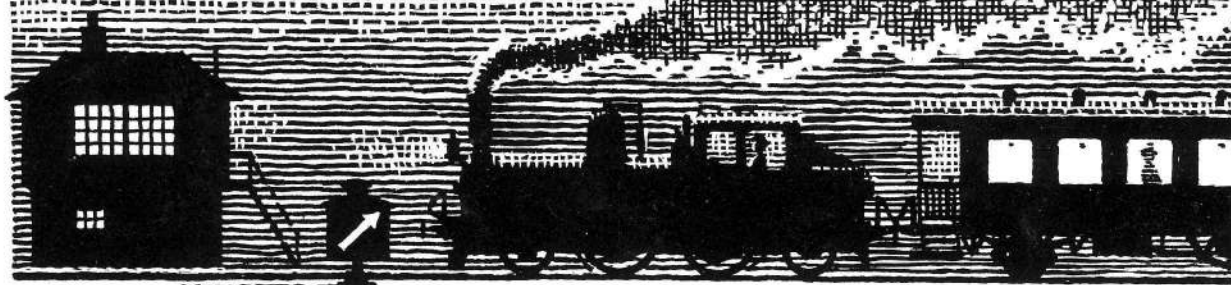


SIGNALPOSTEN



16 årgang **1980**

dec., nr. **4**

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 4

DECEMBER 1980

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Motormateriellet,	
Triangel, mod. VII, fort.	147
Brammingeulykken, 1913...	156
TIPS	162
ADAMS hjørne	167
Vi bygger (4 artikler) ..	170
De gode gamle dage	179
Klubnyt	181
Billedgalleriet	182

Forsidebilledet:

Kølkjær, sommer 1969, E 991
Foto: Asger Christiansen.

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!

Så lykkedes det alligevel at få 16. årgangs sidste nummer færdigt til trykning. Og selv om jeg absolut ikke er tilfreds med nummerets indhold eller fordelingen af stoffet, så må jeg altså nøjes med det, som det nu er blevet.

Forklaringen er, at den gamle redaktør er rendt ind i en tilsyneladende længere sygeperiode - lægen siger stress, men det har jeg prøvet før, og den gang virkede det noget anderledes. Det betød bl.a., at forsinkelsen på nummer 3, som kom læseren i hænde næsten tre uger forsinket, skyldtes redaktørens forfald, og hverken trykker eller postvæsen, hvilket ellers ville være en god forklaring!

Nummer 4 er altså lidt tyndt, og der mangler en del, f.eks. boganmeldelser og klubnyt, som faktisk burde have været med, men som altså ikke kommer det, fordi redaktøren simpelthen ikke orkede at lave stoffet.

Heldigvis var jeg kommet noget videre med hensyn til stofoplagring, hvilket har hjulpet kolossalt denne gang, men det betyder også, at jeg ikke har ret meget færdigt på lager til brug i næste nummer, så hvis jeg ikke snart bliver rask - eller i hvert fald bedre - ja, så kan det hende, at nummer 1 i 17. årgang vil blive forsinket. Nu er De advaret.

Af samme grund har ekspeditionen i forlaget været ret så langsommelig i de seneste måneder, men der skulle dog ikke i noget tilfælde have været tale om mere end et par ugers forsinkelse. Skulle De have andre erfaringer, så lad mig venligst høre herom.

Nyt Fra Redaktionen

SIGNALPOSTEN vil altså fortsætte også næste år, hvor vi er kommet frem til 17. årgang. Med dette nummer følger et girokort beregnet til brug ved Deres fornyelse af abonnementet. Da der hvert år er flere, der af vanvare forliser girokortet, og derfor må vente med fornyelsen til min erindringskrivelse kommer frem, skal jeg her henstille, at man omgående fratager girokortet og indbetaler beløbet på posthuset snarest, eventuelt overfører via egen giro, hvilket jeg helst ser, hvis De da har egen girokonto.

Som det fremgår af girokortet er prisen for 17. årgang blevet forhøjet til 85,- kr. Det lyder skrap, og er det også, men selv den store forhøjelse giver os kun de samme muligheder, som vi havde i år. Der er sket pristigninger på alt, repro, papir, trykker, konvolutter - og portoen har jeg kalkuleret med får også en tak opad, og på det hele skal lægges moms, der i sig selv er steget! Jeg ved af egen bitter erfaring, at reallønnen ikke er fulgt med, men jeg håber at alle abonnenter vil forny abonnementet, det drejer sig jo kun om ca. én pakke cigaretter pr. nummer.

Ja, det var alt for denne gang. Næste nummer kommer forhåbentlig frem i rette tid - ca. 1. marts 1981. På genhør til den tid, men inden da ønskes alle læsere

god jul og glædeligt nytår

Holtrup

MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

TRIANGEL, mod. VII (fortsat)

Det er tidligere nævnt, at den ældste, kendte tegning til den brede mod. VII (til Langelandsbanen) var tegnet med store faste vinduer og trækrunder, i stil med f.eks. DSB's MA. Vognens bageste halve bænkefag fik derved intet vindue, så passagererne her måtte hense i halvmørke og kun vanskeligt kunne orientere sig om det omgivende landskab. Disse ulemper blev imidlertid afhjulpet ved at give vognen ikke 3 store, men 7 små vinduer, hvoraf hvert andet kunne åbnes, og så undgik man en blanding af store og små vinduer.

Imidlertid bestilte Nærumbanen omtrent samtidig et par motorvogne, LNJ M 1-2, af samme hovedtype, men med 4 fulde bænkefag, og man besluttede her at anvende store, faste vinduer med skarpe hjørner. Heraf kunne der anbringes 4 stk. i en smuk, ensartet fordeling, på samme måde som på HTJ M 11, det smalle forbillede for Nærumbanens vogne.

LNJ M 1-2 blev faktisk de først leverede, brede mod. VII vogne, selv om forslagene til LB fremkom lidt tidligere - og VNTJ M 2 havde det laveste fabriksnummers.

LNJ M 1-2 var indrettet med lige så knebent siddepladsmodul - 1390 mm - som de gamle, smalle Triangelvogne, men bagperronen var gjort lidt større (ca. 10 cm) og motor- og førerrommet til gengæld lidt mindre, så der her kun var plads til halvanden fløj-dør med åbning ialt 970 mm mod de gamle vognes 1300 mm ved dobbelte fløj-døre. Vognene rummede 40 siddepladser på træbænke i ét "storrum", der også omfattede bagperronen, da der ud til denne kun var en "halvskille-væg", alt i halv højde. Man havde ikke anbragt klapsæder, formentlig for at få flest mulige ståpladser og alligevel plads til lidt bagage på den ikke særlig rummelige forperron. På den korte bane var behovet for at sidde heller ikke så stort som på de fleste andre baner, da de 8 km gennemkørtes på 20 minutter, og siddepladserne næppe alle var besat på hele turen.

Ganske vist var pladserne knebne, men det var de også

i de tilsluttende Nordbane-lokaltog, der dengang for en stor del bestod af de berygtede "rystevogne" (CF/CX) og/eller diverse gamle kupevogne, dobbeltdækkere og halvåbne skovvogne, der absolut ikke var mere komfortable end Triangelvognene - bortset fra, at de ingen larmende motor havde.

LNJ havde ikke ønsket vognene udstyret med toilet, vel sagtens også på grund af banens korthed, og man havde heller ikke toilet i banens almindelige personvogne - endsige på mellemstationerne, der alle kun var trinbrætter. Det kan ikke bare have været af sparsommelighed, for da man senere købte en brugt Triangelvogn fra DSB, fjernede man det toilet, der faktisk fulgte gratis med denne "nye" vogn. Måske har det også spillet en rolle, at man kørte gennem et efterhånden ret tæt beboet område, hvor den primitive deponering af toiletaffaldet direkte på sporet ikke var velset, selv om man med nogen forbauselse må erindre, at DSB's S-tog oprindeligt havde toilet i mellemvognene, selv om de udelukkende var bestemt for bytrafik.

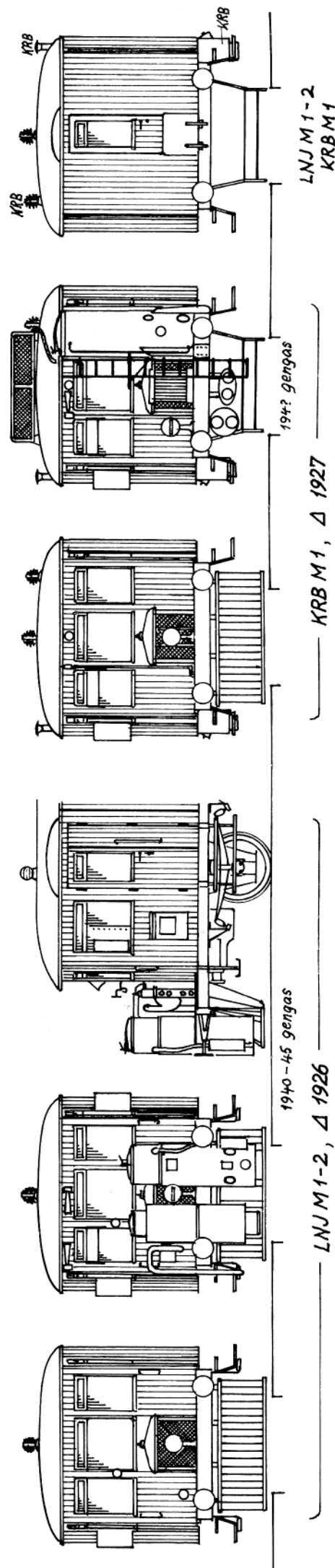
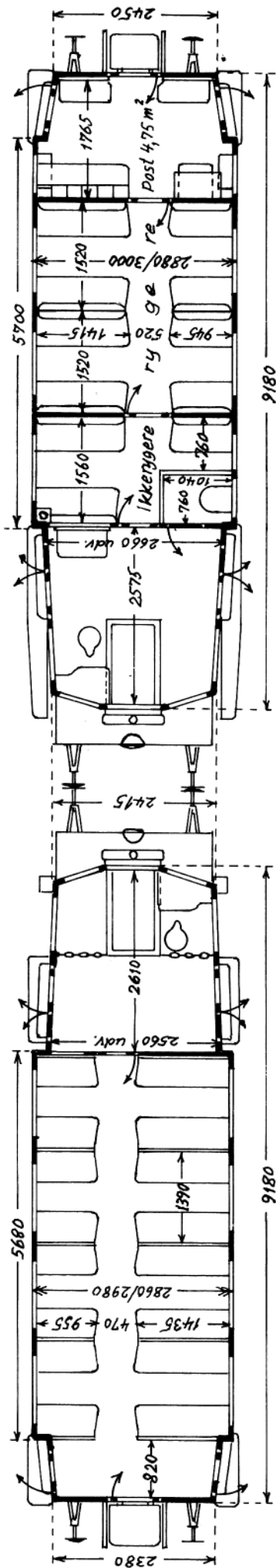
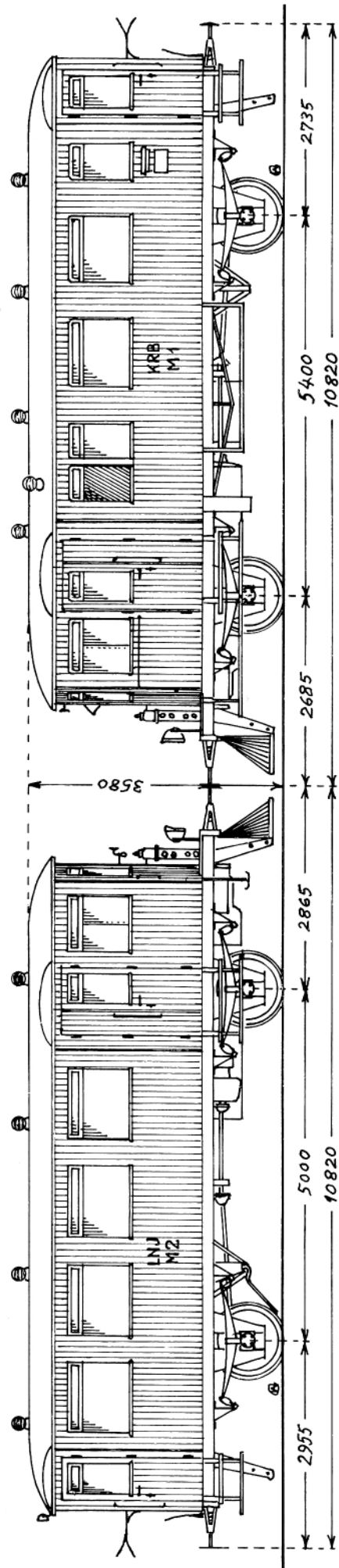
M 1-2 ventileredes foruden ved trækrunderne også af Groveventilatorer i taget, hvilket gav stort set trækfri ventilation, men jeg husker tydeligt, at man på varme sommerdage savnede muligheden for at åbne selve vinduerne og få en hurtig udluftning ved fartvinden, når vognene havde holdt stille en tid og akkumuleret en kvælende drivhus-hede.

Om vinteren opvarmedes vognene med motorens udstødningsgas, der lededes gennem radiatorer inde i vognen, hvilket var en meget nem og billig måde at klare opvarmningen på. Men særlig ideel var den ellers ikke - af flere grunde. Der var bl.a. så godt som ingen mulighed for at forvarme den kolde vogn om morgenen på denne måde, da man næppe ville lade motoren stå og køre på høje omdrejninger i timevis i forvejen - hvilket ville være nødvendigt, hvis der var frostvejr udenfor. En undersøgelse af dette forhold fandt sted i december 1927 ved en ude-temperatur på $+4^{\circ}\text{C}$. I en brochure fra Hess' fabrikker i Vejle berettes herom flg.: "Temperaturen inde i Vognen var ved Kør-

selens Begyndelse $+5^{\circ}\text{C}$ og steg i Løbet af godt en Time til 17°C , dog kun i forreste Afdeling (d.v.s. nærmest Motoren). I den bageste Afdeling var Temperaturen kun naaet op til ca. $12\frac{1}{2}^{\circ}\text{C}$. Af Fig. 1 ser man hvorledes Temperaturen jævnt steg i den forreste Kupé, og at der i hvert Fald vilde medgaa 1 á 2 Timers Kørsel inden den bageste Kupé vilde være blevet gennemopvarmet. Den Udvej at lade Motoren gaa den tilsvarende Tid forinden Kørselen, alene for at opvarme Vognen, kan vist ganske lades ude af Betragtning - ogsaa fordi en tom-gaende Motor kun afgiver ringe Varme." Af den nævnte figur - en graf med tiden som abscisse og temperaturen som ordinat - ses endvidere, at temperaturen under et stationshold steg meget langsomt, samt at den (i forreste kupe) ved fortsat kørsel fortsatte med at stige op over det ønskelige, ligesom det bemærkes, at rørene efter halvanden time er "stikkende varme" og "lugter af Varme". En anden endnu mere ubehagelig ulempe ved systemet var, at eventuelle utætheder i systemet kunne medføre forgiftning af passagererne, hvis de ikke hurtigt kunne lugte, hvad der var galt. Endelig gav det visse støjgener at have så at sige en del af lyd-potten liggende under sæderne, hvor udstødningsgassen buldrede gennem varmerørerne.

Det synes, som om man ved LNJ tog de nævnte gener i stiv arm, for varmesystemet ændredes ikke på M 1 og 2. Derimod leveredes M 3 fra 1932 med koksfyret varmtvandsanlæg, så man har ikke været helt blind for problemerne.

Nærumbanen havde i 1920'erne i høj grad brug for at vise sig noget mere publikumsvenlig. Banens liv havde allerede inden 1920 hængt i en tråd af varierende tykkelse, da banen ikke fik den trafik, man fra starten havde forventet. Banen var for en stor del anlagt for at betjene de forskellige fabrikker langs Mølleåen, men de fleste viste sig at være ret ustabile kunder, da de oprettedes og nedlagdes med korte mellemrum, hvorfor godstrafikken blev overmåde lunefuld, og da Ørholm papirfabrik indstillede driften omkring 1920, faldt godstrafikken til under 1/3 af



1940-45 gegas

LNJ M1-2, Δ 1926

KRB M1, Δ 1927

1947 gegas

LNJ M1-2
KRB M1

gennemsnittet for banens første år.

Persontrafikken var væsentlig mere stabil, men ikke tilstrækkelig til at holde liv i banen, der bl.a. hurtigt kom til at lide under, at man ved anlægget havde været alt for sparsommelig, først og fremmest derved, at man havde benyttet brugte, stærkt slidte skinner og uimprægnerede sveller, der på få år rådne op og med stor bekostning måtte udskiftes. Også vognmateriellet var af dårlig kvalitet og krævede urimeligt høje vedligeholdelsesudgifter. Bedre blev det ikke af, at lokomotiverne var lovligt tunge til det svage spor – og af, at de ikke blev ordentligt vedligeholdt, så de blev alt for dyre i drift.

For at nedbringe udgifterne havde man i flere år indskrænket driften til et enkelt eller et par togpar om dagen, men derved mistede man de fleste passagerer, og underskuddene fortsatte, da også godstrafikken svigtede. Man forøgede da atter persontrafikken, men selv om passagererne vendte tilbage, så fortsatte underskuddene. I 1923 indstillede man driften på Nærum-Vedbæk-strækningen, der var banens mindst benyttede strækning, men det kunne ikke standse banens vandring mod afgrunden, og i 1926 så det ud til, at man for stedse måtte lukke. Men sorg blev til glæde vendt: Lyngby-Tårnbæk og Søllerød kommuner vedtog at overtage fallitboet og rekonstruere banen, der herefter blev drevet i rent kommunalt regie.

Kommunerne vedtog at modernisere driften ved indførelse af motorvogne, og der anskaffedes straks to stk. af den ovenfor omtalte Triangel-type, der leveredes til banen i april 1926. Man havde egentlig tænkt sig at anskaffe 3 motorvogne og en bivogn, men man klarede sig de første 5 år med de to motorvogne, da de viste sig meget driftssikre, og som bivogne benyttede man de personvogne, man havde – efter en passende modernisering.

Motortogene var straks en succes – ikke mindst fordi køreplanen samtidig udvidedes til over det 3-dobbelte antal tog: 13 dobbeltture mod den tidligere plan med kun 3 á 4 togpar om dagen. Endvidere var køretiden reduceret fra 25 til 20 minutter på trods af, at der var indført et par ekstra standsningssteder, så egnen havde fået en overordentlig forbedring i togetjening. Man havde regnet med at klare godstrafikken med et enkelt dampdrevet godstog om dagen, men godstrafikken var varigt skrumpet så meget ind efter Ørholm papirfabriks nedlæggelse, at godstogene kunne klares med Triangelvognene som trækraft. Man sparede derved helt den regelmæssige dampdrift, og snart solgtes to af tre lokomotiver, så kun det bedste bevaredes ved banen som reserve og til enkelte store udflugtstog eller specielle transporter.

Med motortogenes indførelse steg persontrafikken straks til det dobbelte med en svagt stigende tendens, så der 1935 var

sket en 3-dobling og 1938/39 en 4-dobling, dog efter at man i 1932 havde fået endnu en Triangelvogn, M 3 og i 1938 yderligere én, M 4. Underskuddet slap man dog ikke af med lige med det samme, for dels kostede motorvognene i sig selv noget (ca. 50.000 kr./stk.), dels måtte man indrette vognskure og værkstedsfaciliteter til dem. Dertil kom ombygningen af en af personvognene til brug i motortogene. Desuden kostede det også noget at oprette flere trinbrætter med tilhørende læskure m.v., og først i 1932 kom regnskabet til at balancere, for derefter i 7 år i træk at udvise mindre overskud, nemlig indtil udbruddet af 2. verdenskrig, hvor anskaffelsen af gasgeneratorer og besværet med at holde disse i orden – foruden anskaffelsen af det efterhånden dyre generatorbrænde samt andre følger af krigstidens mangelsituation igen slog bunden ud af pengeposen, så kommunerne måtte til at punge ud for at holde driften i gang.

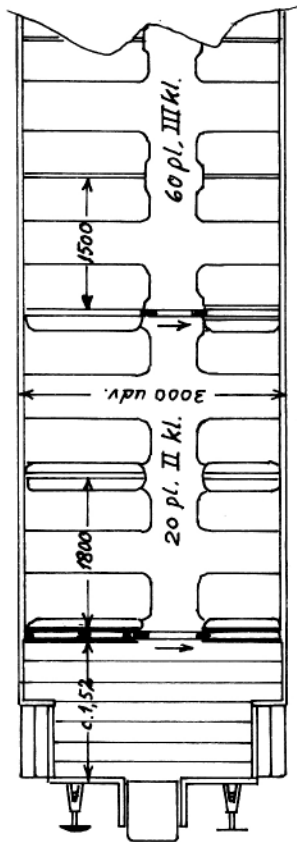
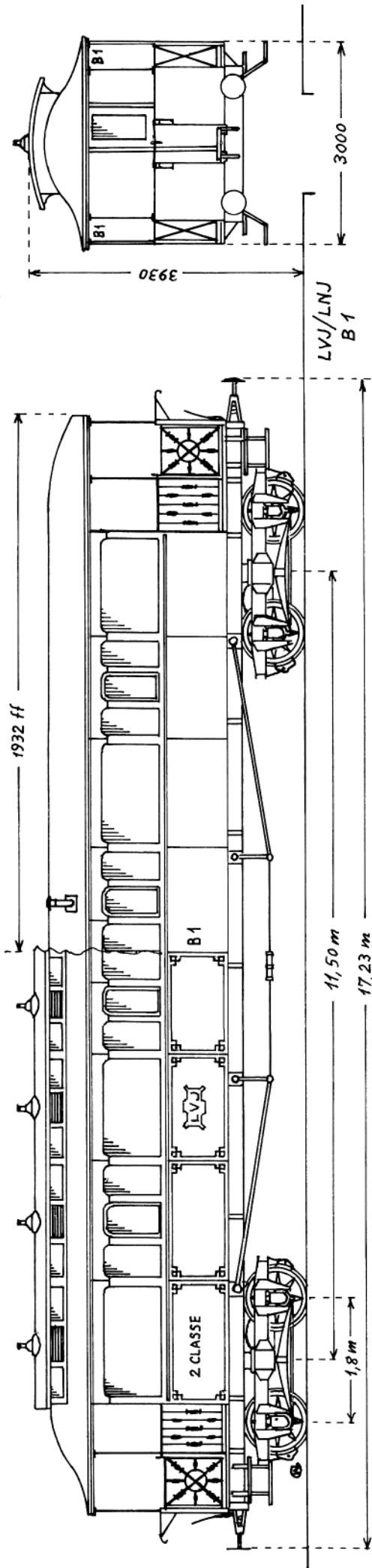
Persontrafikken steg til hidtil ukendte højder – op til det 8-dobbelte af de bedste tal fra før motoriseringen, og der kom også en vis opblomstring af godstrafikken, så det nu kneb for de små motorvogne at klare situationen, når de oven i købet var svækket ved gasdriften, og man måtte til at leje damplokomotiver hos DSB for at køre de større godstog.

Som nævnte fik motorvognene påmonteret gasgeneratorer under krigen. Det var blandt de første, der overhovedet fik sådan-

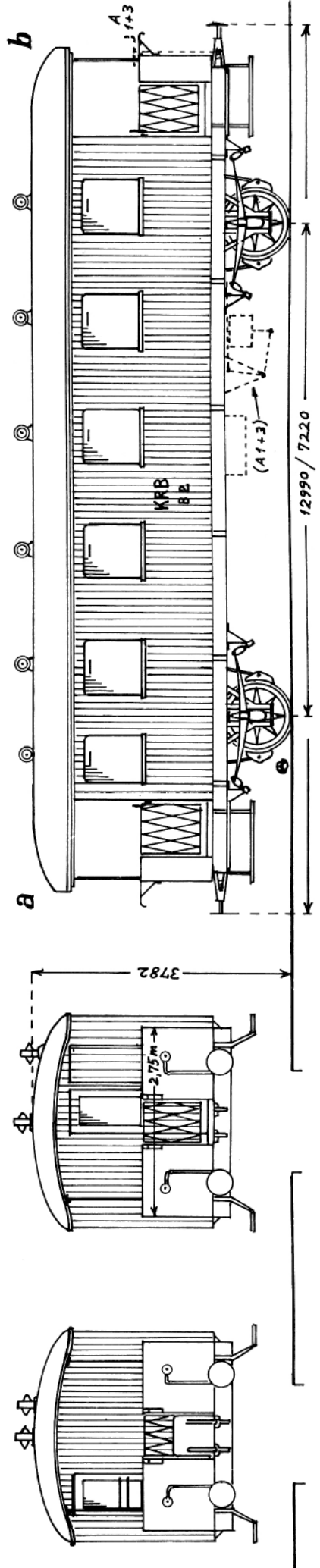
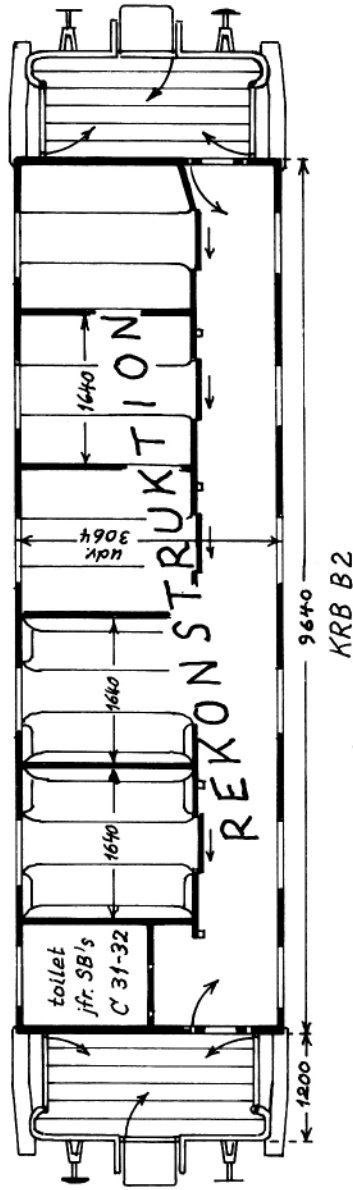


LNJ M1+C2+M2 c. 1930

ex. coll. V.J. Rasmussen.



LVJ B 1, Amsterdam 1900



KRB B 2, b-ende

KRB A 1+3, a-ende

A 1+3 toilet denne side
B 2 " mods. "

KRB A 1+3 og B 2, Scandia 1916.

A 1+3 vac. bremse + T
B 2 ej br. → TB (?)

ne anlæg i Danmark, så der dukkede flere reklamebrochurer op med billeder af LNJ M 1, der viste arrangementet af "Wodskou" trægassgeneratoren, monteret foran på en Triangelvogn. Den benyttede generator-type havde den fordel, frem for mange andre konstruktioner, at de forskellige "kakkellovne" var anbragt så lavt, at de ikke generede udsynet for føreren.

Kort efter krigens afslutning (1946) kunne man igen begynde at få benzin, og M 1-2 kørte herefter igen som benzinvogne, indtil skinnebusserne indførtes i september 1952, hvorefter M 1 gik til ophugning og M 2 kom til SNNB, hvor den udelukkende anvendtes til reservedele for SNNB's egne Triangelvogne. Men i modsætning til, hvad der var tilfældet de fleste andre steder, fik LNJ's Triangelvogne ikke lov til at tage den lidt med ro på sine gamle dage. Lige efter krigen (1947) begyndte privatbanerne at indføre skinnebusser til erstatning for det efterhånden opslidte materiel, men LNJ klarede sig stadig ganske godt med de efterhånden hele 6 stk. Triangelvogne, hvoraf 3 var købt brugt fra DSB: M 4 og 5 i 1938 hhv. 1943, var tidligere ME-vogne fra 1927, mens den i 1945 anskaffede 3-akslede M 6 var ex DSB MC 21 fra 1926. Vognene begyndte dog at udvise tegn på alderdomssvækkelse, ikke mindst fordi de under krigen havde måttet køre med gasseneratoranlæg, og M 6 var et dyrt og lidet driftssikkert bekendtskab. Underskuddet voksede desuden år for år, og persontrafikken begyndte at falde, efterhånden som bilerne kom i gang igen. Noget måtte der gøres. Man bestilte da en flok skinnebusser af 2. serie, men der var ret lang leveringstid, og man besluttede derfor at prøve, om ikke det gamle materiel kunne klare en køreplan med 20 minutters drift, svarende til S-togene på Nordbanen. Det forudsatte en køretid på kun 17 minutter, hvilket man mente at kunne klare, når man opgav 2 holdsteder og oprettede en automatisk krydsningsstation i Ørholm. Det viste sig imidlertid, at denne forcerede køreplan ikke kunne overholdes i den travle myldretid. Hele planen brød sammen, så tilslutningerne til og fra S-togene glippede, og forsøget måtte opgives efter 3 ugers prøvetid, ellers var både motorvogne og personale brudt fuldstændig sammen, og man måtte gå tilbage til at køre højst to tog i timen, suppleret med busser mellem Lyngby/DSB og Ørholm i myldretiden.

I efteråret 1951 ankom endelig skinnebusserne, og Triangelvognene kunne pensioneres. Man beholdt dog M 4 og 5 til fremførelse af godstogene. Deres betydning var dog stærkt svindende, og fra og med 1959/60 overgik al godstransport til banens lastbiler, så også den tilbageblevne M 4 kunne henstilles.

Nærumbanen anskaffede til åbningen 4 personvogne, alle midtgangsvogne med åbne endeperroner. De havde et noget særpræget udseende, sammenlignet med de vogne, der ellers anskaffedes til de danske privatbaner i de år, måske fordi de var bygget i Holland hos "Nederlandse Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmateriel", der åbenbart havde andre designtraditioner end vi var vant til.

De to "fine" vogne, B 1-2, var bogievogne med 8 fag, hvoraf de to var II kl. med polstrede sæder og modul 1800 mm, mens resten var III kl. med almindelige træbænke og modul 1500 mm. Vinduerne havde skiftevis én stor, fast rude og 3 små ruder, hvoraf den ene (midterste) kunne fældes ned, men derudover havde vognen tagrytter med talrige ventiler, så ventilationsmulighederne var nogenlunde alligevel, undtagen ved ekstrem sommervarme. Taget havde iøvrigt en besynderlig, svejft form, der nemmest lader sig beskrive ved hjælp af billeder! De store endeperroners gelændere og låger var forziret med en del "udanske" krummelurer og kunne minde om en mellemting mellem kaleidoskopbilleder og de kuglerammer, som formentlig nutildags helt er fortrængt af lommeregnerne. Men var vognkassen mere "pynnet" end vi var vant til fra Scandias sobre vogne, så var bogierne til gengæld overmåde simple. De var af profiljern og havde kun én stor, omvendt bladfeder i hver side, og akselafstanden var kun 1800 mm. Til gengæld tillod den simple konstruktion anbringelse af hele vacuumbremse-udstyret i selve bogierne, der således kun havde slangeforbindelse med den øvrige vogn - ikke noget med trækstænger til bremsetøjet, og vognene havde da heller ikke nogen form for håndbetjent bremse.

De 2-akslede vogne, C 1-2, var leveret med åbne sider over vinduesbrystningerne, men med hele gavlvægge, og taget havde samme svejftede facon som på de store vogne, men dog uden tagrytter. Vognene havde 5 bænkefag á 1500 mm, hvoraf det ene oprindeligt regnedes for II kl.

og havde sæder af rørfletning. Vognene var ment som sommerreserve, men blev efter 5-7 år ombygget med helt lukkede sider og trillingvinduer, så de kunne bruges hele året i al slags vejr. Også C-vognene var født med vacuumbremse, og efter ombygningen med lukkede sider fik de - ligesom bogievognene - dampvarmeapparater.

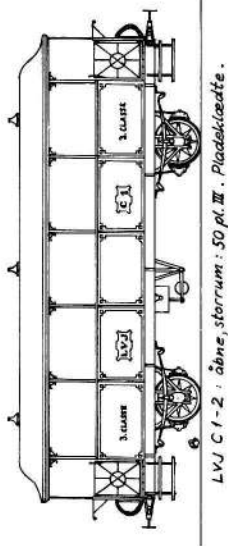
På grund af banens anstrengte økonomi ville man ikke ofre nybyggede vogne til motorvogne, men måtte klare sig med de forhåndenværende vogne, modificeret på forskellig måde.

De to små C-vogne var af en meget passende størrelse, men i første omgang nøjedes man med at indrette den ene, C 2, til rigtig motorbivogn. Den blev til gengæld ret kraftigt ombygget med nye, teakbeklædte sider og nyt tag, og den fik vinduer af samme slags som M 1-2, så den passede smukt i det ydre til motorvognene. Den kom derved til at ligne DSB's FA-vogne ganske meget, men var både længere og bredere (2 + 3 pladser i bredden), og siddepladsmodulet på 1500 mm betød 11 cm bedre knæplads end i motorvognene. C 2 fik fjernet vacuumbremsen og fik trykluftbremse i stedet, og de gamle petroleumslamper erstattedes med elektrisk lys fra motorvognens anlæg. Opvarmningen skete herefter med et koksfyret varmtvandsanlæg, og vognen fik rullelejer, så den var fuldt på højde med tidens bedste motorbivogne. Kun perronlågerne røbede, at det drejede sig om en af de gamle hollændere.

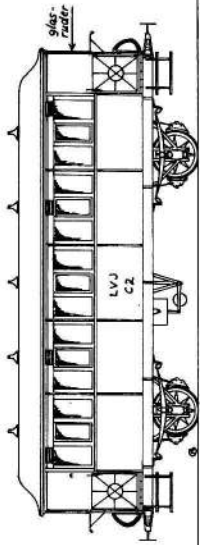
Normalt klarede man sig med denne ene bivogn, men C 1 blev dog nødtørftigt indrettet, så også den kunne indgå i motorvogne. Den ændrede ikke udseende, bortset fra, at den fik teakbeklædning, men også den mistede vacuumbremsen, der dog her erstattedes med skruebremse og trykluftledning. Vognen fik også rullelejer, men ikke centralvarme - den måtte nøjes med kakkellovn til opvarmning. Den fik, ligesom C 2, elektrisk lys.

De store bogievogne var ikke ligefrem velegnede til at indgå i Triangel-tog, og de var allerede i 1926 i en sørgelig forfatning. Man besluttede da at ophugge B 2 og bruge stumperne herfra til at lappe på B 1, som blev istandsat, så den stadig kunne anvendes i de få damptog, der endnu i enkelte tilfælde kunne blive brug for på særligt store dage.

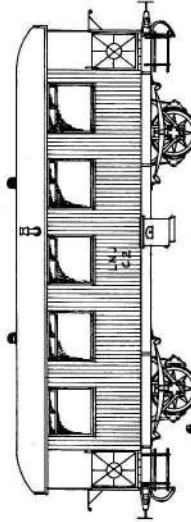
I begyndelsen af 1930'erne ebbede dampdriften helt ud til det ubetydelige, og i 1932 anskaffedes endnu en Triangel-



LVJ C 1-2 : åbne, storrum : 50 pl. III. Pladskædet.



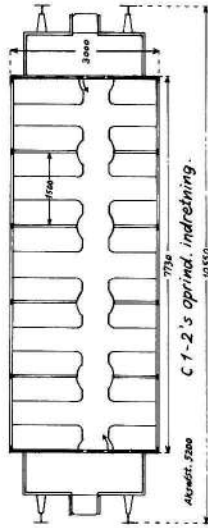
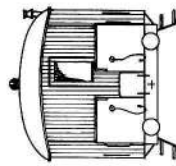
C 2 omb. sådan 1905, C 1 db. 1907. 1 II 10 pl. + 1 III 40 pl.



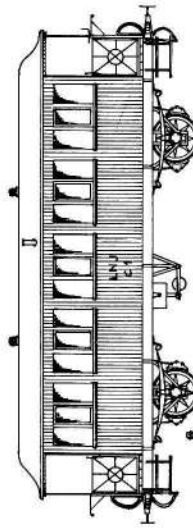
C 2 omb. sådan 1926 (motorvogn). 50 pl. Fikl. 2 ordl. Kolafyr.

Lyngby-Vedbæk Jb. 1900-'23
 Lyngby-Nærum Jb. 1923 ff.
 De to åbne personvogne C 1-2
 og deres senere skæbne.

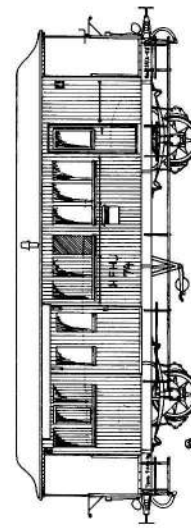
Bygget år 1900 af
 Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en
 Spoorwagemateriaal, Amsterdam, Holland.



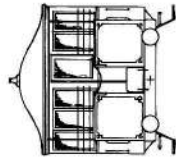
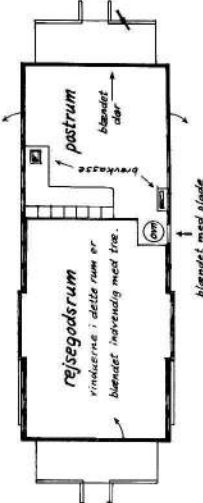
C 1-2's oprind. indretning.



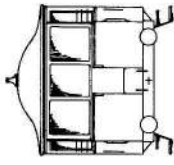
C 1 omb. sådan 1926. 48 pl. fællestkl. 3 ordl. Varme: Koksgeblæs.



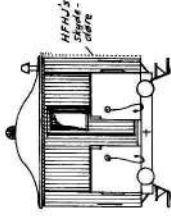
C 1 i 1933 til HFJ, her omb. til post- og rejsegodsvoغن D 74.



C 1-2, oprindelig gavk.



C 1-2, pladskædet til 1926.



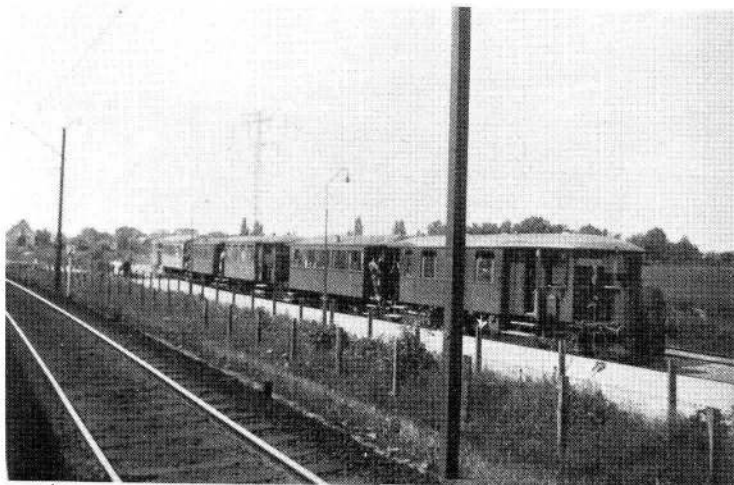
LFJ C 1. 1926-1953
 HFJ D 74. 1953 -

Skizzerne nedtegnet
 efter hovedmål og
 diverse fotografier.
 HFJ D 74's indretning
 efter Jens Bruun-Pallesen.
 Målestok 1:87.

H. Røpke, april 1972
 Nedfot til
 1:160.
 = 9mm-X

vogn, M 3. B 1 blev herefter lettere moderniseret, idet man nu fjernede vacuumstyret og gav den trykluftledning samt elektrisk lys og hele to kakkellovne. Taget fik også en "ansigtsløftning", idet man simpelthen lagde et nyt, højt hvælvet tag oven på det svejfede tag, så vognen nu havde svejft tag indvendig, men ikke udvendig!

B 1 beholdt pladebeklædningen, og den anvendtes i øvrigt kun sjældent. 2. verdenskrig affødte dog en så voldsom stigning i persontrafikken, at der hyppigere optrådte store tog med indtil 3 arbejdende motorvogne (med gasgenerator!) og alle 3 personvogne i brug, jf. billedet fra Jægersborg 1944, hvor toget består af M 1 + B 1 + C 2 + M 2 + C 1 + M 4!



?/Greg. Jægersborg 1944

LNJ M? + B1 + C2 + M1 del. 2 + C1 + M4

I 1945 havarerede B 1 imidlertid, så den aldrig kom i drift mere: den tabte den ene bogie, da den var på vej fra Nærum, lige før toget skulle køre over Mølleåbroen. Var uheldet sket på broen, kunne det have fået katastrofale følger, da vognen let kunne have gennembrudt rækværket og styrtet i åen. Men uheldet blev begrænset, og vognen kunne slædes tilbage til Nærum, hvor den henstod i nogle år med den ene ende hvilende på en trolje, mens man i stedet lejlighedsvis lejede en af DSB's efterhånden overtallige motorbivogne litra FE, der ikke blot var 4 t lettere end B 1, men tillige havde rullelejer og oven i købet var

meget bekvemme med polstrede sæder og 1610 mm fag.

I de mere trafiksvage timer kørte motorvognene ofte solo, så de måtte vendes i både Lyngby (senere Jægersborg) og Nærum (ved Skodsborgvej), og der kørtes også somme tider med 1 motorvogn og 1 bivogn, så der måtte både vendes og løbes om i hver ende af banen.

B 1 ophuggedes i 1949, mens C 1 og navnlig C 2 anvendtes flittigt helt til skinnebusserne afløste de gamle motorvogne. C 2 ophuggedes i 1952, hvorimod C 1 fik en kortere fortsættelse af sit liv, idet vognen solgtes til HFHJ, der lod den ombygge til post- og rejsegodsvognen E 74, jf. tegningen.

En enkelt LNJ-specialitet skal endnu nævnes: motortogene medførte aldrig nogen postvogn, men der var på den smalle førerrumsdel anbragt et par postkasser udvendig på motorvognene, mens større postsager transporteredes i førerrummet.

Der leveredes endnu én Triangelvogn (bortset fra diverse ombygninger) med "sære" vinduer KRB M 1, der ligesom LNJ's vogne havde store, faste vinduer med trækruder over, men vinduerne havde ved KRB afrundede hjørner foroven, og man havde af hensyn til den indre inddeling også anvendt nogle smalle vinduer af samme type.

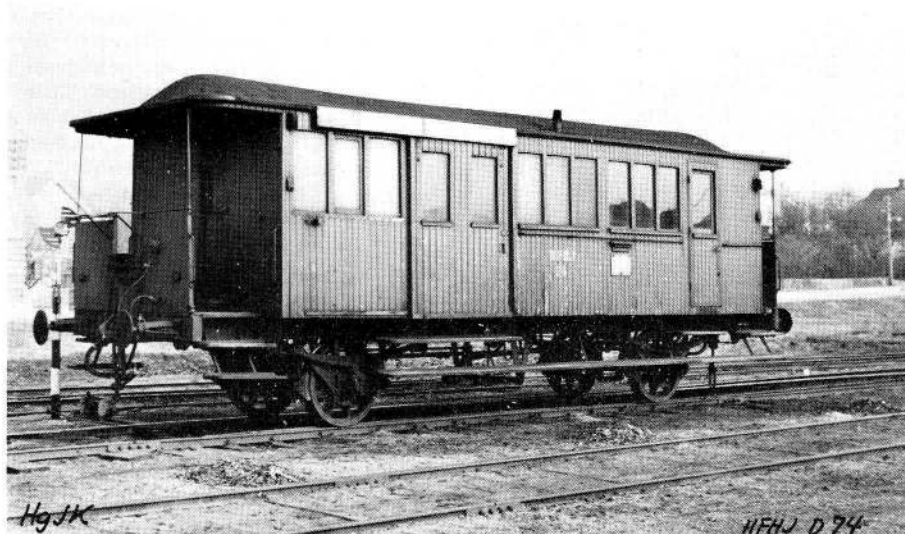
KRB's vogn var mere moderne indrettet end sine forgængere, idet den havde både toilet - ganske vist kun et meget lille TC (tørkloset) - og desuden fjedrende sæder med læderbe-træk, et stort komfortmæssigt fremskridt på III kl. dengang.

En anden ting forøgede også komforten: Den forøgede akselafstand, 5,4 m mod tidligere 5,0 m, hvilket i høj grad ned-satte vognens tendens til at slingre ved højeste hastighed. Også vognens varmeanlæg var af den bedre slags: koksfyret varmtvandsanlæg, der var lettere at styre til rette temperatur end de varmeanlæg, der anvendte motorens kølevand - eller endnu ringere - varmen fra udstødningsgassen, der benyttes i Nærumbanens vogne Mlog M 2.

Pladsforholdene i KRB M 1 var bedre end i LNJ's vogne i henseende til siddepladsmodul, der var forøget til 1520 mm (1560 mm i toilet-faget) mod LNJ's 1390 mm. Men den store tykkelse af de postrede rygstød bevirkede, at den resulterende plads snarere var lidt mere kneben end ved Nærumbanens træbænke - men man sad alligevel behageligere.

Passagerafdelingen var delt i to dele, hvoraf den bageste på to fag var til rygere. Den forreste på bare ét fag var for ikke-rygere. I det forreste, venstre hjørne var det overmåde beskedne toilet indpresset, mens der i højre hjørne var et skorstenrør fra varmekedlen. Resultat: Kun 7 siddepladser til ikke-rygere!

Det punkt, hvorved KRB M 1 adskilte sig mest fra hovedparten af Triangelvogne var dog postrummet, der var indrettet på bagperronen, som var udvidet et stykke ind i vognens brede del. Rummet var kun på 4,75 m² og anvendtes kun til post i visse tog, hvorfor det foruden brevkasserne og den beskedne sorteringsreol, tillige



HgJK

HFHJ D 74

var udstyret med 4 klapsædepladser, der kunne anvendes af publikum i ikke-postførende tog.

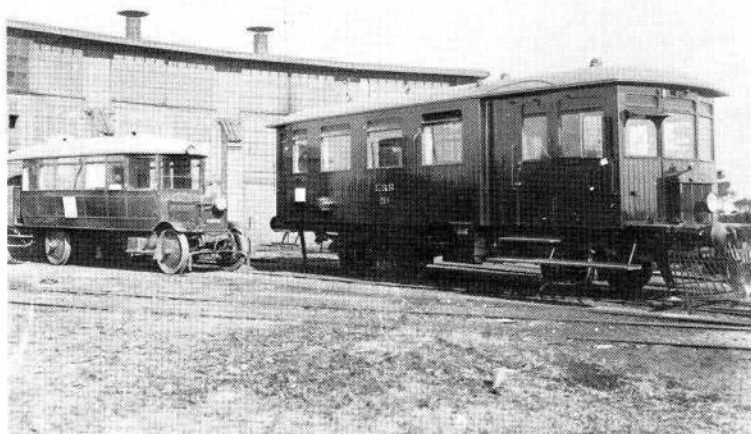
Forperronen var mindre end hos LNJ, men havde dog halvanden fløjdør i hver side og tillod indladning af enkelte stykker voluminøst rejsegods, selv om det også var en begrænsning, at toiledøren vendte ud til forperronen, så det var meget småt med vægplads.

Under vognen var ophængt 2 stk. fiskekasser, så de hyppige fisketransporter ikke skulle genere de rejsende med ilde lugt og ulækre aflejringer i bagagerummet.

Køge-Ringsted banen var en af de nyere privatbaner, der kun en ganske kort tid lige efter sin start (1917) kom til at opleve et driftsoverskud - bortset fra nogle få år under og lige efter 2. verdenskrig. Men selv om banen det meste af sit liv kørte med underskud og var i konstante økonomiske vanskeligheder, så var både gods- og persontransporterne betydeligt mere stabile end tilfældet var på Nørumbanen, og de lod sig

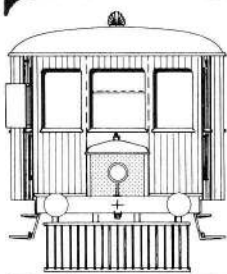
heller ikke i større grad anfægte af, at man begyndte at motorisere driften i 1926. Godstrafikkens stabilitet beroede nok på, at man fungerede som havnebane for Ringsted samt at man længe havde gode roetransporter for sukkerfabrikken Vestsjælland, senere kaldet Gørlev Sukkerfabrik.

KRB's første motorisering skete ved hjælp af Danmarks første "skinnebus", nemlig Triangelens første forsøgsvogn fra 1921, som man havde lejet fra Hammelbanen (AHTJ M 3). Den var med sine 20 siddepladser og intet bagagerum alt for lille, men erstattedes i 1927 af banens første "rigtige" Trian-



fra P.T.

AHTJ M 3 + KRB M 1. Køge 1926?



motor materiel 1



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



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

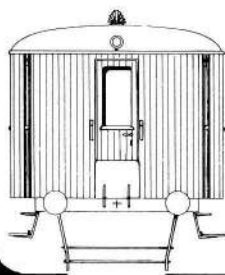


Det rummer lister over alle vognene og deres senere skæbne.



Alle typer er vist i tegning og foto. Der er ialt 70 tegn. i 1:87 og 120 fotos på de 136 s. Prisen - kr. 110,- incl.forsendelse fra

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



gelvogn, den oven for omtalte KRB M 1, der allerede året efter efterfulgtes af endnu en Triangelvogn, M 2, af en helt anden type (benzin-elektrisk), som vi senere skal komme nærmere ind på.

Antallet af rejser steg ganske vist lidt efter indsættelsen af motorvognene M 1 og M 2, men udsvinget fra tidligere var ikke større end de tilfældige variationer, der hele tiden havde været fra år til år, selv om man samtidig havde udvidet toggangen fra 4 til 6 togpar og sat køretiden ned med omkring 20 minutter for hele strækningen, og det til trods for, at man havde oprettet talrige trinbrætter for motortogene. Hvad vi ikke kan vide er, om trafikken måske ville være faldet videre med det samme, hvis man ikke havde motoriseret, men efter ca. 3 år kom den økonomiske krise, og nu kunne intet standse passagernedgangen, før krisen efter nogle år ebbede ud, og passagererne vendte tilbage. Underskuddet holdt sig inden for tålelige grænser, efter at man havde foretaget alle mulige (samt en del umulige) besparelser, deriblandt en så godt som total afskaffelse af dampdriften, efter at man i 1937 havde anskaffet en tredje Triangelvogn, hvorefter disse vogne i reglen også kunne klare godstrafikken. Når man herefter alligevel enkelte gange havde brug for at køre specielt store tog, kunne man som regel

i Køge leje damptrækraft hos ØSJS, der altid trængte til at tjene en ekstra skilling, og som havde ret gode dampreserver, så man ikke behøvede at ofre en istandsættelse på lokomotiv nr. 1, som man havde henstillet urepareret i 1937, da nr. 2 blev opbrugt.

Det må lige bemærkes, at KRB's lokomotiver nr. 1 og 2 faktisk var lovlig store til den trafik, banen fik, hvilket bl.a. kan ses deraf, at de to maskiner i årene 1933-1937 faktisk kun kørte mindre end 10% af togkilometrene, hvorefter dampkilometrene så godt som helt bortfaldt, selv om godstrafikken nærmest var lidt stigende. Måske havde banen i sine første år været bedre tjent med et par mindre, 2-koblede maskiner til de lette tog, der i hele banens levetid helt dominerede KRB's trafik.

Der anskaffedes ikke i første omgang nogen bivogn til M 1, og noget tyder på, at man kun i meget begrænset omfang anvendte påhængsvogne til passagerer i KRB's motortog, for i 1945, hvor banens persontrafik havde et af sine højdepunkter, solgte man to af sine tre personvogne til HHJ, hvorefter man kun havde den "fine" vogn B 2 tilbage til brug i "store" tog! KRB's personvogne var i det ydre ens og havde både samme mål og samme vinduesinddeling, på trods af, at A 1 og A 3 var rene III kl. midtgangsvogne, mens B 2 var sidegangsvogn med 2 II kl. og 3 III kl. kupeer samt toilet. Vognene var af udseende helt normale for sin tid: Teakklædte med åbne perroner, buet tag og spejlglasruder, og de havde de "hellige" mål 12990 mm over pufferne og akselafstand 7220 mm, der gik igen for en lang række privatbanepersonvogne fra 1911 og fremover. B 2 vejede 14 t og var således lidt rigeligt tung til Triangelvognene, men man måtte bruge, hvad man havde! Tegning af vognenes indre haves ikke, men vinduesinddelingen tyder på, at alle 5 kupeer var lige store, modul ca. 1,6 m, så forskellen

mellem II og III kl. kun bestod i sædernes beskaffenhed samt eventuelt lidt overfladisk ekstra tingeltangel på II klasse. Vognen havde til det sidste kun nøgne træbænke på III kl. Det vides ikke, i hvilket omfang vognene var blevet indrettet med henblik på anvendelse i motortog: Trykluftbremse, egenvarme, rullelejer etc., men de må i det mindste have haft trykluftledning.

I 1956 udrangeredes den gamle B 2, da den nu var moden til en større istandsættelse, og det var billigere i stedet at anskaffe en brugt motorbivogn fra DSB's overskudslager: Den lille 5 fags FD 4805, der tjente KRB indtil banens nedlæggelse i 1963. FD-vognen rummede lige så mange siddepladser som gl. B 2 og havde oven i købet lædersæder, og så vejede den godt 4 t mindre. Den overtog den gamle vogns literering: B 2 - så behøvede man ikke at lade støbe nye bogstaver og tal til at anbringe på nyanskaffelsen!

Under krigen fik alle KRB's motorvogne gasgenerator af mærket "Bukh", monteret forpå. Men i modsætning til Wodskou-generatorerne på Nørumbanen, ragede Bukh-"kakkellovnen" helt op til tagskægget, mens diverse filtre m.v. til gengæld var anbragt under vognen, så der alligevel blev et tåleligt udsyn, da kakkellovnen anbragtes helt ude i venstre side, oven på venstre forpuffer.

Da de gasdrevne vognes trækraft var ringe og trafikmængden under krigen større end normalt, fik motorvognene meget travlt, og man supplerede dem oven i købet med en landevejsbus, der udstyredes med jernbanehjul og gasgenerator og i næsten 10 år kørte nogle af de svagt benyttede tog. Den havde kun 28 pladser, hvilket

så vidt jeg kan skønne oven i købet må have været inclusive ståpladser, og den kunne under ingen omstændigheder medføre bivogn(e).

Efter krigen afmonteredes gasgeneratorerne (1945/46), og motorvognene kørte en tid atter på benzin. 1952 udskiftedes imidlertid motorerne i M 1 og M 2 med 125 hk Leyland dieselmotorer, men M 1 udrangeredes allerede 1959, da den betegnedes som så slidt, at det ikke kunne betale sig at reparere mere på den. Men da havde banen allerede anskaffet en anden, ældre dieselmekanisk vogn,

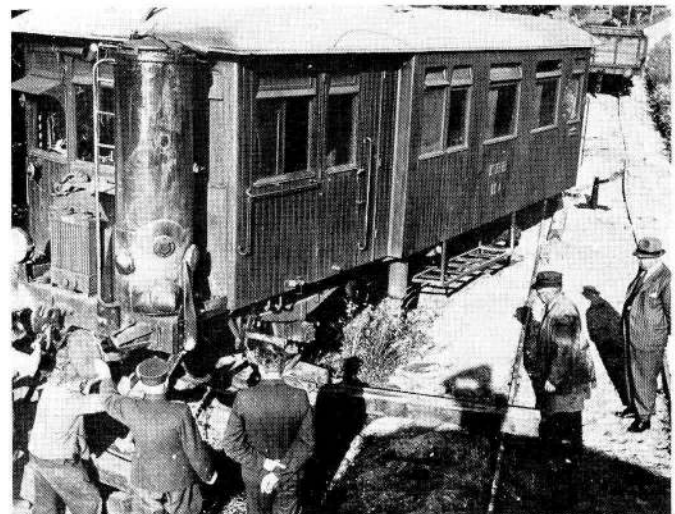
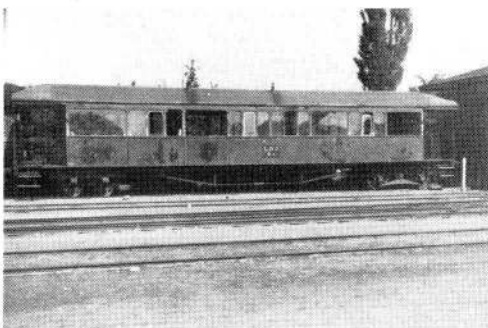
KRB M 4", ex DSB MC 654, samt en brugt skinnedbus, ex VVGJ SM 5, så man klarede sig med motormateriel lige indtil ét år inden banen lukkede, hvor uheldet ville, at KRB's remise brændte, og med den både M 2, 3 og 4", så man i banens sidste driftsår måtte klare sig med lejede motorvogne fra ØSJS og OHJ.

Måske skal vi lige nævne, at M 1 en juninat i 1943 kort uden for Køge påkørte en løsgående tyr, der blev dræbt på stedet, men samtidig afsporede M 1 på alle 4 hjul, uden at den dog væltede, og ingen anden end tyren kom noget til. M 1 havde kun taget ubetydelig skade og kunne hurtigt indsættes i driften igen.

H. Alkjær

Billedet nederst til venstre viser LNJ B 1 (arkiv EVP), og billedet herunder er den afsporede M 1 efter mødet med tyren.

Der er flere billeder at finde i DJK 38, Nørumbanen (pris kr. 78,- gennem DJKs salgsafdeling), DJK 17, Lyngby-Vedbæk banen (udsolgt) og DJK 20, Køge-Ringsted banen (udsolgt).



fra B.T.

KRB M 1, 1943

UHELD

BRAMMINGEULYKKEN 26. juli 1913

Der har tidligere i SP været to artikler om Brammingeulykken. Lad os af hensyn til nye læsere ganske kort repetere, at det var tog 1029, der forulykkede nær vogterhus 21 mellem Bramminge og Tjæreborg. 15 dræbtes, 20 blev hårdt sårede og mellem 60 og 70 fik lettere kvæstelser. Årsagen til at "Emigranten" - som toget blev kaldt i folkemunde - forulykkede hævdes at være en solkurve. Men lad os se nærmere på omstændighederne ved denne frygtelige ulykke.

Toget var oprangeret således: K 505, A 154, QE 34468, EM 2151, AS 283, CB 466, CB 1003, AA 20, CN 11049, AN 447, CM 10277 og CM 10226.

Alle litereringer er den, som vognene havde i 1913. Toget bestod således af 34 vognaksler svarende til 24,9 vognladninger efter den tids måde at beregne bremsevægten på.

De 3 forreste vogne havde været med fra København, de 3 næste var indrangeret i Fredericia - det var især disse vogne, der var skyld i så mange døde og hårdt sårede, de 4 bageste vogne var fra forbindelsestoget, tog 934.

Hvad var det nu for vogn-typer?

QE 34468

var en 2-akslet brunmalet godsvogn med bremsehjul. Bygget af Scandia i 1898. Lastevne 12,5 t, taravægt 7,9 t.

EM 2151

4-akslet rejsegodsvogn, bygget af Scandia 1909. Last 15 t, tara 24,5 t.

AS 283

4-akslet kombineret 1. og 2. kl., Scandia 1904. Tara 38,7 t. 8 siddepladser på 1. kl. og 24 på 2.

CB 466

2-akslet personvogn af træ. 50 pladser på 3. kl. Lauenstein 1865. Tara 10,9 t.

CB 1003

som CB 466. Bygget i Randers 1865. Tara 9,6 t.

AA 20

4-akslet 1. og 2. kl. vogn (10 hhv. 28 pladser). Skabo 1894. Tara 25,3 t.

CN 11049

4-akslet personvogn med 56 pladser på 3. kl. Scandia 1910, tara 40,2 t.

AN 447

4-akslet 1. og 2. kl. med 8 + 24 siddepladser. Scandia 1910, tara 40,2 t.

CM 10277

4-akslet 3. kl. med 72 pladser. Scandia 1911, tara 34,8 t.

CM 10226

4-akslet, 3. kl. - 72 pladser. Scandia 1913, tara 34,4 t.

Når en så alvorlig ulykke som den ved Bramminge har fundet sted, sættes et større apparat i gang. Jeg tænker her ikke på den egentlige hjælp til det forulykkede tog og dets ofre, men på alle de instanser, der skal klarlægge - eller forsøge at klarlægge - omstændighederne ved ulykken. Auditor, politi, teknikere, domstole, erstatningskommissioner o.s.v.

Alles øjne hviler på stedet, det skal aviserne nok sørge for.

Allerede før det egentlige redningsarbejde var overstået, var man i fuld gang med at planlægge, hvordan trafikken kunne genoptages. Man havde forventet, at trafikken kunne komme i gang igen næste dag - det var en søndag - ved middagstid. Det kom også til at passe, idet man fra og med tog 1014, kl. 12.40, gennemførte alle tog mellem Lunderskov og Esbjerg begge veje. At det kunne gøres så hurtigt, endog før alle forulykkede var fremdraget af ruinerne, skyldtes at terrænforholdene var sådan, at der uden alt for meget besvær kunne lægges et nyt spor uden om ulykkesstedet.

Pressen havde haft travlt. I de større byer havde de forskellige aviser udsendt løbesedler om den frygtelige hændelse. Den øvrige del af befolkningen fik først kendskab til ulykken da søndagsaviserne udkom og samtidig dukkede den første kritik af det der var sket op, ikke helt uberettiget. Som en kommentar til en udtalelse af direktør ved statsbanerne, Høllens, om årsagen til ulykken: måske en solkurve - kommenterede en avis med hvas pen:

"Om Almenheden kunde tage denne Forklaring for gode Varer faar staa hen. Men mærkeligt nok" fortsætter avisen, "havde DSB's høje Embedsmand intet at sige til det Faktum, at det forulykkede Eksprestog stik imod alle Regler ikke var ensartet

sammensat, men bestod af 5 store fireakslede Vogne, mellem hvilke var anbragt 2 af de ældste smaa Kupevogne (den ene endog 50 Aar gammel!). Mange er af den Mening, at man her har den virkelige Aarsag til Katastrofen; under den stærke Fart var en af disse forældede Vogne hoppet af Sporet - og Ulykken var uundgaelig."

Det sidste synspunkt er nok noget forhastet, men at de gamle og svage vogne stærkt har været medvirkende til ulykkens omfang, hersker der ingen tvivl om.

Men ikke alt det aviserne skrev var nu lige sagligt. I spalterne dukkede en frygtelig historie op om ligrøveri som optog sindene stærkt. Flere aviser kunne meddele, at en sortklædt mand var set gående rundt og plyndre de døde ofre. "Pålidelige kilder" (de er altid til stede ved sådanne lejligheder!) på stedet havde set, hvordan han gik rundt til de døde og tømte deres lommer for værdigenstande. Man kan nu godt spekulere på, hvorfor ingen greb ind, der var trods alt ikke så få på stedet. Det viste sig senere, at den formodede "ligrøver" var en politimand fra Esbjerg, som havde fået til opgave at sikre de dodes værdigenstande. Han havde samlet smykker, ure og lignende samt rede penge - over 10.000 kr. - og alt hvad han fandt blev ført på lister, hvor han noterede fra hvilke ofre, de indsamlede værdier stammede. Det har nok været en bedsk pille at sluge for de aviser, der var hoppet på historien, da de nogle dage efter måtte dementere deres noget barske historie.

Man er i dag ikke altid lige begejstret over den måde, flere blade behandler begivenheder og personer på. Det er vist noget med det "presse-etiske", der efter de flestes mening ikke er helt i orden. Men tro ikke, at man i 1913 var bedre. Selv store blade skildrede ting og sager på en sådan måde, at man må gyse, når man læser det; men man så måske dengang anderledes på tingene - i de gode, gamle dage! Den måde man udpenslede rædslerne på ved Brammingeulykken, ville vist ingen eller næsten ingen aviser vove at gøre i dag. Man behøvede ikke at tage fantasien til hjælp for at forestille sig hvor frygteligt det, der var sket, var. Her er et par eksempler på stilen:

"Med Økser, Save og Jordhakke brød man Vogn-Ruinerne løs af deres Sammenhæng. Alle Vognenderne var trykket ind. Da man fik Vogntagene brudt

op, kom de fastklemt Ofre til Syne. Nogle faldt ned fra de oprejste Stillinger, blaasorte i Ansigterne ..."

Peter Sabroe (en kendt dansk politiker) var blevet dræbt ved ulykken, om ham skriver en anden avis:

"Manden (en medrejsende), der havde kendt ham, var krøbet uskadt ud af den splintrede Bund i Vognen, og saa da Folketingsmanden hænge med Benene nedefter, fastklemt ved Hovedet, som var delvis knust, idet Vognens Planker fra begge Sider havde holdt ham fangen. Ansigtet var ukendeligt. Man bar ham foreløbigt hen paa en Rugmark og lagde ham paa Rygstødet fra en Sofa i en af de knuste Vogne."

Hyggelig læsning for de efterlevende. I et andet blad skrives der: "En tysk Dame havde faaet en Nagle tværs gennem Hovedet. Hun levede da hun blev trukket frem og blev ved at gentage: "Lassen Sie mich schlafen", men hun døde kort efter at Hjælpetoget var kommet" - lyder det lakonisk.

Lignende dødsscener beskrives indgående, f.eks. ofre, der stærkt lidende beder om at få en revolver, så de kan gøre en ende på smerterne, eller hvad mener man om en beskrivelse af en mand, der tager afsked med sin døende kone. Ligeså slem er beskrivelsen af scenen med barnet, der sidder chokeret og helt forstenet og ser på sin døde mor og søskende. Ja, det er stærke sager. Selv lokomotivføreren fra A-maskinen, der fuldkommen ude af sig selv vandrer planløst omkring i en choktilstand beskrives nøje.

Derimod er en øjenvidneskildring af ulykkesøjeblikket mere saglig, og virker næsten langt mere end de ublufærdige skildringer, jeg gav eksempler på før. Denne skildring giver et helt klart udtryk for, at omfanget af ulykken er de 2-akslede vognes skyld. "Jeg saa Vognene bore sig ned i Jorden, og de smaa Kupevogne midt i Toget blive hævet i Vejret for at falde knuste ned. I det første Sekund efter Ulykken var der ganske stille. Man hørte kun Dampen fra de to Lokomotiver, som Lokomotivfolkene havde været koldblodige nok til at slaa fra før de reddede sig ved at springe af. Men straks derefter lød en Jamren og Skrigen og Stønnen."

Alle kræfter var selvfølgelig sat ind på at hjælpe de sårede, men også de mere eller mindre chokerede, men iøvrigt uskadte rejsende, måtte i mange tilfælde

hjelpes, da flere var så chokerede, at de ikke selv var i stand til at klare sig. I løbet af lørdag aften den 26. juli var man færdig med denne opgave og nu begyndte det uhyggelige arbejde med at søge efter og fremdrage de lig, der endnu var begravet i ruinerne. Man forsøgte, når det var muligt, at identificere de omkomne på stedet. Først kl. 17.00 søndag aften den 27. juli kunne det meddeles, at der var ryddet fuldstændigt op på ulykkesstedet og at det nu var udelukket, at flere omkomne kunne findes.

Lørdag aften var trafikministeren kommet til stede og han forblev på ulykkesstedet til søndag aften. Et flere sider langt telegram blev afsendt til kongen, som på denne måde fik alle på det tidspunkt tilgængelige oplysninger om ulykken.

De første forhør blev foretaget af politiet straks efter at ulykken havde fundet sted. Politiet anmodede sammen med bannen om at auditøren kom til stede.

Den 28. om aftenen ankom chefen for statspolitiet, idet justitsministeren havde anmodet ham om at lede forhørene.

På det tidspunkt var man godt i gang med at rydde op og noget af materiellet var allerede fjernet. K 505 var blevet transporteret til Esbjerg og man var ifærd med at rette det andet lokomotiv (A 154) op fra den stærke hældning, det havde indtaget ved afsporingen. A 154 var forbavsende uskadt efter den dramatiske afsporingens voldsomhed. Nogle buler og skrammer var der fremkommet, men disse skader stod slet ikke i forhold til det, der var sket med det øvrige materiel.

Også QE-vognen var fjernet og henstod nu i Tjæreborg. Togets to bageste vogne var også fjernet. Disse to vogne havde kun været delvis afsporet og efter at de var kommet på spor igen, var de blevet kørt til Bramminge.

De øvrige vogne befandt sig derimod stadig på ulykkesstedet og fremviste et yderst mistrøstigt syn. EM 2151 var delvis væltet, men var iøvrigt kun ret ringe beskadiget. AS 283 var væltet og lå næsten helt ude i grøften. Vognkassen havde modstået afsporingen forbavsende godt, f.eks. var kun halvdelen af ruderne knust, til gengæld var den bageste vognende i en sørgelig forfatning - næsten knust. Det var forøvrigt et gennemgående træk, at de store truckvogne alle især havde fået skader i vognenderne, hvilket ikke var så underligt, når man

ved, hvordan ulykken forløb, idet afsporingen bevirkede, at vognene løb op i hinanden - en slags harmonikasammenstød. Vognkassen (AS 283), der var lukket for enderne - havde klarret sig forbavsende godt og havde modstået den store tryk-påvirkning på en sådan måde, at denne vogn types overlegenhed i en sådan situation var blevet klart bevist.

CN 11049 var presset så meget op imod AS 283, at der kun var 2 centimeter mellem disse vogne. CN-vognens ender var svært massakrerede, men kun 4 af 11 ruder var knust. AN 447, der var koblet til CN-vognen, var væltet og havde næsten knuste ender, men kun 3 ruder ud af 10 var knuste. Også her var resten af vognen intakt.

Som nævnt var der kun 2 cm mellem AS 283 og CN 11049. Mellem disse vogne var det, at de 2 små 2-akslede vogne havde været indkoblet i toget. Disse 2 vogne + den 4-akslede gamle vogn var fuldstændig knuste og var ved afsporingen blevet slynget ud til siderne, næsten som pindebrænde. Af CB 1003 var der kun bunden tilbage i nogenlunde hel tilstand. Denne bund lå opad på græsset syd for sporet og havde på sin vej ind på marken væltet en telegrafpæl helt om, hvilket havde haft til følge, at telegrafpælen blev afbrudt i samme øjeblik som uheldet skete. Hjul og aksler var revet af CB 1003's bund og lå ligeledes for sig et godt stykke inde på marken. Af de 3 vogne var bunden af CB 1003 det eneste større hele stykke, der var tilbage. Af CB 466 og AA 20 var der ikke et helt stykke tilbage. Det står altså helt klart, at det var de ældre og lette vogne, der befandt sig i midten af toget i ulykkesøjeblikket, der havde været årsag til, at ulykken havde udviklet sig til den helt store katastrofe. De har ikke - med deres lette og spinkle konstruktion - kunnet klare de store kræfter, de blev påvirket af ved afsporingen.

At det har været meget store kræfter, det har drejet sig om, ses bl.a. af, at det nordre spor et sted er blevet revet over - der skal trods alt noget til at rive en skinne over.

Man var i færd med at justere og efterse sporet i juli måned. Ved dette arbejde fjernede man ballasten (grus). De første undersøgelser kunne tyde på, at på grund af den stærke varme var der sket en kastning af skinnen og en såkaldt sol-

kurve var opstået. To gange om dagen var der strækningseftersyn og tidlig lørdag morgen havde et sådant eftersyn fundet sted uden at man havde fundet noget unormalt ved sporet.

Dengang arbejdede man også om lørdagen og da arbejds holdet var i færd med justeringen af sporet - det drejede sig bl.a. om sporets højde, opdagede man en kastning af sporet på et kortere stykke på 6-7 m. Arbejds holdet gik omgående i gang med at rette sporet ind, og dette arbejde var tilendebragt kort inden toget, der forulykkede, skulle passere stedet. Dele af sporet havde således været blottet for ballast, og i den stærke sommervarme var temperaturen i skinnerne høj, hvilket måske forårsagede, at sporet, da toget passerede stedet, igen kastede sig - muligvis også på grund af de stærke rystelser toget bevirkede i skinnerne, og afsporingen er derfor sket.

I øvrigt udgik der - kort efter ulykken - fra statsbanerne en meddelelse til personalet, hvori indskærpedes de ordrer, der var gældende med hensyn til sporet, når det var meget varmt, således at man kunne gardere sig så godt det lod sig gøre mod kastninger i sporet.

Øjenvidner hævdede, at toget havde kørt meget stærkt, og netop dette punkt beskæftigede man sig meget med for at få fastslået, om dette havde været tilfældet og måske havde været medvirkende til ulykken. Det var Valdemar H. Merner fra statspolitiet, der foretog disse undersøgelser efter - som tidligere nævnt - justitsministerens ordre.

Ved afhøring af togpersonalet - togfører og, som det hed dengang, togbetjente - viste det sig med hensyn til det specielle spørgsmål om farten, at ingen havde bemærket noget usædvanligt; den havde været som den plejede. Det bør måske her nævnes, at ingen af togets personale var kommet til skade. Alle (4 togbetjente, hvoraf den ene var fungerende togfører) mente altså, at farten havde været som sædvanlig. Lokomotivpersonalet mente ikke at man på noget tidspunkt havde kørt mere end de tilladte 90 km/h. Hvad man derimod ikke hører om ved forhørene er, at der fandtes en lokal instruks for kørsel mellem Bramminge og Tjæreborg på det tidspunkt, hvorefter 70 km/h skulle være højeste hastighed. Det har ikke været mig muligt at få verificeret dette, men nu afdøde baneingeniør Esmarch har hævdet rigtigheden af hastighedsned-

sættelsen på den pågældende strækning. Men tilbage til farten. Mens togpersonalet hævder, at farten ikke har været for høj, er der flere banearbejdere, der hævder, at togets fart havde været meget stor. Men Mensen kan nu godt lægge til og trække fra og selvom lokomotivpersonalet hævder, at de over en længere strækning ikke har kontrolleret hastighedsmåleren, finder han ret hurtigt ud af, at farten må have været høj, når den forreste maskine efter at have revet sig løs er fortsat 225 meter ud ad linien, selvom tenderen var afsporet med alle hjul (hjulene havde skåret dybe mærker ned i svellerne), før den stoppede. Forøvrigt viste det sig, at A-maskinens hastighedsmåler var ude af funktion på grund af en fejl i denne, og denne maskines fører mente, at han kunne fastslå farten nogenlunde rigtigt med en mar-

gin på ± 10 km/h, og at den efter hans mening ikke havde været mere end de 90 km/h nogetsteds.

Også passagererne blev afhørt. Ingen af disse var i tvivl om, at der var blevet kørt hurtigt, enkelte mente endda meget hurtigt. Men Mensen besøgte også stationerne, hvor han afhørte personalet og undersøgte togjournalen for at se på hvilke tidspunkter tog 1029 passerede. Ikke alene ulykkes toget, men også det samme togs passage de andre dage i juli. Det viser sig, at tog 1029 den 26. juli har kørt strækningen Lunderskov-Brørup på 15 minutter, svarende til 76 13/15 km/h og strækningen Brørup-Bramminge på 12 minutter, svarende til 99 km/h. Ifølge togjournalen er de 6 km mellem Gjørding og Bramminge kørt på 3 minutter, hvilket svarer til 120 km/h, men hertil bemærker Mensen:

Bilag 58.

Auditøren ved Statsbanerne

Kjøbenhavn, den 29. August 1913.

Driftsbestyrer ved Nordsjællands Elektricitetsselskab A.C. Th. C. Henriksen, Strandvej 274, Skovshoved, møder idag frivillig hos Auditøren og forklarer:

Han var Passager i Tog 1029 den 26. Juli d.A. Han kørte på II. Klasse og havde Plads i 3die bageste Vogns 3die forreste Kupé. Han var sammen med 5 Englændere og var optaget af Samtale med disse, at han slet ikke lagde Mærke til Togets Hastighed. Kpt., der rejste til England, talte paa Englandsdamperen med en Svensk-Amerikaner, der havde kørt paa 3die Klasse, og han udtalte, at nu havde han kørt i mange Tog baade i Sverrig og i Amerika, men aldrig i noget Tog, hvis Fart forekom ham saa hurtig som det forulykkedes Togs, hvorfor han ogsaa var bleven ængstelig. Samme fortalte Kpt., at han pludselig - uden at have mærket Afsporing - hørte et Brag, og i samme Øjeblik fandt han sig selv liggende uskadt i Sporet. Kpt. selv er fuldstændig paa det rene med, at hans egen Vogn er gaaet af Spor paa det paa Bilag 14 med grønne Kryds betegnede Sted: Han mærkede først et Stød som af Bremsning og i næste Øjeblik, at Vognen var af Spor, idet den hældede mere og mere over mod nordlige Banegrøft; Bevægelsen var forbausende blød, indtil der kom tre meget stærke Stød hurtigt ovenpaa hinanden, hvorefter Vognen standsede; ved Stødene blev Passagererne i hans Kupé noget omtumlede, og en Del Bagage faldt ned, men ingen af dem kom til Skade. Der gik en 5-6 Sekunder mellem Afsporingen og Standsningen.

Kpt. og Medpassagerer stege ud ad Kupévinduet, og Kpt. gik derefter langs Toget og saa den kompakte Ruinmasse. Det varede noget, før Arbejdet kom i Gang med at rydde op i denne. Kpt. var ude ved den forreste Maskine en halv Times Tid efter Nedbruddet og talte med dens Fører, der udtalte, at 2den Maskine var gaaet af Spor og havde revet hans Tender af. Føreren gjorde et fuldstændig friskt, roligt og normalt Indtryk.

Kpt. afleverer som Laan til Brug under Sagen to Fotografier, optagne ca. 2 Timer efter Ulykken af en af hans engelske Medrejsende. Paa Bagsiden af det ene er mærket Vinduet til deres Kupé, paa det andet ses tydelig en Bøjning af Skinnen foran Togets forreste, afsporede Vogn, hvilken Omstændighed har givet ham Anledning til at tilbyde Auditøren de Oplysninger, han kunde give. Han beder sig Billederne tilbagesendte efter Afbenyttelsen.

Oplæst. Vedtaget.

Henriksen.

Saaledes passeret.

Aage Andersen.

"Paa den korte Strækning vil en mindre Uregelmæssighed i Passagetidens Indførelse jo faa større Betydning." Det fastslås dog, at farten har været langt over den tilladte hastighed på 90 km/h, især når man tager i betragtning, at farten igennem stationerne højst må være 70 km/h.

De fleste påstår altså, at toget har kørt stærkt, underforstået mere end de 90 km/h, der var tilladt på den pågældende strækning, medens lokopersona-

let bestemt nægter at farten, bortset fra nogle få kilometer, ikke har oversteget det tilladte. Da man ikke kan få løst dette spørgsmål, påstand mod påstand, beslutter man sig til at prøvekøre strækningen med et tog, hvis sammensætning er meget lig det forulykkedes, og som desuden vægtmæssigt svarer nogenlunde til samme tog. Forsøgstogets sammensætning ses af nedenstående, der er en afskrift af et bilag fra undersøgelsesrapporten.

Bilag 78.

Prøvekørsel i Tog 936/1029's Plan, foretaget 4. Septbr. 1913.

Sammensætning af Tog 936/1029 Fa - Es.

Tog 936/1029, 26. Juli 1913

Prøvetog 4. Septbr. 1913.

K 505	Vognlad- ninger efter A 154 Tabel	Taravægt ts. efter Materielfor- tegnelsen	K 505	Vognlad- ninger efter A 159 Tabel	Taravægt ts. efter Materielfor- tegnelsen
QE 34468	0,9	8,5	IV 20219	0,7	8,6
EM 2151	3,4	24,5	EH 1831	1,4	10,9
AS 283	4,0	38,7	EM 2194	3,4	24,5
AA 20	2,6	25,3	AS 282	4,0	38,7
CB 466	1,1	10,9	AA 76	2,6	25,3
CB 1003	1,1	9,6	CK 10011	2,6	26,4
CN 11049	4,0	40,2	CN 11017	4,0	38,8
AN 447	2,6	30,4	AN 379	2,6	28,9
CM 10277	2,6	34,8	CM 10278	2,6	34,8
CM 10226	2,6	34,4	CM 10226	2,6	34,4
34 Aksler Ialt	24,9	257,3	36 Aksler Ialt	26,5	271,3
Regnes de 280 Rejsende á 70 kg inclusive Bagage faas yder- ligere					
		19,6			
	Ialt	276,9 ts.			

Prøvetog 4. Septbr. 1913.

	Ank.	Afg.
Lunderskov	+	3,41 - 30
Andst	+	3,46 - 50
Vejen	+	3,51 - 50
Brørup	+	3,58 - 10
Holsted	+	4,03 - 00
Gjording	+	4,08 - 20
Bramminge	+	4,12 - 50
Uhedsstedet	+	4,13 - 30

Vindens Retning N.Ø.

Vindens Hastighed 5 m pr. Sekund.

H. Waagensen

Bem. fra Red.: Tiden under Afg. er time, minut - sekunder.

Som man ser har K 505 været forløber i begge tilfælde. Dette viser også, at beskadigelsen af denne maskine ikke har været stor, og da A 154 er blevet erstattet af A 159, tyder det på, at førstnævnte maskine altså ikke har været klar til kørsel endnu, muligvis fordi den er blevet slået skæv i rammen, da den kørte i grøften, og muligvis har også de andre

skader, A 154 fik, alligevel været så omfattende, at maskinen stadig var på værksted. Der er en lille forskel i togets sammensætning i forhold til ulykkestoget. Det kan godt undre en lidt, at man ikke ganske har brugt samme vogntyper. IV var næsten identisk med QE, her var kun en ringe vægtforskel. EH var en 2-akslet rejse-godsvogn med skydedøre og den

sidste afvigende type var en CK, bygget i Breslau 1896. Det var en 4-akslet kupevogn med 9½ kupeer.

Resultatet af prøvekørslen tidsmæssigt, sammenlignet med ulykkestoget og et lignende tog den 9. august 1913 ses af det her gengivne "Bilag 80". (Bilaget findes side 160).

Under forsøget "hvor begge Lokomotiver var under Kontrol", var styring og regulator sat i samme stillinger som ved toget den 26/7. For alle tre togs vedkommende ligger køretiden noget under, hvad tjenestekøreplanen angav som den beregnede tid for strækningen.

Men man kom ikke videre. Et utal af forhør og undersøgelser, nogle endda ret ligegyldige, blev optaget. Det må siges, at man ikke lod nogen mulighed ligge for at finde ud af selv de mindste ting, der kunne give et fingerpeg om årsagen til ulykken. Selvfølgelig kom der mange interessante enkeltheder frem, men på et eller andet tidspunkt må artiklen jo slutte. Disse forhør og undersøgelser fortsatte til langt hen i september måned - måske er de fortsat af efterfølgende nævnte årsag, selv om man allerede tidligere havde fået alle oplysninger presente.

Den 16/8 1913 udsendte justitsministeriet en redegørelse til pressen om årsagen til ulykken. Her skrev man om farten: "det maa anses konstateret (bemærk dette ord, J.G.), at det forulykkede Eksprestog har kørt med en fart, der er større end den, der er sædvanlig og tilladelig, selv under Forsinkelsen". Man fastslår desuden, at der har været uregelmæssigheder med sporet, måske fordi det har slået sig på grund af sommervarmen, og fordi der har været mangler ved ballasten, dels fordi den var særlig løs på grund af den lange tid med sommervarme (næsten alle vidner taler om alt det støv, toget hvirvlede op), men også fordi der har været arbejdet ved sporet. Man skriver, at uregelmæssigheden ved sporet ikke har været større end man før har set, men togets fart gav udslaget. Her må indskydes, at fyrbøderen på K-maskinen siger, at da han så ud ad linien, bemærkede han, at sporet havde slået næsten 20 cm ud til den ene side. Der er ikke noget at sige til, at hvis dette har været tilfældet, hvilket givetvis må være rigtigt, og når denne kastning af sporet lå lige ved begyndelsen af en kurve, ja, så måtte det gå galt.

Tog 1029's Køretider mellem Lunderskov og Bramminge.

Stationerne	Km fra Lunderskov	Tjenst-køreplanen			D. 26. Juli 1913				Prøvetog d. 4. Septbr. 1913				D. 9. Aug. 1913	
		Tider for Afgang og Passage	Minut-ter fra forrige Station	Køretid i Minut-ter efter Tabelen over Køretiderne	Stationerne		Toget		Stationerne		Toget		Toget	
					Tider for Afgang og Passage	Minut-ter fra forrige Station	Tider for Afgang og Passage	Minut-ter fra Lunderskov	Tider for Afgang og Passage	Minut-ter fra forrige Station	Tider for Afgang og Passage	Minut-ter fra forrige Station	Tider for Afgang og Passage	Minut-ter fra forrige Station
Lunderskov	—	3,29	—	—	3,44	—	3,43	—	3,43	—	3,41-30	—	3,38-00	—
Andst	4,8	3,35	6	5,1	3,40	5			3,47	4	3,46-60	5,3	3,42-50	4,8
Vejen	11,6	3,41	6	6,1	3,53	4			3,52-30	5 1/2	3,51-50	5,0	3,47-50	5,0
Brørup	19,5	3,49	8	7,8	3,50	6			3,59	6 1/2	3,58-10	6,3	3,54-15	6,4
Holsted	25,9	3,55	6	5,7	4,03-30	4 1/2			4,04	5	4,03-00	4,8	3,59-00	4,8
Gjording	33,3	4,01	6	5,8	4,08	4 1/2			4,09	5	4,08-20	5,8	4,04-10	5,2
Bramminge	39,3	4,06	5	4,9	4,11	3		lk.—Bm. 29 1/2	4,12	3	4,12-50	4,5	4,08-20	4,2

I rapporten fra justitsministeriet taler man dernæst om togets sammensætning som meget uheldig. De to gamle 2-akslede vogne med den gamle bogievogn har bevirket uheldets store omfang, og man kan fastslå, at man ihvertfald ikke i den sidste måned før uheldet har haft en så uheldig sammensætning af toget, og ihvertfald har man ikke før været oppe på en så høj fart, når der havde været indrangeret gamle og svage vogne i toget.

Man påtaler også, at de regler, der er foreskrevet for sporets pasning ikke har været fulgt i en, som man skriver: "længere Aarrække". Dette sidste er mildt talt - det drejede sig om over en menneskealder.

Til sidst erklæres, at denne undersøgelse, som er foretaget af statspolitiet, vil blive teknisk bedømt af en sagkyndig, men uden for jernbanestaten, hvorefter den vil blive overladt herredsfogden i Ribe Herred til retslig behandling.

Da denne redegørelse var blevet offentliggjort, lød der et ramaskrig fra jernbanefagpressen. Det var en forhastet forhåndsdom, som trafikministeren slet ikke kunne gøre brug af, kun når auditørens undersøgelsesresultat foreligger, kan ministeren tage stilling - hævder man.

Auditørens undersøgelse er den retsbeskyttelse enhver jernbanemand har, og den var efter jernbanefolkets mening blevet krænket utilstedeligt. Man taler endvidere om "Stormløb" mod generaldirektøren, idet man mener, at rapporten er et forsøg på at fælde ham "ved en Overrumpling i Mørkning efter en blodig Ulykke". Til gengæld tyder noget på, at redegørelsen fra justitsministeren er faldet

i pressens smag. Og nu ventede man så på auditørens redegørelse.

I mellemtiden opstår andre spørgsmål. Et af dem lyder: "Hvorfor var der ikke givet signal til langsom kørsel over strækningen?". En ingeniør ved banen påtager sig at give svar på dette spørgsmål efter en længere udredning om sporforhold i andre lande. Han skriver: "Naar der ved Bramminge ikke blev givet Signal til forsigtig Kørsel, saa skyldes da dette ikke en Mangel i de givne Driftsregler. Sporet var istandsat og anses for at være i Orden. Den, der har ledet Arbejdet, har brugt sit almindelige Skøn, derimod er der intet at indvende. At han har skønnet galt, bliver en Sag for sig; de igangværende Undersøgelser skal vise det."

Auditørens vurdering af ulykken kom til at se noget anderledes ud end politiets. Hvor politiet går lige på og hårdt er auditøren mere forsigtig, næsten vag synes jeg. Han fastslår dog, at hastigheden både på fri bane og gennem stationerne har oversteget den tilladte hastighed (90 og 75 km/h), men at den på ulykkesstedet uden tvivl ikke har været over 90 km/h. Det må anses for udelukket - selv med en overskridelse af de 90 km/h, at hastigheden kan være årsag til ulykken. Dette punkt mener jeg er en selvmodsigtelse; man kan ikke det ene øjeblik mene, at hastigheden sikkert ikke har været mere end den tilladte og så bagefter regne med, at der måske har været kørt over de 90 km/h. De 2-akslede vogne har ikke bevirket uheldet, da det er lokomotiverne, der først helt eller delvis er hoppet af spo-

ret. Han kan ikke afgøre om de svage vogne har forøget ulykkens omfang. Her må man undre sig lidt, for de fleste dræbte og svært sårede stammede fra de 3 vogne, det gik værst ud over. Auditøren mener, at disse vogne måske endda har bevirket, at de øvrige vognes knusning og sammentrykning er blevet formindsket da de 2-akslede vogne blev kastet ud til siden, således at kupevognen lige efter samt de øvrige sidegangsvogne efter denne får, som han skriver: "En Smule mere Bremsseafstand, inden de kørte ind paa den forreste Del af Toget". Nedfaldne dele i sporet (bremseklodser f.eks.) eller brud har været årsag til afsporingen.

Han mener, at det i høj grad er sandsynliggjort, at den lige efter ulykken formodede årsag til uheldet er en kastning af sporet. Han bruger også fyrbøderens (fra K 505) vidneforklaring; han havde jo set en kastning af sporet lige før afsporingen.

Der var gjort den fejl, at efter at det var konstateret - før toget kom - at en kastning af sporet havde fundet sted, havde man ikke prøvet at udligne spændingen i sporet ved at løse laskeboltene. Ansvarer pålægges baneformanden, der som så mange andre ikke havde fulgt ordre G 35, hvor der jo stod, hvad man skulle gøre i sådanne tilfælde. Ansvarer for dette forhold kastes videre op, da auditøren mener, at baneformanden har savnet instruktion fra sine foresatte, og - som det skrives: "maa der blive Spørgsmaal om Ansvar ogsaa for disse". Til slut anføres, at det er retten, der må afgøre, hvor ansvarer skal lægges. Jeg kunne nu godt i denne forbindelse lide at få at vide om banefor-

manden havde fået G 35 udleveret, men dette forhold besvares ikke her. Hvis han har fået G 35, men ikke læst den - eller glemt indholdet - ville det være ret så alvorlig en sag. Men et er givet, auditørens redegørelse modtages med stor tilfredshed af diverse fagblade.

Vi er ikke færdige endnu, for der fremkommer nok en rapport og den er ikke særlig rar set ud fra et jernbanesynspunkt. Men inden vi vender os til denne rapport må det nævnes, at sindene hos de rejsende ikke er faldet til ro. Indlæg og artikler i diverse dagblade, omtale i fagpressen o.s.v. viser, at man er blevet bange for at rejse med tog. Fagbladene kalder det "Jernbanehysteriet". Enhvert nok så lille uheld omtales nøje, og en ikke ringe kritik lyder, når der er tale om statsbanernes administration. Men tilbage til den tredje rapport.

Man havde ønsket en uvildig undersøgelse af en person med jernbaneteknisk erfaring og hertil valgte man professor Lütken fra Polyteknisk læreanstalt. Den 6. oktober udsendte justitsministeriet meddelelse om, at professor Lütkens rapport var færdig og den blev samtidig offentlig tilgængelig. Lütken erklærer kort og godt, at ulykken skyldes en forskydning af sporet samt den store kørehastighed. Det har vi jo hørt før. Men som noget ganske nyt erklærer professoren sig helt anderledes sikker på fartens størrelse, nemlig 105 km/h, altså langt over, hvad politi og auditor formodede. Tallet 105 kommer han frem til ved at måle bremselængden for det forreste lokomotiv. Han fremhæver desuden, at overbygningen er blevet forstærket uden at man samtidig har forstærket ballasten, hvilket bevirker, at faren for en kastning i sporet ved stærk varme forøges, og faren er blevet endnu større ved at man har løftet sporet og forøget afstanden mellem svellerne uden at der er blevet tilført ny ballast. Han kommer også ind på svelleafstand, laskeboltenes bespænding og ballast. Desværre må disse og andre enkeltheder forbigås i denne forbindelse.

Vedrørende oprangeringen af toget fastslår Lütken, at de midterste og svageste vogne på grund af den måde ulykken skete har fået det største tryk, men han mener, at den efterfølgende noget nyere bogievogn, der var indkoblet lige efter de tre svage vogne, har fået et lige så stort tryk uden at den er blevet tilsvarende medtaget

som de 3 svage vogne, og han konkluderer derfor, at hvis oprangeringen havde været foretaget med kun nyere vogne, havde ulykken fået et mindre omfang. Han finder dog ikke oprangeringen for uforsvarlig idet det ved de fleste jernbaneulykker som oftest er de forreste vogne, det går ud over.

Vedrørende farten bemærkede Lütken, at når man kun må køre 90 km/h er det fordi denne største tilladte hastighed på fri bane er fastsat af hensyn til økonomien og i mindre grad til sikkerheden. Når sporet er i orden kan togene på hovedlinien fuldt forsvarligt køre hurtigere end 90 km/h. Lokomotivførerne ville gerne indhente en forsinkelse og har samtidig kunnet forvente, at sporet var i orden - derfor den store fart.

Professoren undskylder også baneformanden og mener ikke, at man kan pålægge ham et særligt ansvar. Den stakkels baneformand får senere af ministeren en sonderlemmende kritik - men herom senere.

Den største fejl er begået ved, at man har fejlbedømt de forskydninger, der var ved sporet og ikke løsnet laskeboltene. Ansvarer må her ligge i den ordning baneafdelingen styres på, idet man ikke har et tilstrækkeligt antal videnskabeligt uddannede ingeniører til rådighed. Med denne svada benytter han lejligheden til at slå et slag for sit eget fag - der har nok også været arbejdsløshed dengang!

Hvad siger fagkredse omkring banen til alt dette? Ja, man skyder med skarpt på justitsministeriet, som man med rette beskylder for noget i retning af uærligt spil, idet ministeriet kun har gengivet første

del af professor Lütkens rapport. Man siger om politiets rapport og Lütkens: "Ved Gennemlæsningen (af de 2 rapporter) har de 2 Erklæringer mere gjort Indtryk af polemiske Indlæg, tilspidsede for Dagens Strid, end objektive Genspejlinger af Sagsfremstillinger af den alvorligste Betydning". Man kan mildest talt ikke lide de to rapporter.

Fra jernbaneside kom der også en del kritik af den måde bladene behandlede sagen på. Det var her især de beskyldninger om ulykkens årsag man anførte i pressen, der igen bevirkede, at statsbaneforhold i almindelighed fik en lidet smigrende omtale. Denne kritik er faktisk berettiget og i og for sig ofte gældende i dag og så for nogle avisers vedkommende. Hør for eksempel dette indlæg fra en jernbanemands side i 1913, der faktisk er inde på noget nok så centralt:

"Medens de fleste større Blade har Medarbejdere, der hver dyrker sit Speciale: Politik, Litteratur, Teater, Musik, Kommunalpolitik, Handel, Løn, Søfart, Politireportage o.s.v., og det aldrig kunne falde en Redaktør ind at lade Søfartsmedarbejderen i mangel af bedre anmelde en Symfonikoncert eller Politireporteren skrive om Litteratur, saa betragtes enhver pennefører Medarbejder selv blandt de yngste, som kapabel til at skrive om Jernbaneforhold."

Alene jernbanens forhold til pressen dengang og nu ville kunne give rigeligt stof til endnu en artikel, så vi må nok stoppe her for denne gang.

J.G.



TIPS

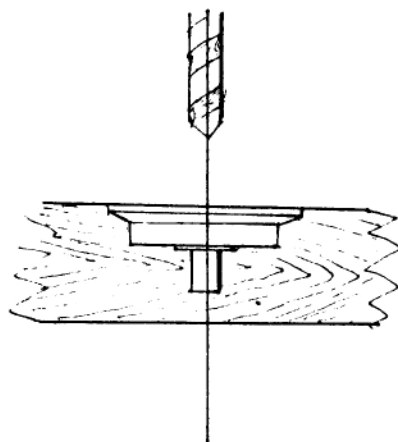
HISTORISK TILBAGEBLIK FORANLEDIGET AF STÜRUPs TIPS.

En forfatter blandt de beskædede har næsten altid grund til at glæde sig over, at nogle efter flere års forløb ikke blot læser og genlæser hans bøger, men også sætter sig til at reflektere over forfatterens tanker og finder anledning til at kommentere og supplere det skrevne.

Jeg vil da også gerne takke Stürup for, hvad der i parentes betegnes som korrektion i SP nr. 3/1980, side 117 ff.

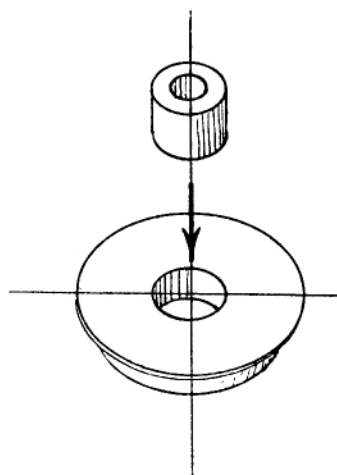
Stürup undrer sig over, at konservesdåseblik, nitning og splitakslers ikke figurerer i mine bøger. Det hænger ganske simpelt sammen med, at disse ting, der var ganske naturlige for os, der begyndte noget, som vi kaldte modeljernbanebyggeri, under verdenskrigen og i de første trange år derefter, idet vi var næsten pisket til at bruge rester og erstatningsprodukter og derhos udvise den allerstørste fantasi og opfindsomhed i så henseender, i løbet af 1950'ernes rigere muligheder og 1960'ernes gyldne tider blev opfattet som mere eller mindre forhistoriske som følge af, at vi blev vænnet fra at tænke konstruktivt.

Dengang kunne man kun få isolerede hjul, og måtte endda være lykkelig dertil; avantgardister, der fablede om 2-skinnedrift, var før epoxytidsalderen henvist til næsten naturligt nødvendigt at bruge splitakslers og vanger, der var isoleret fra hinanden.

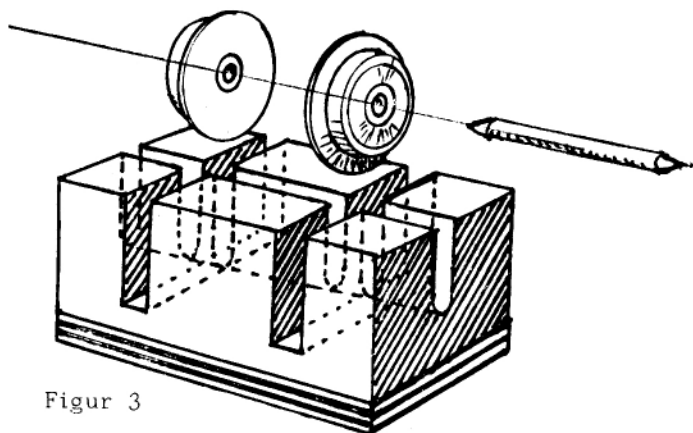


Figur 1

Det var først efter henved en snes års modelbyggeri, jeg i 1961 gik fra 3-skinnedrift (vekselstrøm og midtleder) over til 2-skinnedrift med jævnstrømsforsyning, mest på grund af vanskeligheder ved sammentrukne og komplicerede sporskifter. Det betød bl.a., at et større antal (ca. 70) køretøjer skulle forsynes med isolerede hjul.



Figur 2



Figur 3

Enkelte fik tillige med en nu totalt kasseret trækraft splitakslers, men hovedparten fik navet opboret i en lære (se fig. 1) og heri indsat en stump 4 mm lang og 4 mm⁰ kalibreret plastslange (oprindelig beregnet til motordrevne modelfly), hvorigennem den oprindelige aksel efter behørig afdrejning til pinolspidsen i enderne atter blev presset ved hjælp af en simpel skruestik og justeret i korrekt stilling ved hjælp af en meget enkel tregaflet lære af egetræ, der samtidigt sørgede for den rette hjulafstand (fig. 2 og 3).

Denne metode var nødvendig, da aksellejerne incl. gaffler og vanger ikke var indbyrdes isolerede på de fleste af vognene, hvorfor splitakslers ikke kunne anvendes uden samtidig større ombygning af vognene.

Mine erfaringer med hvidblik var nok mest på grund af manglende håndlag ikke de allerbedste, til trods for rørlægningsprofessor Olsens ihærdige anstrengelser på polyteknisk læreanstalt for snart 40 år siden.

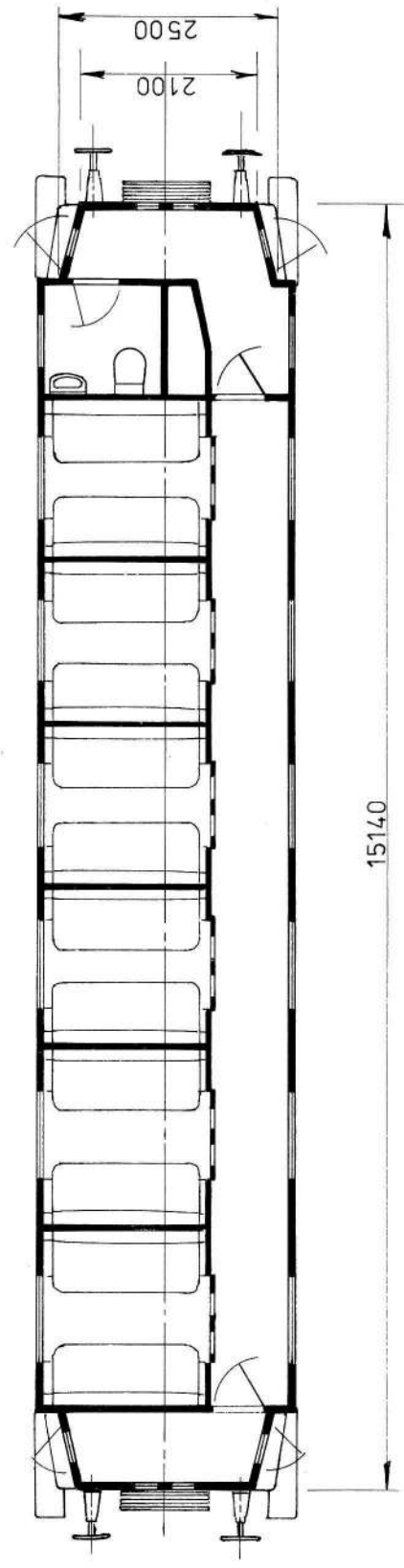
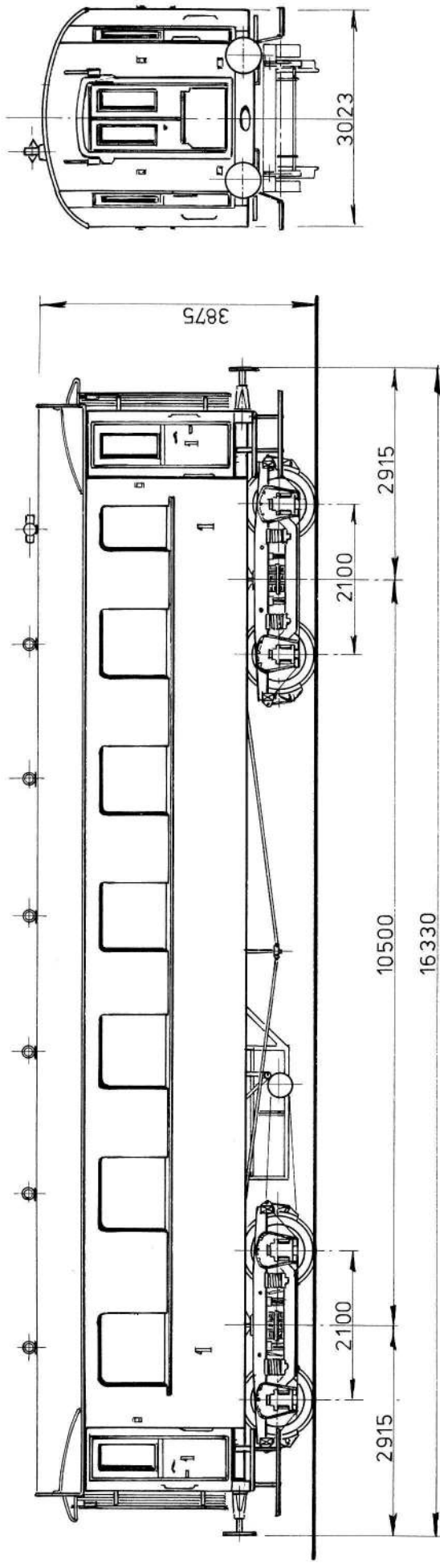
Det var i orden med drikkekrus, æsker og diverse pyntegenstande af ret robust udformning, men "nips" havde en mærkelig tendens til for mig i hvert fald at blive skæv i vinklerne, bulede i fladerne - især ved nitning af tyndplader - og løse i kantlodningerne, hvortil må føjes, at de ubehandlede klippekanter havde en tilbøjelighed til at blive startsted for senere rustangreb.

De dårlige resultater fik mig til i "den hellige begrænsnings navn" at kvitte omtalen af metoden i bøgerne. Netop derfor er det glædeligt, at Stürup i kraft af sine bedre erfaringer finder grundlag for at delagtiggøre os alle i sin viden, og herunder ikke mindst de gode tips. Tak for dem! De supplerer andre artikler om hvidblik-køretøjer, som har været bragt i SP, på bedste måde.

Til slut nævner Stürup muligheden af at bruge skala-N-motorer i H0-modeller og konkluderer det eneste rigtige: man kan gøre alt, blot man gør det!

Muligheden afhænger faktisk blot af, hvad man kan få fat på, og det var - da bøgerne blev skrevet - også min begrænsning.

DSB. Personvogn litra AF Nr:91-92



Bygget 1908 af Scandia.
Ombygget 1934 - 1935 Aarhus.
36 Sidepl. I Kl. Skala: 1:87.
A.Hansen 27-1-1960.



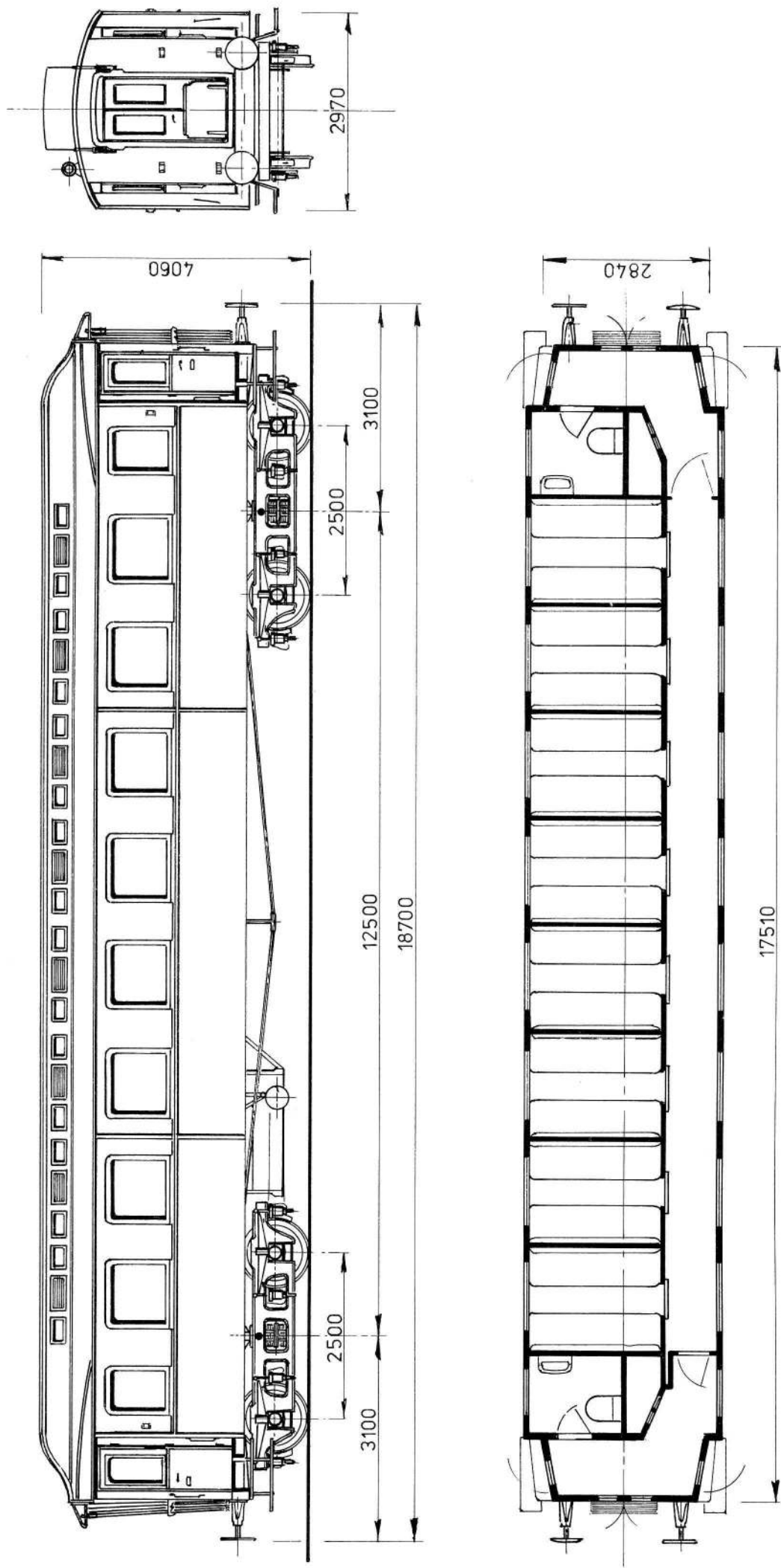
"Vinterstemning" (persontog på Gern station)
1. præmie i Dansk Model Jernbane Unions



tion). Foto: Jens Steensgård, JMJK.
s fotokonkurrence 1979/80.

Р 2055 - 8085 : М Н М О Б т и л . п р о в н о с т я 9 1 9 2 0

DSB. Personvogn litra CM Nr.: 2203-2204.



Bygget 1912 af Scandia.
64 Sidepl. fælleskl.
Pladsnumre.

Adams Hjørne

Ombygning af industrimateriel

Ved ovenstående forstår jeg en forudberegnet hel eller delvis ændring af det i forvejen bestående udseende af en - til formålet egnet - fabriksfremstillet model. Motiveringen er ønsket om at tilpasse modellen efter de forbilleder - DSB eller privatbane, som modelbanen tilsigter, samt at lette og sikre arbejdet ved at benytte de dele, der betinger den oprindelige models på forhånd anerkendte køreegenskaber. Diverse ombygninger kan foretages på trækraft såvel som på alt andet rullende materiel, der måtte forefindes på modelbanen. Begrænsningen ligger hos udøverens fingersnilde og selvkritik.

Det var "Buller" der efterlyste artikler om dette emne, og jeg har også siden da haft spekulatoren i gang. Egne erfaringer indskrænker sig imidlertid til et par vennetjenester i ny og næ, samt lidt pjank for egen regning, så det bliver mere teori end egentlig praksis. Med Erik V. Pedersens hjælp har jeg således samlet lidt stof sammen, idet vi af hensyn til spalteplads har koncentreret os om damploko i spor H0, og håber så herved at kunne give den interesserede læser et skub i den rigtige retning.

Der er sikkert flere måder at gribe et sådant stykke arbejde an på, og der var da i alle tilfælde to eksempler, som vi fandt ret nærliggende at omtale. I det ene tilfælde forudsætter vi, at der ønskes en model af et bestemt litra indenfor DSB's område. Fremgangsmåden vil her være den, at man ud fra tegningen (anskaffes på forhånd) og fotos grundigt sætter sig ind i udseende og alle hovedmål. Det gælder især hjuldiameter, hjulafstand, men også gangtøj og cylindres udseende og placering er det vigtigt at få med.

Med denne viden, og bevæbnet med skydelære pløjer vi så alle kataloger igennem, eller vi må ud i marken for at se, hvad hobby-forretningen har på hylderne. Forhåbentlig har man heldet med sig og finder en færdig model, hvor undervognen passer eller afhængig af selv-

kritikken, tilpas overlapper det ønskede forbilledes mål og krav - det første point er scoret.

Helt så let går det nu nok imidlertid slet ikke. Vi kommer sikkert ud for mange tilfælde, hvor målene passer fint på nogle områder, men er helt urimelige på andre og derved medfører besværlige og uønskede ændringer af det bestående. Det blev med andre ord i første omgang ikke til noget med den så længe ønskede P-maskine, men hvem ved? Måske var man undervejs faldet over noget, der påfaldende mindede om litra R, og det var måske værd at tænke nærmere over.

Den anden fremgangsmåde er sådan set den samme, men i omvendt rækkefølge. Vi starter således med at indsamle rele-

vante oplysninger om de tilbud, som modelbaneindustrien har at friste os med. Om vi er lige velkomne alle steder, når vi står der og måler op og skriver ned, skal jeg ikke kunne sige, men det må man springe op og falde ned på, det skulle meget gerne blive en lang og fyldig fortegnelse.

Med vor fortegnelse i hus, finder vi derpå W. Bay's bøger om danske stats- og privatbanelokomotiver frem, og side for side sammenligner vi så disses indhold med vore egne notater. Forinden vil det nok være nyttigt om vi omsætter modellernes mål til virkelig størrelse, og med en lommeregner skulle det ikke være nogen større opgave at gange op med 87. Det vil muligvis få karakter af et lotterispil, med mange nitter og få gevinster, der måske endog vækker større forundring end egentlig begejstring. Forhåbentlig spiller det ingen større rolle. Formålet med ombygningsarbejdet er vel også tænkt som en fornyelse af aktiviteterne, og en rangermaskine kan der altid findes anvendelse for, eller det upåagtede privatbanelo-

Foto 1

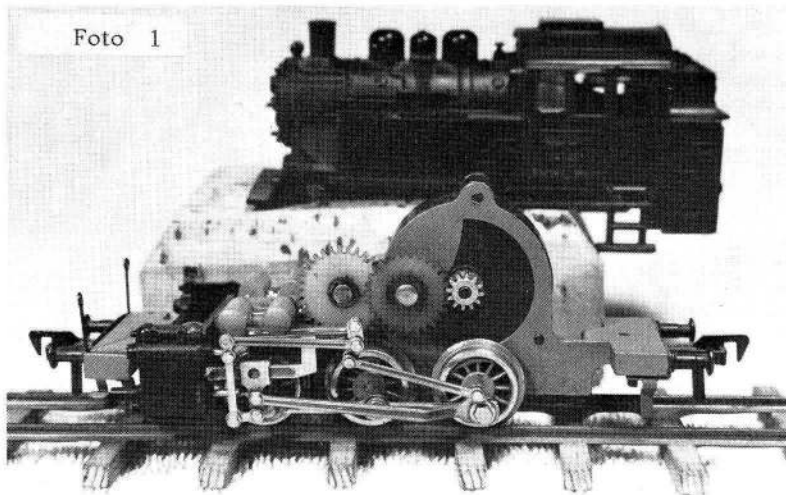
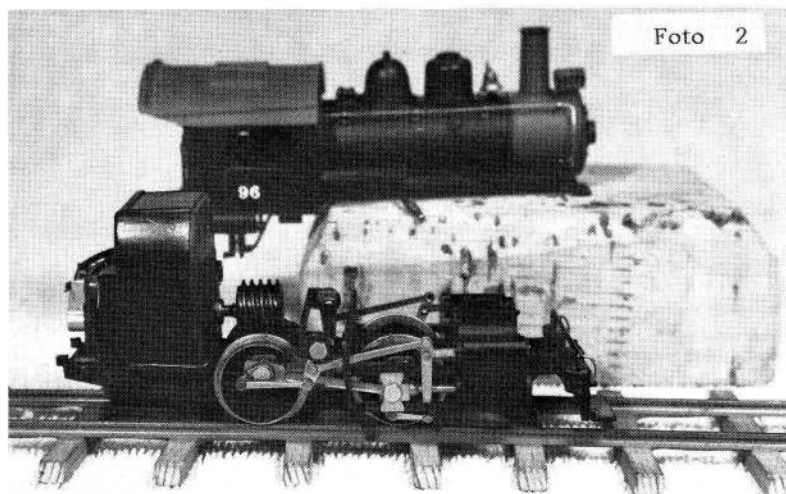


Foto 2



ko danne grundlag for modelbansens sidebane.

De indledende studier er ikke gjort med ovenstående alene. Af hensyn til den kommende nye overbygning må vi vide lidt om hvad den gamle indeholder, samt vurdere om dette kan indeholdes i en formindsket eller på anden måde ændret profil. Nu kan det nok ikke forventes, at forhandleren med større begejstring går i gang med at skille sine modeller ad, men når vi ved, hvad der skal holdes øje med, er opgaven ikke uoverkommelig.

Til illustration har vi pillet et par industri-loko fra hinanden, men med det forbehold, at vi ikke er vidende om, i hvilket omfang disse er typiske for industrimateriel. På foto 1 ser vi indmaden i en Fleischmann model (katalog nr. 1321, DB 80) og mon ikke det vil volde en del vanskeligheder at få dette krammet ind i mange af vore velkendte forbilleder med lille og lavtliggende kedel. Helt umulig er den nu imidlertid ikke, vi ville give den en chance for at genopstå som Horsens Vestbaner 1-4.

Foto 2 er en Rivarossi model hvor forbilledet er hentet i Amerika. Gearkassen består kun af snække og snækkehjul, og fra motorens bundplade og fremefter er der således frit slag for hvadsomhelst. Tredie billede viser en ombygget "Rivarossi-saddeltank - havnebane - rangermaskine", hvor der ved ombygningen blev skottet til DSB litra N og Kalvehavebanens første lokomotiver. Foruden den ændrede overbygning, hvor førerhuset blev lidt højere end det havde været nødvendigt, bestod arbejdet kun i nye stænger og tilfilning af cylindrene. Sammenligner vi billederne 2 og 3 fremgår det tydeligt, at motoropstillingen er den samme.

Billede nummer 4 er igen et Rivarossi-produkt, men denne gang er motoren monteret på en anden måde, hvilket er meget forståeligt, når vi betragter overdelens profil i baggrunden. Forbilledet er den italienske type: FS 835, en klassisk rangermaskine, når vi erindrer os den tyske type: T 3, vor egen litra F og mange flere. Man fristes til at antage, at de er skåret over den samme læst, og det undrede os da heller ikke da vi konstaterede, at modellens faste hjulafstand på 45 mm svarede til 1:87 af F'erens 3900 mm. Med rystende hånd har vi på det følgende billede (5) tegnet litra F-profilen ind, men tilføjer skyndsomt, at der ikke er udvist den største mikrometerfanatisme. Eksempelvis er

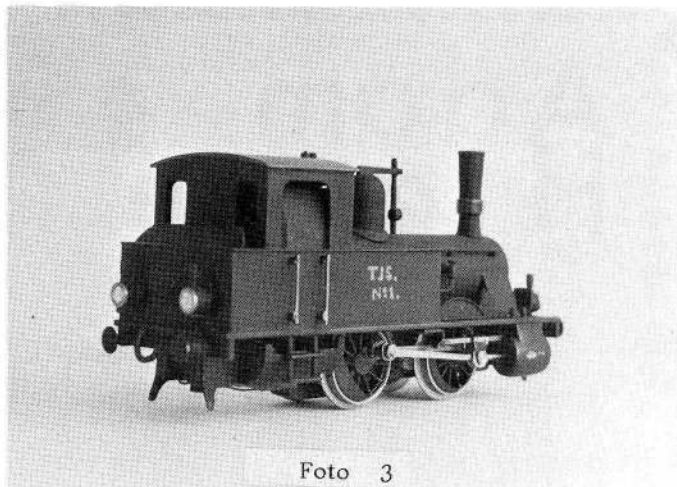


Foto 3

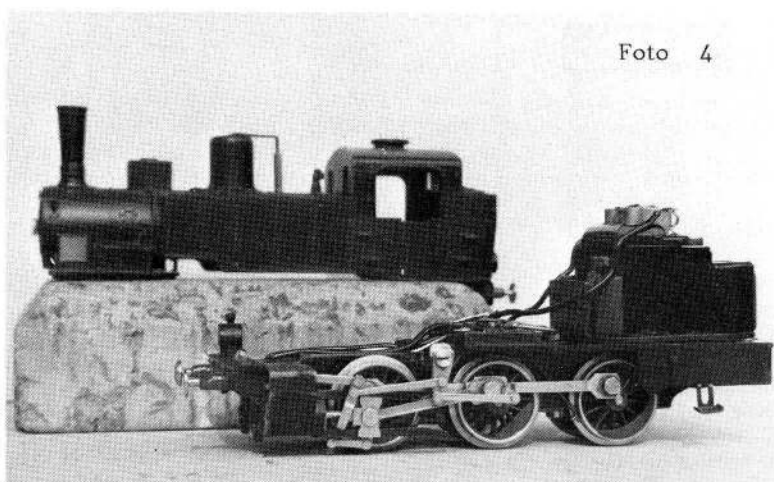


Foto 4

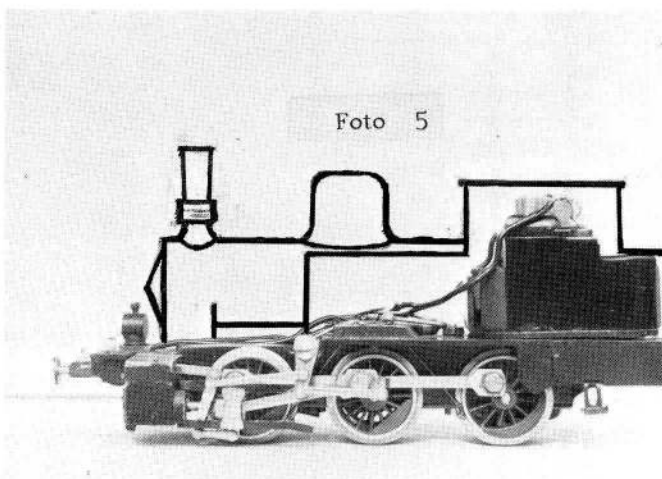


Foto 5

den ende af motoren, som rager ud i kulkassen 14 mm høj, og da de virkelige mål på kul- og sidekassehøjden skal eller bør være omkring 13,7 mm, så er der altså et lille problem her. Det kan imidlertid løses ved at konstruere overdelen som den så ud for litra F fik "rygsæk" på, og dernæst skjule den opdagende motordel med opslået lem og kulbunke. En anden udvej er den, at man lægger de manglende millimeter til kul- og sidekassehøjden, og så iøv-

rigt bevarer det som en hemmelighed.

I bredden måler motoren 29 mm, og så er vi på'en igen, for modellens udvendige førerhusmål på denne led er kun 28 mm. Fastholder vi vore ønsker om at ombygge til litra F må vi derfor gøre førerhuset tilsvarende bredere, men med denne ændring også være indstillet på at ændre fodpladens mål. Omsat til virkelige mål betyder det, at huset skulle have været ca. 20 cm bredere, men som det

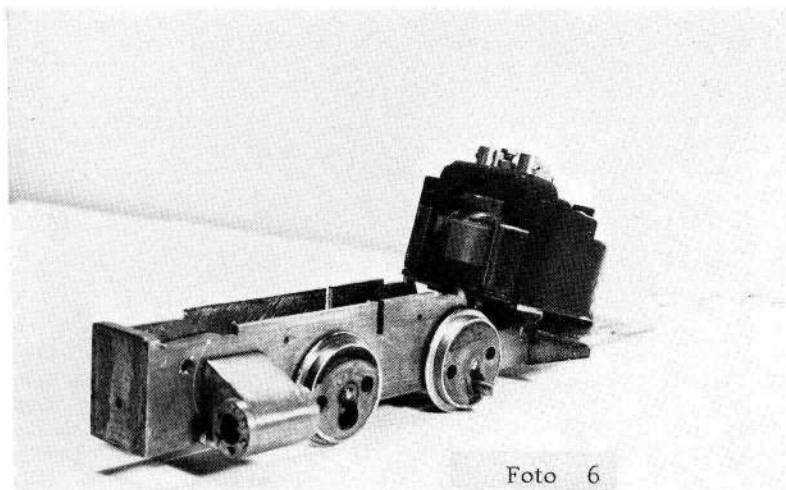


Foto 6

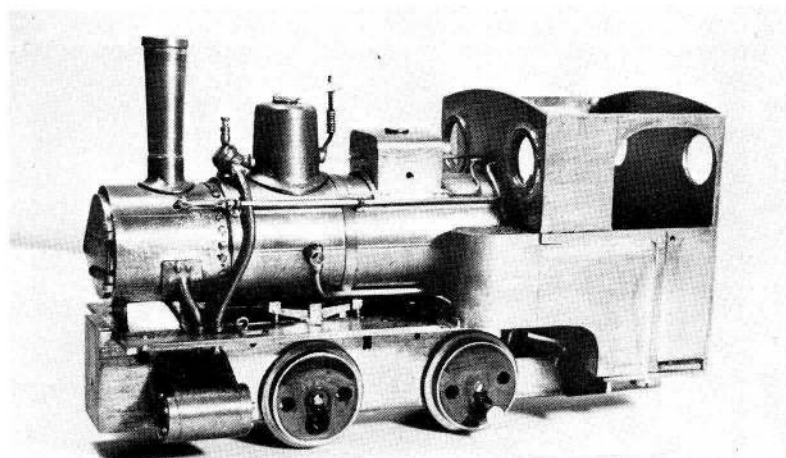


Foto 7

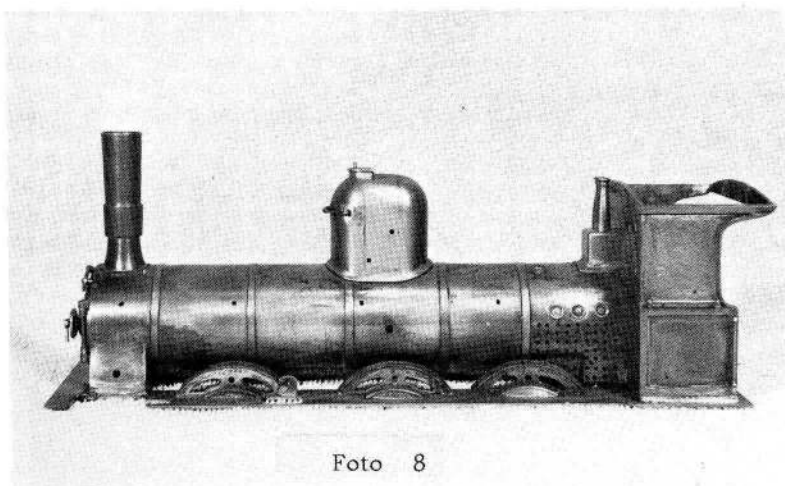


Foto 8

på den færdige model nok vil være svært at få øje på. Lidt snyderi med andre ord, der dog ikke bør overdrives; proportionerne må være i orden, det endelige resultat skulle ikke gerne minde om et "gadekryds" mellem en F- og en R-maskine. Apropos: Proportioner vil jeg med risiko for almindelig fredlysning blandt landets modelklubber nævne den mulighed, at der i påkrævet fald ændres på målestokken så længe som vi holder os inden for kon-

struktionsprofilet, samt at det iøvrigt skønnes, at "fup-nummeret" forbliver nogenlunde usynligt.

Værre er det imidlertid, at styringen ikke svarer til vort forbillede, men jeg kan ikke komme nærmere på en løsning af dette spørgsmål end at foreslå det ombygget, hvilket er nogenlunde overkommeligt, eller at bygherren i alle tilfælde foreløbigt lukker øjnene for denne ikke helt ubetydelige forskel.

Det var lidt om forarbejdet, men så melder der sig et pudsigt spørgsmål. Anskaffer man sig en smukt gennemdetailleret og sikkert kostbar model - for derefter at pille alt det kønne og dyre af den på det spinkle grundlag, at man håber og tror på at det kommende resultat vil stå mål med pris og anstrengelser. Det gør man sikkert ikke. Vi forestiller os, at bygherren besidder ældre modeller, men som altså ikke passer rigtigt ind i helheden og så tør vi vel gøre forsøget, især da, om der tages det hensyn, at modellen i givet fald kan bringes tilbage til sit oprindelige udseende. En anden udvej er den, at der anskaffes brugte modeller, en handelsvare som flere forretninger har et stort udvalg i, og som os bekendt kan erhverves for et overkommeligt beløb.

I sidstnævnte tilfælde gælder det selvfølgelig om at sikre sig at alle de ædlere dele på modellen er intakte og fungerer, som de skal, eller i givet fald, undersøger om der kan fremskaffes reservedele. Iøvrigt går vi ud fra, at køberen på forhånd har en rimelig erfaring hvad angår industrimateriel, samt at de fleste forretninger har en stump spor beregnet for prøvekørsel.

I det foregående har vi holdt os til emnet ud fra de i indledningen omtalte forudsætninger, men der findes da også andre udveje. For eksempel kunne det da tænkes, at en brugt eller kasseret model indeholdt så mange brugelige dele, at disse kunne stykkes sammen til et helt nyt stykke trækraft på modelbanen. Det kan muligvis betyde forarbejdningen af en ny ramme, men da denne opgave ikke er aldeles uoverkommelig, tør vi godt tage det med under samme overskrift.

På foto 6 er rammen hjemmelavet, men hjulsæt og motor samt snekke med mere stammer fra en kasseret Rivarossi-model. Drivhjulene skulle være af "Tallerken"-typen, så de blev kittet ud med Plastic-padding og motoren måtte anbringes lidt på skrå for at få snekken i indgreb med bageste hjulsæt.

Næste billede (7) viser modellen med den halvfærdige overdel sat på plads, og som man sikkert vil forstå, så volder konstruktionsmetoden ingen pladsvanskeligheder for udstyr og detaljer. Det må måske lige for en ordens skyld anføres, at modellen er smalspor i størrelse 1:45, men med en anden overbygning var der ikke noget i vejen for, at den samme undervogn kunne være endt som en normalsporet, spor H0-model.

Som afslutning et par bemærkninger om overbygningen, ikke i alle enkeltheder, da det varierer fra model til model, men de så nogenlunde grundlæggende principper.

Med det sidste billede i rækken som illustration, foreslår vi fodpladen som udgangspunkt for det videre arbejde. Materialet skal være et stykke 0,5 eller 0,7 mm messingplade, der udsaves, først efter den udvendige profil, og dernæst "udhules" så der bliver luft mellem rammesiderne og plads til at motor og gearkasse om fornødent kan stikkes op gennem pladen. Dernæst sætter vi den midlertidigt på plads, filer af rammen eller klodser op med mellemlæg, monterer div. skruer til samling af ramme og fodplade, idet vi nøje iagttager at fodpladens vandrette snit ligger de i henhold til tegningen angivne mål over skinneoverkant. Når dette er vel overstået, pil-ler vi atter undervognen af og fortsætter det videre arbejde med den sikre viden, at så længe vi holder os til tegningen vil over- og underdel altid passe sammen. Til kedlen vælger vi et stykke tyndvægget messingrør, der i enderne ved til passe indsnit kan udfliges til fyrkasse og røggammerets understøttelse. Montