellem kommunegrænsen og Haslev station er tre offentlige veje ført over banen på viadukter, der minder meget om hinanden. Med lukkede jernbeton-gelændere er typen lidt trist, især sammenlignet med den på billede 1.



3. Alligevel er der meget godt at se på, som her ved den sydligste af de tre viadukter, nær Sofiendal. Denne herregårds forholdsvis beskedne park anes i baggrunden. Foran ses det tidligere vogterhus. Det ligger øst for vejen, som forbinder Frerslev og Terslev. Med denne placering er det kun omkring midsommer, den sene eftermiddags og aftenens solskin når husets vinduer. Til gengæld kan beboerne glæde sig over at have udmærket læ for de i Danmark fremherskende vestlige og sydvestlige vinde, og et blik på den frodige have fortæller da også, at beliggenheden er ganske god.



4. Set fra den modsatte side er situationen endnu tydeligere. Her viser bygningen klart sin herkomst. Og under ét opfatter man både, hvordan tingenes tilstand har været i den første halvdel af Sydbanens levetid, og hvordan den blev i den næste. Efter nutidens krav er denne slags viadukter både for smalle og har for "spidst" længdeprofil. Endvidere er de lærde uenige om, hvorvidt stængerne i det gammeldags "autoværn" gør mere skade end gavn. Som man ser, er de fjernet, men hvordan forholder det sig så med de betonstolper, der står tilbage?



5. Til trods for sit lidet dramatiske forløb byder den lange retliniede strækning på megen afveksling. Det skyldes især skovområderne. 2 km fra Grevindeskoven passerer Kværrede Vænge og Torpeskoven, der ligger i kort afstand på hver sin side af banelinien. Længere mod sydvest snittes et hjørne af Sofiendal Hestehave. Og efter et åbent område, hvis midtpunkt er viadukten på billederne 2-4, føres Sydbanen tværs gennem Haslev Orned. Her findes to niveaukrydsninger med skovveje. Begge steder er meget tillokkende for en jernbaneentusiast og yderst acceptable for enhver naturelsker. Kombinationen skov og jernbanelinie rummer en egen fortryllelse.



6. Midt mellem de to niveauskæringer, overkørslerne nr. 154 og 156, har der været en tredie. En offentlig bivej krydsede her banen i en meget spids vinkel. Men denne vejs tracé er for vel to menneskealdre siden ændret radikalt, og blot det tidligere vogterhus samt enkelte detaljer i skovens beplantning og interne vejføring fortæller om, hvad der var engang. Måske skyldes det den isolerede beliggenhed i skoven, at mere end et århundrede her synes at være gået spurlost hen, når man da ser bort fra husets skorstenspipe. Kun den forstyrrer dets oprindelige præg - og den forestilling om tidløshed, man så gerne leger med.



7. Man kan undre sig over, hvilken betydning de trekantede advarselsskilte har ved private veje med sidehængte led forsynede niveaukrydsninger. De står der imidlertid, parate til at tage imod al slags hærverk, og deres vigtigste funktion er måske til syvende og sidst at give anskuelsesundervisning i jernbanehistorie. Mange danske børn har jo aldrig set et damplokomotiv. Og for resten fristes man til at tro, at den, der har udformet skiltesymbolet, deler skæbne med dem, selv om en for vort land så speciel detalje som skorstensbåndet er kommet med. Et helt studium for sig er iøvrigt forskellige lande og tiders variationer af det anakronistiske, men stadig internationale symbol, som det næppe bliver let at finde nogen forståelig tidssvarende erstatning for.



8. Førrige billede er optaget ved overkørsel nr. 156. Nær den står nogle af jernbanens egne "færdselstavler". De fortjener at blive lagt mærke til. Det fremskudte signals fine vingespids og 400 m afstandsmærkets velberegnete geometri er af en formmæssig kvalitet, så man dårligt forstår, at ikke flere kunstnere - abstrakte som naturalistiske - har ladet sig inspirere af det traditionelle jernbanemiljø. Det er på høje tid, hvis der skal blive noget ud af det; en skønne dag er stangrække, luftledninger og vingesignaler alle vegne væk for stedse.

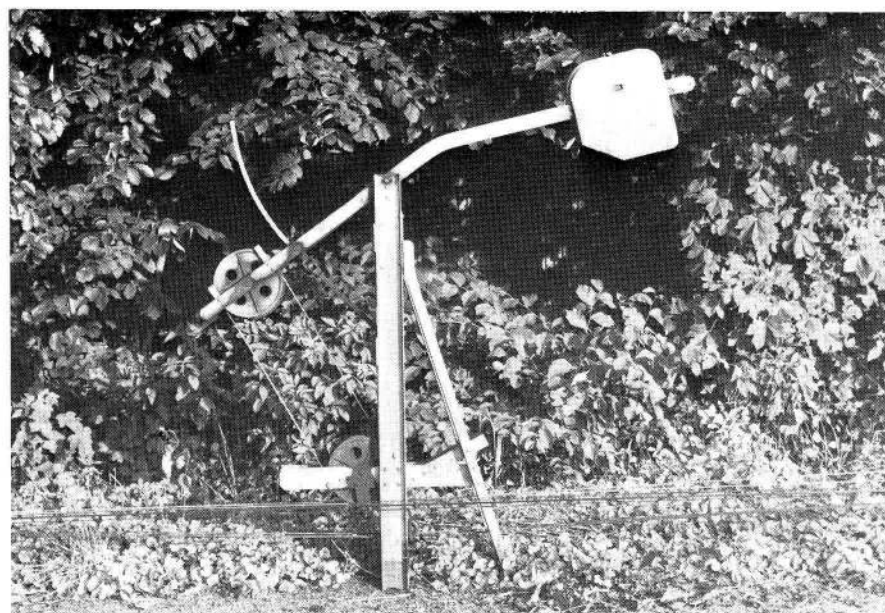




9. Indkørslen til Haslev station fra nordøst har et meget landligt præg, og man kunne fra denne position let få det indtryk, at et sidespor fører ud i vildniset. Som det fremgår af billede 10, er det dog ingenlunde tilfældet. Det ret lange udtræks- og depotspors sidste lille krølle er unægtelig også en noget særpræget detalje, som man skal have set på stedet for at tro på. Det, der skimtes mellem luftledningsmasten og træerne midt i billede 9, er det tidligere højspændingsværk og et stort transformieranlæg i det fri. Haslev er hovedkvarter for SEAS og et knudepunkt i Sydsjællands el-forsyning.



10. Højspændingsledninger stråler i flere retninger ud fra byen og krydser nogle steder banelinien som her, hvor tog 5139 (afgang Haslev 12.54 mod Næstved) løber ind fra nordøst. Helheden virker måske en smule sjusket, dels på grund af depotsporets synligt dårlige tilstand, og dels fordi nye, sværere skinner til hovedsporet ligger parat og næsten giver indtryk af et upræcist dobbeltspor. Alligevel er det et rart sted at være. Det ankomende togs oprangering er ret typisk for trafikken på Haslev jernbane, hvor 12 + 13 persontog på ugens 5 første dage, 9 + 10 på lørdage og 8 + 8 på søn- og helligdage udfylder køreplanen. De fleste er styrevognstog med MX eller MY.



11. Morgen og aften i retning henholdsvis til og fra hovedstadsområdet befordres et betragteligt antal Haslevitter, og da er togene på 5, 6 eller 7 vogne. Større kan de dårligt være; det er stationens perroner ikke lange nok til. Alle tog passerer naturligvis billedets genstand, men hvor mange rejsende lægger mærke til dette gemytlige eksemplar af en snart uddød race? Der er noget fugleagtigt, næsten levende over indretningen, selv om de bevægelser, den vitterlig foretager sig, er for langsomme til at opfattes som sådanne. Man kunne ligefrem få lyst til at have en stående i sin have, som en slags abstrakt skulptur. (Min kone protesterer!)



12. Dette morgenbillede, også set mod nordøst (mod Køge) er taget fra omtrent samme standpunkt som fotografiet øverst side 164 i SIGNALPOSTEN 1978, og det er muligt at registrere ikke så få forandringer mellem de to optagelser, om end hovedindtrykket er det samme. Det nyeste billede er også allerede historisk i den forstand, at det private sidespor i forgrunden til højre senere er taget op (januar 1980). Det er ikke så ofte muligt at få et overblik som dette. Normalt spærrer en række lukkede godsvogne for en del af udsigten. Med lokalgodstog fra Næstved modtoges indtil fornylig især talrige vognladninger af svenske råmaterialer til en herværende emballagefabrik, der utvivlsomt kunne have haft gavn af at være nabo til DSB og have sidespor direkte ind på sit område. Som forholdene er, måtte alt omlades på lastbiler for at blive transporteret de sidste 1,5 km!



13. Når et internationalt foretagende som tog 235 / 280 / 2470 (d.v.s. indeholdende dele af "Alpen-Express" og "Komet") sæsonvis føres over Køge i stedet for Ringsted, oplever Sydbanen mellem Næstved og Roskilde glimt af svunden storhed, selv om det lange tog ikke holder ved nogen af stationerne undervejs, heller ikke i Haslev, som det her iler igennem med MZ og 11 vogne.



14. Mellem de to nærmest foregående billeder var synsretningen vendt 180°, og tilsammen giver de et vist helhedsindtryk. Stationens hovedbygning opfattes dog bedre fra gadesiden, og her er den fotograferet fra fortovet foran posthuset. Flere gange ombygget i tidens løb indeholder bygningen stadig en del af det oprindelige, mere beskedne anlæg, og partiet yderst til højre - i én etage og med murede portstolper - fremtræder uændret i sin karakter til trods for bølgepladerne på taget. Gennem mange år var dette vue smukke; en prægtig række høje træer langs Stationsvej udfyldte billedets baggrund.



15. Når stationsforpladsen ses den modsatte vej, har man posthuset fra 1917 midt for, og til højre ligger et kompleks, der indeholder bygninger af samme alder som stationsbygningens ældste partier. Det omfattede i en årrække en i videste forstand blandet landhandel, hotel ("Jernbanehotellet", hvad ellers?), restaurant, teatersal og selskabslokaler samt rejselede og andre faciliteter. Komplekset tilhørte indtil 1979 A/S Carl J. Ulrich & Søn, med navn efter grundlæggeren af Haslev som handelsby. Agent Carl J. Ulrich kom til at præge mange sider af byudviklingen efter 1870, da jernbanen åbnedes. Bygningerne i baggrunden ejedes også af aktieselskabet, hvis lokale betegnelse var "Skavet".



16. Mangt og meget i Haslev kan lede tanken hen på Nordamerika, hvor jernbanen åbnede land mod vest, og nye byer skød op på prærien. Det skete i de samme årtier som opblomstringen af den unge, snart købstadlignende sjællandske by, der i al hast voksede til og groede sammen med den gamle kirkelandsby, navnet var taget efter. Ikke mindst stationens varehus ser ret "amerikansk" ud med det store tagudhæng over trapperronen ved læssevejen. Som dette nyttebetonede hus ses her i aftensolen, kunne det måske endda tænkes at være bevaringsværdigt ud fra et bygningshistorisk synspunkt.



17. Et glimt af varehuset i billedets højre kant sætter dette foto, som er set i stik modsat retning (og parallelt med akse for billederne 12 og 13), i relation til billede 16. Det er taget med for at vise det prunkløse, men netop ved sin enkelthed indtagende hus med jernbaneboliger, som ligger langs stationsterrænets nordvestgrænse, og hvortil der kun er adgang over læssevejen og det bugtede spor, hvormed man engang betjente mejeriet Trifoleum. I baggrunden ses blandt andet gavlen på det stærkt ombyggede, tidligere svineslagteri, der havde direkte sporforbindelse via en vogndrejeskive, som udnyttedes ca. 90°.



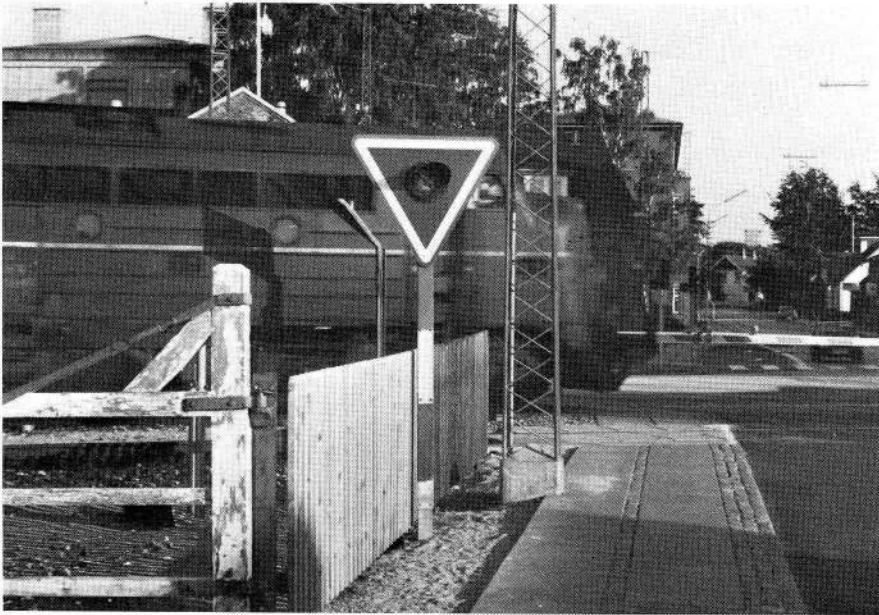
18. Næsten samme synsretning, men langt større afstand end på nr. 17, har man i dette aftenbillede, der giver indtryk af, hvorledes mange trafikanter hver dag ser stationen. Det er nemlig taget fra overskæringen ved Tingvej/Ringstedvej. På hverdage krydser adskillige tog hinanden i Haslev. Her er det tog 5165 ved perron 1 og en vognoverførsel (til tider blot en tom maskine) ved perron 2. Sporet i forgrunden blev afbrudt i forbindelse med den seneste omdisponering af baneoverskæringen. Det lå som tredje spor i denne, men gennem en årrække havde vejtrafikken alligevel nærmest umuliggjort rangering her.



19. Fra den anden side af vejen ser det hele sådan ud. Det er en række arbejdskøretøjer, der er henstillet i spor 3. Ud fra forløbet af hækken forrest til venstre kan man nok forestille sig, at der har været et sporskifte på fotografens standplads, og at placeringen af bom, hegn, lyssignal og hytte er af nyere dato. Billedet er taget en søndag nær middag; derfor ser der så tomt ud på et sted, som til daglig vrimler af liv, og hvor et kompliceret lysanlæg koordineret med bommene regulerer al bevægelse gennem byens trafikale flaskehals.



20. Dette billede, der er set på tværs af banen, fra Tingvej ud ad Ringstedvej, er derimod fra en hverdagsmorgen. Med en skov af master, færdselssignaler og skilte er der også noget "amerikansk" over synet her, og denne gang er det i hvert fald ikke ment som en ros. Det visuelle miljø var langt bedre for blot 25 år siden, da vejarealet kun var halvt så bredt, og der var håndbetjente helbomme med gardiner. En lille lund skjulte det meste af det tidligere Trifoleum, hvis lange tage ses midt i billedet, og de sidste af træerne langs Stationsvej ville have optaget fotografiets højre fjerdedel. På det, som kom forbi langs de nedrullede bomme, stod der endda ofte D, P, S eller (noget senere) E.



21. Men damp eller ej - det er stadig fascinerende at vente på tog ved en jernbaneoverskæring. Når det farer forbi, føres tankerne for et øjeblik over i en ny flugt, måske langt bort. Synsretningen er endnu engang modsat af den lige benyttede, og man ser altså fra Ringstedvej op ad Tingvej. Over lokomotivet løfter nogle af SEAS' kontorbygninger sig. Et blik på stakittet i forgrunden afslører, at den ene del er ny, jf. teksten til billede 19. Toget, der nu kører ud mod sydvest (Næstved), er det samme, som ses på billede 18.



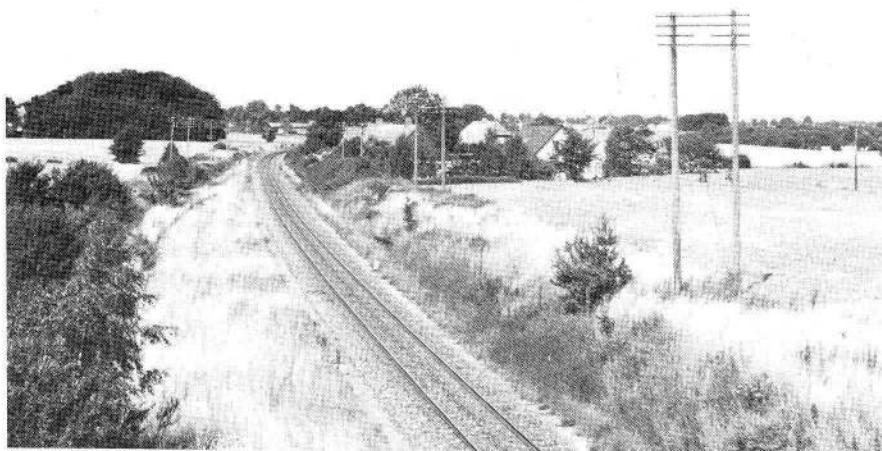
22. Tidligere kørte man få meter fra stationen igen over markjorder, men nu løber banen mod sydvest gennem store parcelhuskvarterer den første kilometer. Derefter passerer den over Haslevs omfartsvej og i umiddelbar følge under vejen mellem Troelstrup og Teestrup (Teestrupvej). Stedet minder ikke så lidt om et modelbaneanlæg, hvor alt skal ske på ganske lille plads. Og for at gøre det helt godt i så henseende er der parallelt med jernbanen ført en særskilt stibro over omfartsvejen. Da billedet blev taget, var jordarbejderne ved dennes tilkørselsramper knap nok færdiggjort, som det ses til venstre.



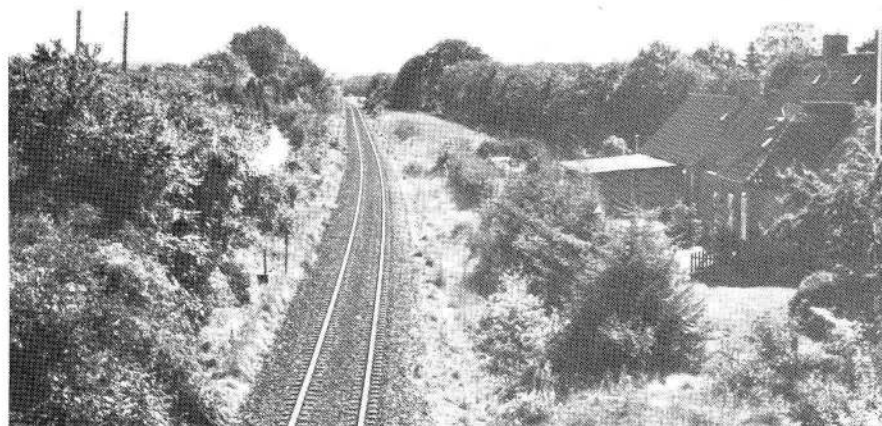
23. Som det allerede fremgik af billede 1, er der ikke så lidt charme over Teestrupvejviadukten. Samspillet mellem natur og kultur er her ualmindelig vellykket. Man bruger med overbevisning ordet idyl. Men idyllen er truet. Der foreligger planer om en byudvidelse syd for Teestrupvej, og denne vil da blive forlagt og ført over eller under banen et nyt sted. Den gamle viadukt, der kun har en enkelt kørebane + skolesti, skal aflastes for det meste af biltrafikken. Til den tid vil den så heller ikke mere kunne opfattes som på hosstående billede: porten til Haslev. Det viser nemlig Teestrupvejviadukten fra den "ydre" side; man ser mod nordøst.



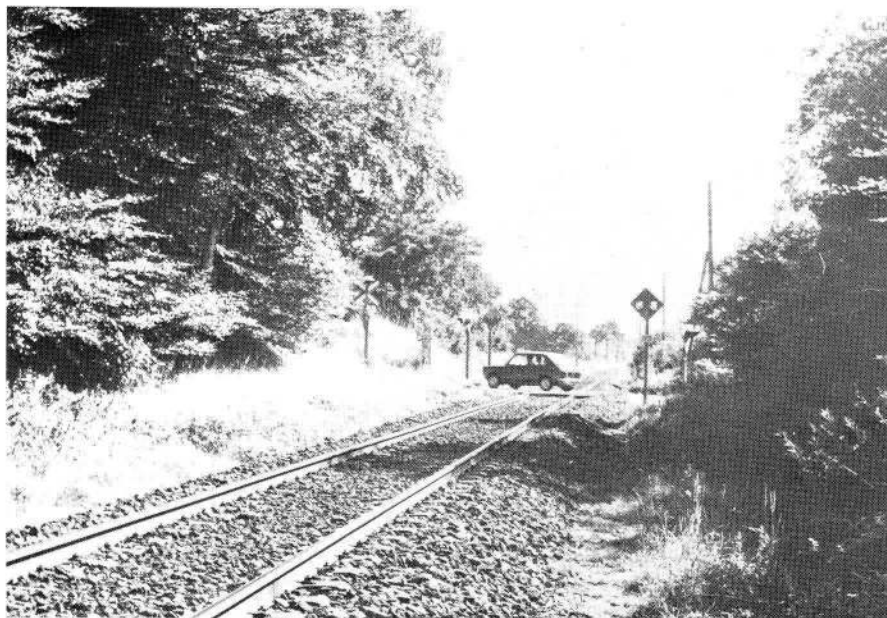
24. Dette er en udsigt over det truede område, i aftenbelysning. Synsretningen er igen sydvest. Bag træerne til højre gemmer sig den tidligere vogterbolig, som trods senere udvidelser er lige så let at identificere, som forhenværende jernbanebygninger plejer at være. (Også hvor banen er nedlagt, er der som regel ingen tvivl, endda skønt der er så mange stilarter og typer blandt danske jernbanebygninger, at de var en stor afhandling værd.) Den retliniede strækning, som ses her, er kun 1 km lang. Derefter fører en stor kurve banen over i mere sydlig retning, og den sidste del af Haslev Jernbane består igen af en ret linie, 3 km lang.



25. Kurven er beliggende ved den sent oprettede og tidligt nedlagte Bråby station. Fra viadukten i den forhenværende lille stationsby, for vejen mellem kirkelandsbyen Bråby og Skuderløse, kigges her for sidste gang mod nordøst. At der i forgrunden har ligget endnu et spor, kan man sikkert få en fornemmelse af. Men det forstyrrer ikke indtrykket af harmoni mellem jernbanelinie og landskab. Træerne til venstre i billedets mellemgrund hvælver sig over hovedgården Konradsfeld, og gården, der ses til højre herfor længere tilbage, over kurven, hedder Præsthølmund. Terrænet er nærmest ideelt for jernbanebygning. En blot 2-3 km østligere placering ville derimod have givet betydelige vanskeligheder og efter danske forhold kolossale jordarbejder, mens en mere vestlig tracé ganske vist ikke havde medført problemer af den art, men til gengæld gjort det nødvendigt at krydse den store Holmegårds Mose.



26. Den frodige beplantning på og omkring det tidligere stationsterræn i Bråby slører de bygninger, der blev opført 1924 som typiske repræsentanter for den stil, DSB da benyttede, og som faldt godt i tråd med de bestræbelser, Landsforeningen Bedre Byggeskik (oprettet 1915) udfoldede med traditionel dansk arkitektur som grundlag.



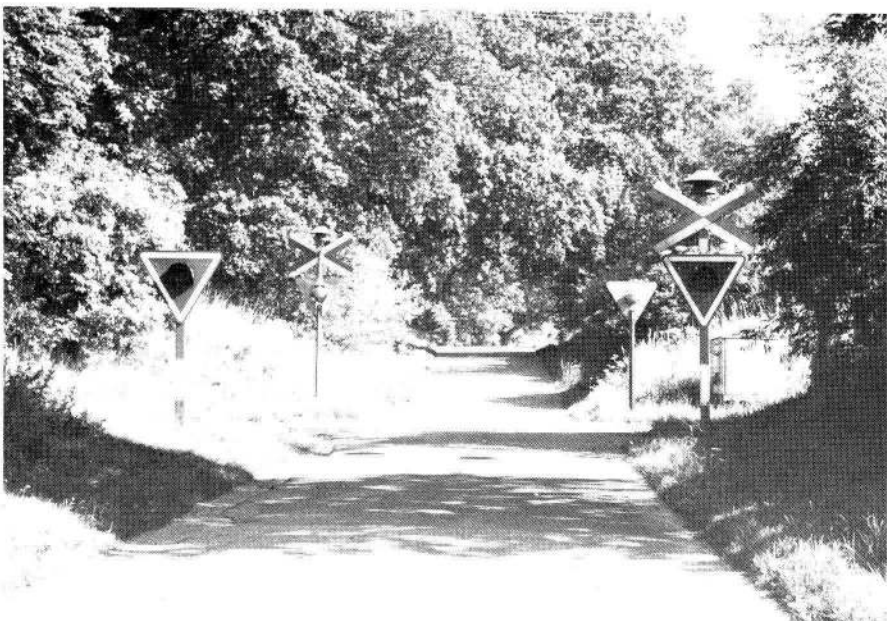
27-28-29. Haslev Jernbanes sidste krydsning med offentlig vej er overkørsel nr. 173, nær Stoksbjerg Bro. Her har banelinien netop strejft et af Sydsjællands største skovområder, Nygårds Vænge/Hesede Skov/Denderup Vænge/Svennerup Skov. Det er vejen mellem Skuderløse og Gødstrup, der krydses, og kun 400 m længere mod syd ligger kommune-grænsen. Sceneriet er af overvældende skønhed, men oversigtsforholdene er, som billederne viser, meget ringe. Også her ligger der et forhenværende vogterhus. På Haslev Jernbane kan man altså finde eksempler på alle de fire metoder, hvorved manuelt betjente bomanlæg har kunnet bortfalde:

- 1) Bygning af viadukt.
- 2) Nedlægning af overkørslen; vejføringen ændret.
- 3) Opstilling af automatisk betjente halvbomme.
- 4) Etablering af automatiske blinklys og klokkesignal alene.



#### Efterskrift

Samlet længde af den strækning, der i teksten til disse 29 billeder er betegnet Haslev Jernbane, er godt og vel 13 km. Det er naturligvis ikke så meget, mindre end en halv procent af danske jernbaners samlede længde. Og det havde måske været nok så rimeligt, om billedserien for eksempel havde omfattet hele strækningen fra Køge til Næstved. Imidlertid har det været svært nok - med forbillede i de af SIGNALPOSTENS forlag i 1970 og 1973 udgivne fotohefter - at begrænse udvalget bare fra strækningen gennem Haslev kommune til, hvad der kunne antages af rimeligt omfang for en tidsskriftartikel. Frem for alt har billeder med rullende materiel måttet udskydes til fordel for dem, hvor de faste anlæg og jernbanens omgivelser desto tydeligere ses, og endda har der også måttet renonceres med hensyn til sids nævnte. Skønt den ikke er noget helt særligt, er der nu et og andet at se på "Haslev Jernbane", og det må vel være tilstrækkelig undskyldning for i en billedserie at skære den ud af sin sammenhang?



# De Gode Gamle Dage

Ved gennemgangen af de gamle kopibøger støder man ikke så sjældent på breve, der omhandler et eller andet teknisk problem, som meget ofte er helt ukendt i dag. Eller breve, hvis indhold giver indblik i de på mange områder efter nutidens opfattelse primitive forhold, hvorunder jernbanedriften tidligere måtte afvikles. I det følgende nogle eksempler herpå.

Belysningen af togene, perronerne og stationsbygningerne gav ofte anledning til problemer. Elektricitet fandtes kun få steder, hvorfor andre former for belysning anvendtes. Gas var en mulighed, hvilket ses af følgende breve.

Fredericia den 15. September 1894

Gasværksudvalget,  
Fredericia.

Gasbelysningen paa Fredericia Station har i de sidste Dage været meget slet. Skjønt der igaar Aftes blev sendt Bud til Gasværket, opnaaedes der dog ingen Forbedring, der maatte derfor inat anvendes anden Belysning paa Kontorerne.

\*\*\*\*\*

Der kom ingen forbedring i gasforsyningen, hvilket resulterede i dette brev:

Fredericia den 8. Oktober 1894

4. Banesektion,  
Fredericia.

Gasbelysningen paa Fredericia Station var sidste Nat utilbørlig slet, saaledes kunde ingen af de 3 store Lamper i Spisesalen brænde. Alle Blus paa Sidevæggen brændte meget daarligt. I 3. Kl. Ventesal kunde alle Blus paa Søjlen mod Perronen ikke brænde.

Belysningen saavel paa Perronen som udenfor Hovedbygningen var meget svag. Kan Grunden til denne mangelfulde Belysning paavises?

\*\*\*\*\*

Elektriciteten var imidlertid på frem-march, som det fremgår af dette brev:

Fredericia den 28. Maj 1895

Hr. Ingeniør Bruun,  
Kjøbenhavn.

Da Montør Meynertz ved det elektriske anlæg i Fredericia gjerne ønskede at se de elektriske Lysanlæg i Vamdrup og Aarhus, tillader jeg mig at forespørge, om De kan tilstaa ham Fripas til disse 2 Reiser.

\*\*\*\*\*

I 1895 var i hvert tilfælde en del af stationsområdet elektrisk belyst i Fredericia, således som det forstås af ovenfor citerede brev; hvad det kostede i drift får vi at vide i dette brev:

Fredericia den 10. Februar 1896

Fredericia Station.

Udgifterne til den elektriske Belysning har i Januar Maaned iaar andraget:

3925 Timer	920 Kr. 20 Øre
83½ Pd. Kulspidser	31 Kr. 73 Øre
1 Glødelamper	69 Øre
<u>Ialt</u>	<u>952 Kr. 62 Øre</u>

\*\*\*\*\*

Det er sandsynligt, at den omtalte elektriske belysning navnlig er benyttet udendørs. Den tidligere omtalte gasbelysning har på dette tidspunkt sikkert været i brug indendørs endnu og ændringer i dette forhold er først sket, da der i det nye århundredes første årti oprettes kommunalt elektricitetsværk i byen. Statsbanerne har således selv måttet producere den forbrugte elektricitet, hvilket forklarer regningens opbygning, der intet indeholder om forbrugte kWh.

I Vamdrup fandtes på dette tidspunkt også elektrisk belysning. Den til stationen sendte opgørelse over elektricitetsforbruget svarer ikke helt til den tilsvarende ovenfor citerede til Fredericia station. Måske har hele belysningen af stationsområdet i Vamdrup allerede dengang været elektrisk, stationen var jo grænsestation til Tyskland og derfor af stor betydning. Ligesom i Fredericia har statsbanerne i Vamdrup selv måttet producere den forbrugte elektricitet.

Fredericia den 10. Februar 1896

Vamdrup Station.

Udgifterne til den elektriske Belysning har i Januar Maaned iaar andraget:

3925 Timer	846 Kr. 82 Øre
103 Pd. Kulspidser	39 Kr. 14 Øre
7 3/4 Pd. Glasvarer	6 Kr. 05 Øre
9 Glødelamper	6 Kr. 21 Øre
<u>Ialt</u>	<u>898 Kr. 22 Øre</u>

\*\*\*\*\*

Den elektriske togbelysning var på dette tidspunkt indført i en del tog, hvilket ses af følgende brev:

Fredericia den 14. Marts 1896

Maskiningeniøren for Belysning og Opvarmning.

I Besvarelse af behagelig Skrivelse af 12. ds. angaaende Togbelysningen paa Nyborg Station skal jeg oplyse:

- der maa paaregnes ladede 2 Tog samtidig.
- 2 Tog kunne lades paa 2' eller 3' spor  
1 Tog kunne lades paa 4' eller 5' spor.  
Alle paa den gamle Stationsplads.



- c. Som Regel vilde alle 3 Tog kunne henstaa til Ladning fra Kl. 2 Em. saaledes:  
 1 Tog paa ca. 5 Vogne til Kl. 5 Em.  
 1 Tog paa ca. 4 Vogne til Kl. 8 Em.  
 1 Tog paa ca. 8½ Vogne til Kl. 10 Em.

Det sidste Tog vil dog undtagelsesvis, naar Vogne ikke haves disponible, først kunne henstilles til Ladning fra Kl. 5½ Em.

\*\*\*\*\*

Og så til noget helt andet. Indholdet af følgende brev taler vist for sig selv.

Fredericia den 29. Januar 1897

(Til hvem stilet ses ikke).

Fremsendes. Den omhandlede Pumpning kan efter mit Skøn ikke udføres af Stationspersonalet, der ikke er større end tilstrækkeligt til at udføre egentlig Stationstjeneste, og det særlig fordi Vandpumpningen kræver en saa stor Arbejdskraft, her er jo Tale om 3-4 Mand ½ Dag ad Gangen eller mere. Iøvrigt henhører Lunderskov ikke til de Stationer, der selv skulle besøge Oppumpningen. Endvidere skulle jeg tillade mig at bemærke, at Vandforbruget i Tommerup og Lunderskov forekommer mig at være saa stort hvert Sted ca. 1000 Kubikfod i Døgnet, at det mest besparende ville være her at anbringe Damppumpe.

De tvende Vindmotorer, der derved ville blive disponible kunne da passende henflyttes til Stationerne Flemløse og Aarup.

\*\*\*\*\*

Dampdriften var enerådende dengang, hvilket kunne give problemer af speciel art. Her er et af dem:

Fredericia den 21. Maj 1904

Maskininspektøren,  
Aarhus.

Det indberettes herved, at Lokomotivføreren for Tog 963 den 20. d.M. ved Afgangen fra Fredericia under hele Passagen langs Perroren havde Cylinderhanerne aabne.

\*\*\*\*\*

Nye tider var på vej, således som det ses af de foran citerede breve. Teknikken vandt frem, vacuumbremsen holdt sit indtog, hvilket fremgår af følgende breve:

Fredericia, den 14. September 1897

Højstærede Kollega (hvem ses ikke).

Torsdagen d. 16' d.M. løber et Prøvetog (Vacuum) fra Ng. Kl. 1.30 Em til Sb og tilbage til Ng. Ank. Kl. 9.15 Em. I hver Retning er der nyt Togpersonale til Indøvelse. Dernæst ønsker vi gjerne, at der de følgende Dage løber 2de Prøvetog frem og tilbage Ng-Sb-Ng, f.Ex. 401 med Ank. til Sb Kl. 7.37 Fm. Tilbage til Ng Ank. 11.15 Fm og saa det samme Tog om Eftermiddagen som Torsdag.

Vær saa venlig at meddele mig pr. Traad, om De har Noget herimod at erindre.

Vognene sendes til Ng, Trafikchefen ledsager Toget fra Ng. Torsdag.

Deres ærbødige

Vær saa venlig at give fornøden Underretning til Ng Station angaaende Togets Oprangering.

\*\*\*\*\*

Fredericia, den 14. September 1897

Togpersonalet, Nyborg og Fredericia.

Af Hensyn til at Togpersonalet i Dagene fra og med den 16. ds. skal indøves i Brugen af den automatiske Bremse, vil alt disponibelt Personale efterhaanden blive beordret til at gøre Tjeneste i de i den Anledning paa Fyen etablerede Prøvetog. Dette til foreløbig Efterretning og Iagttagelse.

|||||

Fredericia, den 14. September 1897

Tommerup Station.

Der vil i de nærmeste Dage blive etableret Extratog til Prøve af automatisk Bremse og til Personalets Instruktion i Brugen af denne.

Stationens Personale bedes være tilstede ved dette Prøvetogs Ankomst for at instrueres i Af- og Tilkobling, Bremsning o.s.v., saaledes at hele Personalet - efter Ophøret af Prøvetogenes Løb - ere fuldud fortrolige med alt der henhørende.

\*\*\*\*\*

Der var imidlertid også andre ting, togpersonalet dengang måtte sætte sig ind i. Opvarmningen af togene om vinteren var ofte et problem, der op imod århundredskiftet løstes ved, at en del af persontogene blev opvarmet fra lokomotivet og resten af toget fra en eller flere kedelvogne. Efter omstændighederne skete opvarmningen alene ved kedelvogn. Pasningen af disse var derfor af stor betydning. Følgende brev omhandler dette:

Fredericia, den 16. September 1897

Hr. Maskininspektøren,  
Nyborg.

Konduktør 388 Jeppesen bedes instrueret i Pasning af Kedelvogne. Saafremt det maatte være belejligt at instruere Konduktøren d. 20.ds. i Tiden mellem Kl. 7 og 11 Fm tillader jeg mig at anmode om Meddelelse, for at Konduktøren kan blive beordret.

\*\*\*\*\*

Nye tider var på vej. Følgende har fremdeles aktualitet i vore dage:

Fredericia, den 18. September 1897

Hr. Trafikchefen,  
Aarhus.

I Gjensvar paa Hr. Trafikchefens ærede

Skrivelse af 10.ds. Journal 3772 skal jeg tillade mig at meddele, at det formentlig kan være formaalstjenligt at anskaffe Cykler til Anvendelse for Stationsbude m.fl. til Udbringningen af Fragtbreve, Tilsigelse af Togpersonale m.m. Der vil herved i Almindelighed kunne indvindes nogen Tid, og Budbringningen til et enkelt Sted kan selvfølgelig udføres langt hurtigere. Anskaffelse af Cykler bør dog kun finde sted til Stationerne: Nyborg, Odense, Middelfart, Fredericia, Kolding og Esbjerg. Der maa da anvendes et Beløb paa Personalets Indøvelse, og kan dette neppe sættes til mindre end 25 Kr. for hver Station.

\*\*\*\*\*

Her en anden form for teknik, som var i anvendelse indenfor statsbanerne mange år efter afslutningen på den anden verdenskrig:

Fredericia, den 20. Maj 1899

Hr. Telegrafingeniøren.

Herved tillader jeg mig at anmode Hr. Telegrafingeniøren om at foranledige, at der i Grusgraven ved Langeskov oprettes en midlertidig Telegrafstation til Brug under Arbejds kørsel paa Fyn. Telegrafstationen ønskes benyttet fra og med den 29de d.M.

\*\*\*\*\*

Tiden går som bekendt, og kendskab til klokkeslættet er vigtig indenfor jernbanedriften. I det følgende lidt om de problemer, der knyttede sig til dette:

Fredericia, den xx Januar 1903

Fremsendes.

Kassen var kassabel, idet den var fuldstændig ormstukket og skilt ad, som Følge af, at Loddet var faldet ned. Uhrmageren mødte derfor her paa Kontoret og henstillede, at det blev forsynet med

## Ordre 1201

Bag denne noget kryptiske overskrift skjuler sig en ganske morsom leverance. Det var fabrikken Scandia i Randers, der i 1882 fik til opgave at levere 3 personvogne "til Slesvig", som der stod i ordreprotokollen.

Hvem eller hvad i Slesvig skulle bruge 3 personvogne, tænkte jeg. Dette spørgsmål gik imidlertid snart i glemmebogen til fordel for andre problemer, og først ved juletid sidste år dukkede Slesvig op igen. En artikel i Flensborg Avis forkyndte at amtsbanen Sdr. Brarup-Kappel kunne fejre 75 års fødselsdag den 22. december.

Nu fik jeg imidlertid blod på tanden. De gamle oplysninger om Slesvig randt mig i hu,

og efter en grundig ransagelse af egne arkiver samt en grundig udspørgen af venner og bekendte fandt jeg noget frem om de Slesvigske Amtsbaner. For det var jo dem, der var tale om i 1882. Ganske vist under navnet Schleswig-Angeler Eisenbahn Gesellschaft (S.A.E.G.).

Dette foretagende var en ret særpræget form for jernbane, både hvad spor og materiel angik og da det måske kunne være af interesse for læseren at stifte bekendtskab med en privatbane af et noget usædvanligt tilsnit ikke langt fra den danske grænse, har jeg ment at burde riste banen en minderune.

I årene 1960-72 havde jeg jævnligt min gang på de kanter, hvor amtsbanerne forløb, og det lykkedes stundom at få sig en tur med en af de noget særprægede motorvogne.

en ny Kasse, idet han udtalte, at selve Værket i og for sig var godt, og at det ville blive meget billigere end et nyt Uhr. At Istandsættelsen af Uhret imidlertid har andraget 20 Kr., medens et nyt Uhr kun koster 24,50 maa meget beklages, og skal der blive draget Omsorg for, at Uhrmageren tager tilbørligt Hensyn til den lave Indkøbspris ved Bedømmelse af, hvorvidt Hovedreparation bør foretages eller ej.

\*\*\*\*\*

Vi vil slutte for denne gang med at citere følgende brev, hvoraf det fremgår, hvordan stationerne dengang - i de gode gamle dage - kunne stille deres ure, således at de gik nogenlunde rigtigt.

Fredericia, den 27. Januar 1905

Trafikbestyreren i 4' Kreds, Struer.

Tidsafgivningen Struer-Esbjerg er vedblivende meget utilfredsstillende, ogsaa efter at Overdragning finder Sted i Esbjerg mellem Linierne B og C.

Uregelmæssighederne give Anledning til mange Skriverier uden at der dog som Regel naas noget Resultat eller nogen Afhjælpning af Manglerne. Man tillader sig derfor at anmode om en Udtalelse fra Hr. Trafikbestyreren om, hvad der bør gøres for at bringe Tidsafgivningen paa nævnte Strækning ind under mere stabile Forhold, og navnlig om ikke en Deling af Tidsafgivningen efter Liniedepechestrækninger altsaa med Skjern St. som Tidsgiver til Esbjerg maatte anses som anbefalelsesværdig.

Det var derefter maaske tilstrækkeligt at give Tiden paa Ledning C.

\*\*\*\*\*

Det var før radioen og frk. "Klokken" fandtes, men det var vel ingen i tvivl om.

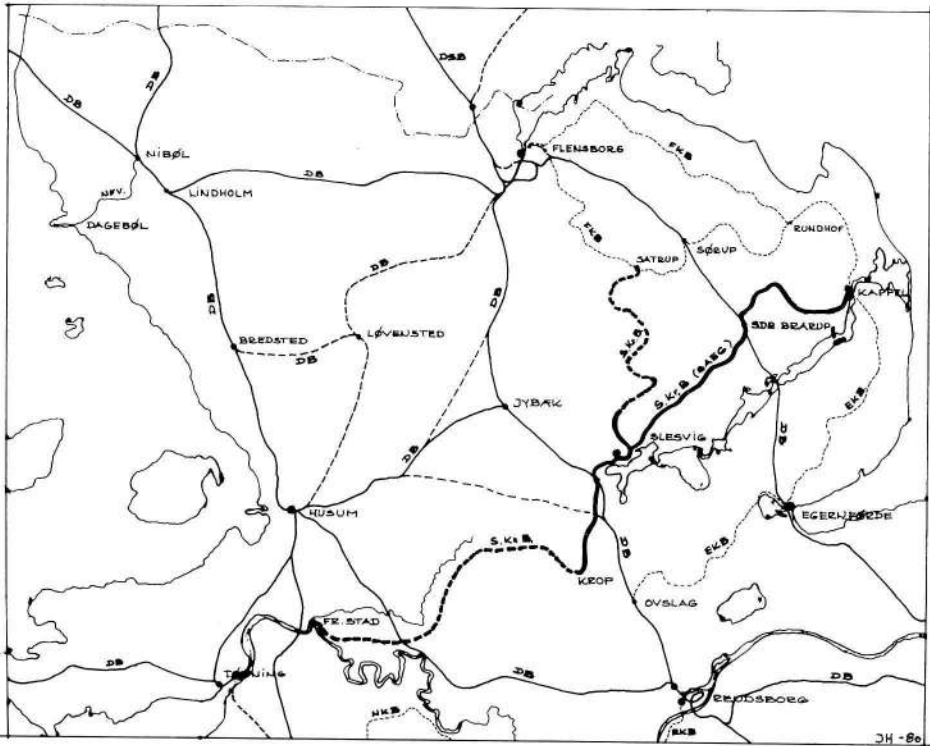
Ib V. Andersen

Men lad mig i det følgende kort opridse den historiske baggrund for banernes tilblivelse.

Omkring 1880 var hovedbanenettet i Sydslesvig stort set udbygget. Den sydslesvigske jernbane Flensborg-Husum-Tønning med sidebanen Øster Ørsted-Rendsborg var åbnet 1854 - altså mens landsdelen endnu var dansk. I 1858 anlagdes den lille tarm Klosterkro-Slesvig.

Efter krigen i 1864 omlagdes disse banelinier en hel del; en del nedlagdes helt og andre ny-anlagdes med linieføringer, der passede bedre til landets nye tilhørsforhold mod syd.

Ved denne lejlighed ibrugtoges den nuværende station i Slesvig, der dog havde den skavank, at den lå flere kilometer fra den oprindelige, som nærmest var placeret klods op ad den gamle bykerne. Den nuvæ-



Jernbanelinjer i Sydslesvig 1980

rende amtsbanestation Altstadt er beliggende på den gamles plads.

Strækningen fra den gamle til den nye station bibeholdtes imidlertid som godsbane ved de ovenfor nævnte omlægninger.

I 1881 åbnedes banelinien Flensborg-Egernførde-Kiel. Denne strækning forløb gennem det frodige Angellandskab, og der opstod da det ønske blandt borgerne i det sydvestre Angel at tilvejebringe en jernbaneforbindelse fra Slesvig by til Sdr. Brarup station på førnævnte jernbane for derigennem at op-hjælpe egnen trafikalt og erhvervsmæssigt.

I 1883 kunne man omsider klippe den røde snor over og indvie denne særprægede banelinie.

Det særprægede ved den var, at den var bygget efter patent Rowan, altså ganske lig Randers-Hadsund Jernbane og Gribskovbanen. Sporet var med langsveller og tværstænger. Ganske som ved RHJ og GDS anskaffedes to stk. dampvogne, her dog med maskine fra Borsig og vognkasse fra Herbrand i Köln. Vogne-ne var licensbygget og lignede meget de samtidige produkter fra Scandia. Endvidere fik man fra Scandia de i indledningen nævnte tre personvogne samt

nogle få åbne og lukkede gods-vogne. Alt i bedste Rowan ånd. Et årstid efter åbningen leveredes endnu en dampvogn, denne gang dog med kasse fra Scandia, mens maskinen stadig var Borsigs. Denne vogn var en ren godsdampvogn af et udseende, som ellers ikke kendes herhjemme. På billedet man ser hvordan.

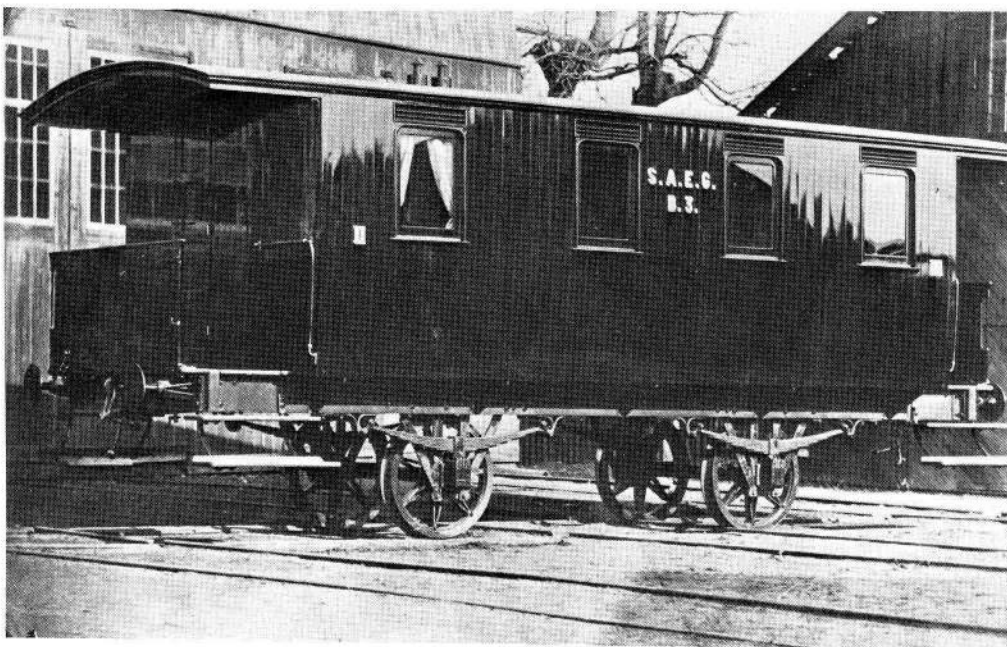
På forunderlig vis lykkedes det at klare trafikken de næste halve snes år med disse køretøjer og først i 1893 fik man sig et rigtigt lokomotiv. Nu steg imidlertid godstransporterne voldsomt, især kunstgødningen, som vandt indpas i landbruget i disse år. Dette krævede flere godsvogne, den gamle godsdampvogn var nok ikke kapabel til slige tunge befordringer. Det underlige spor var heller ikke glad for det stigende akseltryk, som det ret beset slet ikke var konstrueret til.

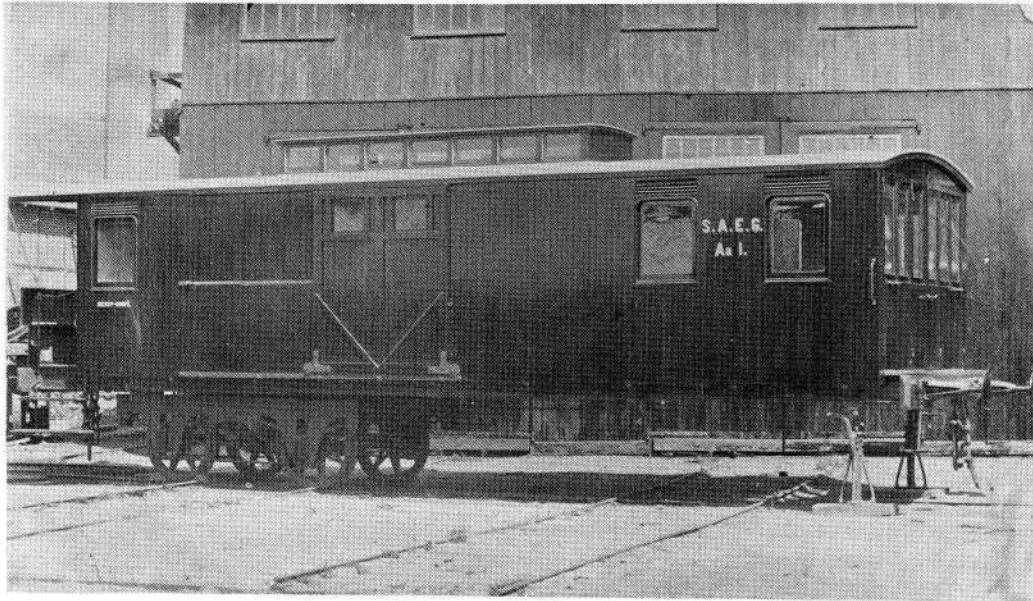
Det oprindelige selskab overtoges da, grundet en efterhånden noget anstrengt økonomi, af hovedaktionæren, Slesvig by, i 1898. Efter kort tid opløstes selskabet imidlertid, og banen overtoges af amtet (Kreis Schleswig). Driften forestodes fra nu af af det på lokalbaneområdet meget aktive firma Lenz & Co. i Hamburg.

Nu var det økonomiske grundlag for banens fremtid imidlertid sikret, og man gik i gang med at udskifte det svage og nedslidte stangspor samtidig med at man indkøbte nye lokomotiver til erstatning for Rowanvognene, der efterhånden omdannedes til personvogne.

Endvidere byggedes nu nye banelinier i snart sagt alle ret-

S.A.E.G. personvogn B 3  
(foto: Scandia 1883)





S.A.E.G. godsdampvogn Aa 1  
(foto: Scandia 1884)

Små, pudsige vogne på Slesvig  
Altst., 1963 (J.H.)

ninger ud fra Slesvig, således i 1904 den jubilerende strækning fra Sdr. Brarup til Kappel, hvor man opnåede forbindelse med de omkring 1888 åbnede smalsporede amtsbaner til Flensborg og Egernførde.

I 1904 åbnedes også en anden linie, fra Slesvig til Satrup. Denne strækning skulle have været smalsporet, og man havde til den ende erhvervet en strimmel jord, som nok kunne rumme et smalspor. Nu fandt man ud af, at det nok var mere praktisk at anlægge banen med normalspor ligesom den oprindelige strækning. Desværre kunne den indkøbte strimmel ikke udvides. Det anfægtede dog ikke anlægsetreprenøren. Han lagde det brede spor på den smalle tracé! og da denne tilmed var udstukket efter smalsporsnormer, blev det en noget ejendommelig linieføring, banen fik.

På bedste proptrækkervis snøede skinnerne sig op gennem landskabet. Køretiden var naturligvis derefter - 5 kvarter om de knap 33 km. Ganske vist var der 17 stationer og holdepladser, men når man får at vide, at afstanden mellem Slesvig og Satrup ad landevejen andrager 15 km, kan man nok undre sig over, at det lykkedes at bevare persontrafikken på banen helt til 1965 uden en nævneværdig forhøjelse af ovennævnte hæsblæsende tempo.

I 1905 åbnedes den sidste strækning fra Slesvig til Frederiksstad på kanten af marskegnene, hvor floderne Eider og Trene flyder sammen. Denne jernbane var samtidig den længste, nemlig 44 km, og man trafikkere, således nu et net på 110 km amtsbane og disponerede over 16 damplokomotiver, 31 person- og pakvogne og omkring 90 godsvogne. Altså et ganske

pænt privatbaneselskab - selv efter vore dages målestok.

Desværre kom der snart en slange i paradiset. Jernbanen Rendsborg-Husum åbnedes i 1910 og den forløb på lange strækninger i ringe afstand fra Frederiksstadbanen, som herved allerede 5 år efter åbningen miste-

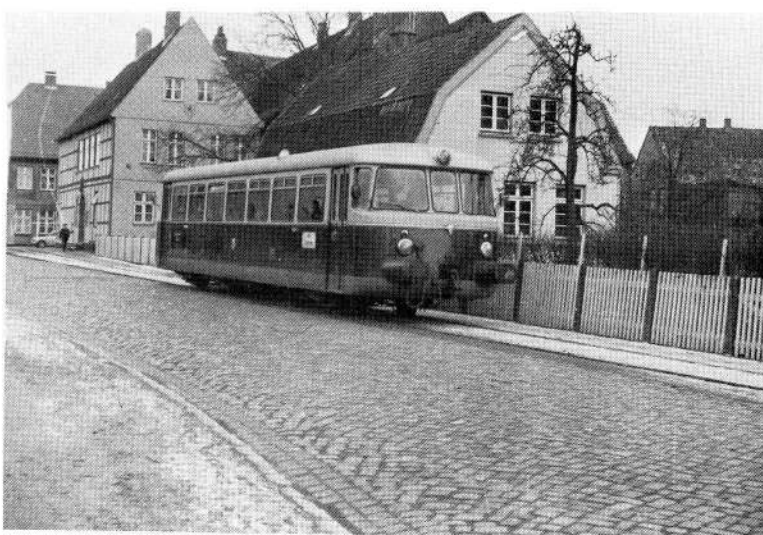
Gamle personvogne på Slesvig Altstadt station. Tv. anes havnesporet, i midten domkirken. 1964 (J.H.)

de det meste af eksistensgrundlaget. Heldigvis havde man dog store transporter af sukkerroer til Slesvig Sukkerfabrik og lige-





Tv: T 1 til Satrup, Mf: T 5 til Kappel, Slesvig Altst, 1964.



T 5, Slesvig 1964 (J.H.)

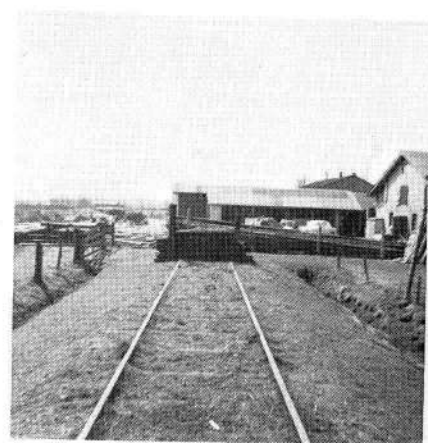


T 1 i Satrup, 1964 (J.H.)

ledes androg kunstgødningstransporterne i det udprægede landbrugsområde, banerne gennemløb, store mængder.

Amtsbanerne var tidlig på færde med motordrift, idet man allerede i 1925 anskaffede to benzin-mekaniske motorvogne fra

Linke-Hoffman Werke. Det har formentlig været en tvivlsom fornøjelse for banen at stifte bekendtskab med den tids motorer, som sikkert ikke har adskilt sig fra tilsvarende på danske privatbaner. Desuagtet kørte begge rumlekasser rundt på



S.Kr.B., Dørpsted, 1962 (J.H.)

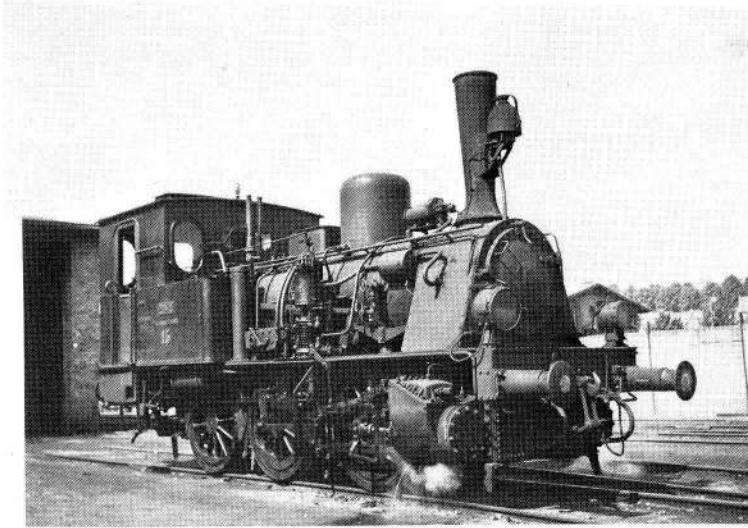
de krogede skinner til 1965. Ja, den ene findes vist sågar endnu i en noget mere strømnetet udgave, end den kom til verden i, men om den også kan køre, er dog uvist.

I 1964 nåede jeg at gøre en odysse med den mest originale af vognene - T 1. Sammen med et par andre gale mennesker lod jeg mig befordre i 5 kvarter på skrullende træsæder fra Slesvig til Satrup. Det var en sælsom oplevelse, og jeg kunne forestille mig at en tur på de hedengangne sønderjyske amtsbaner ville have formet sig således.

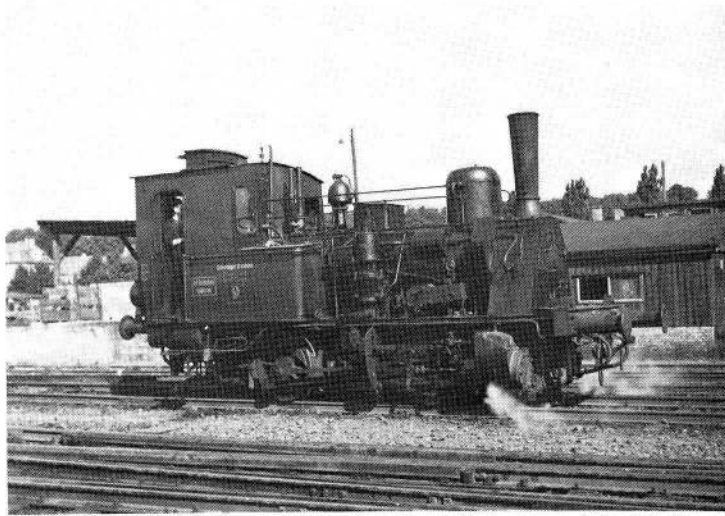
Åbenbart var man nu bidt af en gal krumtap, for allerede i 1926 fik man to store boggiemotorvogne fra Deutsche Werke i Kiel. Det var ægte Kielervogne af et ganske rustikt udseende. Desværre fattede den ene af i 1933, men den anden findes skam stadig, dog i lettere ændret udgave.

I begyndelsen af trediverne kunne man med den eiterhånden ret udbredte automobiltrafik ikke længere forsvare at opretholde persontrafikken på banen til Frederiksstad. Men da Det Tredie Rige snart rustede sig til kommende krigsmæssige udskjelser, hvilket betød anlæggelse af ammunitionsdepoter og flyveplads umiddelbart ved banens spor, gav disse aktiviteter snart til gengæld fuld kompensations på godstransportområdet.

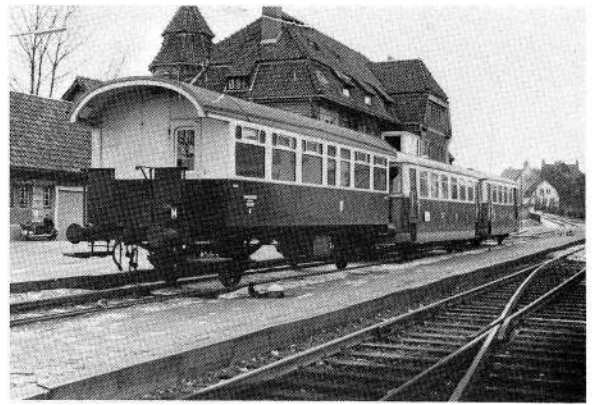
Desværre betød krigen, at man måtte aflevere en del skinner til østfronten. Da der ikke i Frederiksstad var nogen forbindelse med andre jernbaner, var det nærliggende at ekspedere den yderste ende af banen til de russiske stepper. Efter krigen, da en ærlig rutebil ikke kendtes i Tyskland, løstes i få år lidt persontrafik på resten af banen, men snart var det kun lejlighedsvis, små godstog, der kom vesterud. Banen gjordes kortere og kortere og i 1962 besøgte jeg Dørpsted,



Schleswiger Kreisbahn loko 15,  
Slesvig Altst. 1952 (O.W.L.)



Schleswiger Kreisbahn loko 9,  
Slesvig Altst. 1953 (O.W.L.)



Personvogn 8 + 2 skinnebusan-  
hængere, 1964 (J.H.)

som på den tid var endestation. Sporet endte mellem lader, skure og høsehuse omgivet af kaglene høns, snadrende ænder og duftende møddinger. Mange tog kom vist næppe herud.

Den inderste stump ved Slesvig kan dog takket være NATO og andre aktive organisationer på det forsvarsmæssige område endnu friste en tilværelse som en slags militærstamspor, idet de førnævnte militære anlæg er overtaget af Bundeswehr. Sic transit.

Som nævnt ophørte persontrafikken til Satrup i 1965 - man havde vist glemt, at den fandtes endnu, og i 1972 skete det samme på banen til Kappel. I skrivende stund er der kun godstrafikken til Kappel og lidt militærtransport samt lidt industritrafik ad resten af Satrup-

Krydsning i Süderbrarup, 22. maj 1972. Th: S.Kr.B. T 5, Mf: S.Kr.B. T 4 (Kielervogn) og Tv: DB tog til Flensburg (Asger Christiansen).



banen tilovers af fordums glans og herlighed. Til gengæld ejer man 34 moderne busser, 5 diesel-lokomotiver, 3 motorvogne samt nogle få, henstillede vogne.

Dette skal imidlertid ikke fratage læseren lysten til at kikke nærmere på Schleswiger Kreisbahn. Er dette foretagende ikke, hvad det har været, er landskabet og byerne nok værd at ofre nogle feriedage på.

Domkirken i Slesvig ligger kun få hundrede meter fra den gamle amtsbanegård, og det pragtfulde alter, skåret af den berømte mester Brüggemann er nok værd at se. Tilmed er kirken omgivet af gamle, bittesmå huse, som man kendte det i Danmark i middelalderen.

Gottorp slot, det pragtfulde museum med Nydambåden, Dannevirke, Hedeby; alt dette behøver vel ingen særlig forklaring.

Kør engang turen til Frederiksstad langs den gamle banes tracé. I hver landsby vrimler det med storkereder, og Frederiksstad selv er vel nok en messe værd - mæge til smukt og særpræget bymiljø skal man vist til Holland for at finde. Men prøv selv - og god fornøjelse!

Henneke

## LITTERATUR

**DANSKE INDUSTRIBANER**  
af Niels Jensen.

J. Fr. Clausens forlag

Format 128 x 185 mm

88 sider, illustreret.

Pris ca. kr. 52,50 i boghandelen (priserne angives ca. fordi der pr. 1 juli skete en forhøjelse af Momsen, som kan give ændringer i de til redaktionen opgivne priser.)

Forlaget skriver i sin pressemeddelelse: "Den netop udkomne "Danske industribaner" er bind 12 i "Clausens Jernbanebibliotek" men bogen er samtidig forfatteren Niels Jensens Clausen-Håndbog nr. 25 på 10 år - det må vist være dansk rekord."

Der skrives videre om bogens indhold: "... (omhandler) jernbaneanlæg, som man hidtil kun har haft et meget ringe kendskab til. Det er f.eks. roebanerne ..., teglværksbaner, gasværksbaner, brændselsbaner og baneanlægget i Københavns Frihavn. Der er også kapitler om de militære jernbaneanlæg ved København og de militære jernbaneanlæg som tyskerne byggede i Jylland under 2. verdenskrig."

Bogens typografi, layout m.v. er den samme, som tidligere anvendt i serien. Der er et rime-

ligt antal fotografier, men der mangler i katastrofal grad oversigtskort, idet der i teksten foretages opremsninger med stednavne, som nok findes på Geodætisk Instituts målebordsblade, men disse er vel de færreste læsere i besiddelse af.

Når jeg citerer pressemeddelelsen er det for at kunne kommentere den således: Det er prisværdigt at sætte dansk rekord, men rekorden er sat på bekostning af troværdighed, for især denne bog forekommer mig at være noget "japperi". Den burde have været ganske anderledes gennemarbejdet før udsendelsen - men sådan skal det måske være i den "kolde forretningsverden"??

Bogen indeholder lidt (for lidt) om roebaner, som virkelig var et emne, det var værd at udbrede sig om. Teglværksbaner, gasværksbaner o.s.v. kunne også godt være behandlet mere indgående - men det skyldes måske mangelfulde kilder.

Til gengæld udbreder forfatteren sig voldsomt og i et svulmende sprog om noget så ligegyldigt som banen (og batteritaget) på Vestencienten i København, banerne ved lufthavnene og kystbefæstningerne i Jylland m.v. (Her er også det eneste kort i bogen - over flygtningelejren i Oksbøl. Kortet er i mit eksemplar næsten ulæseligt.)

Det kan dog også være instruktivt, idet det tydeligt fremgår af bogen, at mens industribanerne med det samfundsgavnligt sigte havde uhyggeligt svært ved at få stillet midler til rådighed, var det næsten problemøst at købe inderligt overflødig legetøj til militæret!!

Et spørgsmål til forfatteren: Hvad er en "to-spændig" jernbanevogn for noget? Ingen af mine kilder (leksika) kan give svar?

Holtrup

**GRIBSKOVBANEN PÅ POSTKORT**

af P. Thomassen

Format 250 x 170 mm, 30 sider,

illustreret.

Pris ca. kr. 25,- i boghandelen.

**HORNBÆKBANEN PÅ POSTKORT**

af P. Thomassen

Format 250 x 170 mm, 38 sider,

illustreret.

Pris ca. kr. 38,- i boghandelen.

De første to hefter i en ny serie, som Thomassen har udponsket foreligger nu.

Ideen er helt rigtig, og der er et righoldigt materiale at øse af, så forfatterens problem er nok begrænsningens vanskelige kunst, der dog er lykkedes godt i de to første hefter.

Der gengives ét postkort pr. side og hvert postkort kommenteres på udmærket vis med, hvad man kunne tænke sig at få at vide om netop dette motiv.

Holtrup

**GRIBSKOVBANEN 1880-1980**

af Birger Wilcke.

Dansk Jernbane Klub nr. 43.

Format 170 x 250 mm, 238 sider, rigt illustreret.

Pris kr. 148,- + porto kr. 5,-

ved køb i DJK's salgsafdeling.

Denne bog - årets mammutværk - ligner meget DJK 42 om Østbanen, som jeg anmeldte i 15. årgang nummer 3, og denne anmeldelse kunne egentlig gentages her.

Forhistorie, anlæg, drift, liniebeskrivelse, materiellet - alt er med og alt er meget grundigt behandlet.

Billedmaterialet er varieret og der er mange gode kort og tegninger.

Et godt og vægtigt bidrag til boghylden.

Holtrup

**REJSEN TIL HADERSLEV**

af Poul Wind Skadhauge.

Kurlands forlag, format 130x190.

94 sider, ill. med tegninger.

Pris ca. kr. 59,-, fås i DJK's salgsafdeling.

Denne bog har forfatteren forsynet med undertitlen: Naive erindringer, omständeligt nedskrevet uden opfordring.

Det er en grov nedvurdering af eget værd. Bogen indeholder hundredvis af iagttagelser, som måske enkeltstående synes irrelevante, men som i helheden fortæller en usandsynlig god historie, og helheden vækker mange, gode minder hos anmelderen, som under læsningen rent faktisk følte sig hensat til barndommens togoplevelser.

En bog, der er helt forfriskende anderledes, og som kan anbefales på det bedste.

Holtrup

**OMKRING TERTIÆRDRIFTENS TIDLIGSTE ÅR.**

Skitser fra Vemb-Lemvig Jernbane 1879-1882.

Format 140 x 215 mm, 54 sider, enkelte illustrationer.

Pris ca. kr. 48,50 i boghandelen

Heftet rummer en genoptrykt af en erindringskildring af C.P. Aubech, som bl.a. var sta-

tionsforvalter på Lemvig station i banens første år, og en avisartikel - en reportage af A. Falkmann fra august 1879. Desuden en levnedbeskrivelse af forfatterne og kommentarer til beretningerne skrevet af Jens Koefoed og P. Thomassen.

Heftet er fornøjelig læsning, der fortæller en hel del om dagligdagens problemer og fortrædeligheder på en lille, afsides liggende privatbane. Ja, nogle af problemerne er vel heller ikke ukendte i dag!

Holtrup

#### MHVJ

udgivet af Dansk Jernbaneklub.  
Format 200 x 200 mm, kun fotos.  
48 sider, pris ca. kr. 18,-

Bogen er en kavalkade af fotos fra MHVJs 10-årige liv, og langt de fleste er virkelig gode.

Der er en liste med billedtekster bag i bogen, men henvisningerne er vanskelige at bruge, fordi kun ca. 25% af bladene er forsynet med sidetal.

Dog en nydelig bog til en særdeles rimelig pris.

Holtrup

#### SMALSPORMATERIEL

udgivet af JMJK.  
Se om pris m.v. i annoncen.  
Format A 4 b.

Heftet indeholder 38 tegninger af smalspormateriel, hovedsagelig til danske privatbaner, men der er også nogle tegninger af industribanemateriel.

Et par enkelte tegninger er lidt "tynde" i det, og kan næppe bruges som byggetegning, men langt de fleste er velegnede til dette brug.

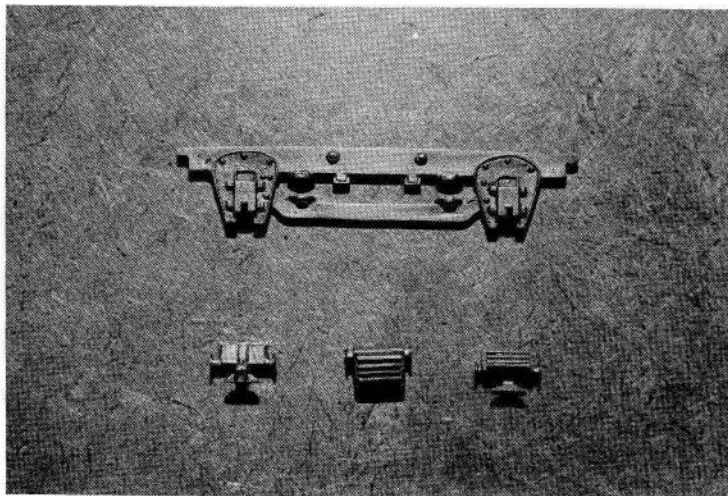
Pris og kvalitet er i orden, og heftet fortjener at ligge i enhver modelbyggers værksted eller på boghylden hos entusiastene, idet man ingen andre steder kan få så mange oplysninger på så lille plads.

Holtrup

## FRA MIT KUPEVINDUE

### LØSDELE I SPOR 0

Jeg har gang på gang efterlyst løsdele i spor 0, og det er stadig meget beskedent, hvad der er fremme. De udenlandske ting er dyre og kan ikke altid bruges til danske forhold, og derfor er jeg begyndt at få noget lavet selv.



Jeg har selv lavet originalerne, og fået dem støbt i messing i Tyskland, men da D-marcken stadig står højt, vil jeg i fremtiden forsøge at få tingene støbt i Danmark og har allerede fået forbindelse med et dansk metalstøberi.

Det drejer sig først om en dansk 2,1 meter træbogier. Det er meningen, at man selv skal lave og påsætte fjedre og stangværk nedenunder, da det ville være for kompliceret at støbe dette også. Spitalfjedrene kan man enten rulle af tråd, eller hvis man vil snyde, så bruge gevindet på en skrue. Bladfjedrene kan man lave af et stykke bukket blik eller lave dem af lag, som i virkeligheden. Man kan selv vælge, hvor fint man vil lave det. Tegning til bogien kan fås hos JS/DMJKs tegningsarkiv. Bogien bruges først og fremmest under CP-vogne, hvoraf nogle endnu findes hos privatbaner og veteranbaner.

Næste "dimser" er kølere til MO og andre Frichs-køretøjer. Sættet består af to endestykker og et midterstykke. På bagsiden af endestykkerne og på begge sider af midterstykket er der "hylder" til rørene. Dem kan man lave af tråd og lime eller lodde dem fast på hylderne.

Priserne er følgende:  
Bogiesider, pr. stk. kr. 10,-.  
Tagkølere, pr. sæt, kr. 17,75  
(sættet består af 3 dele).

Priserne kan diskuteres, og jeg har da allerede fået et par prøver retur fra to klubber med bemærkning om, at det er for dyrt. Det er muligt, men det koster det bare, og jeg kan forsikre, at jeg ikke tjener noget på sagerne. Det er kun for at hjælpe, at jeg har fået dem lavet, og der er jo ingen købetvang.

Hvis man trods alt ønsker at købe sagerne, bestilles de ved at indsatte pengene på girokonto: 4 14 93 51, Hans Gerner Christensen, Bernstorffsvej 17, 5000 Odense C. På talon til modtager anfører man, hvad man ønsker, og man bedes lægge kr. 5,- til beløbet til porto og kuvert. Medlemmer af modeljernbaneklubber kan bestille dem hos klubbens indkøbsforening, som så kan bestille et antal hos mig og på den måde spare portoen.

Jeg lover til gengæld af sende tingene med det samme, når jeg har fået pengene. Næste projekt er en "Berlinertruck", som allerede er hos metalstøberen.

HGC

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Vingehjulet/DSB-Bladet fra 1969, heraf 6 årgange indbundet - 400,-  
Jernbanebladet 1959-1973, heraf 10 årgange indbundet - 350,-.  
Kan eventuelt leveres i København.

Jens Andersen,  
Chr. Winthersvej 22,  
4800 Nykøbing Fl.  
03 - 85 40 85.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Sælges:  
SIGNALPOSTEN, 4. - 9. årgang.  
MODELBANENYTT, 1952-1962, næsten komplet.

Hans Martin Hansen  
Godthåbsvej 27, 9230 Svenstrup J.  
08 - 38 13 20.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE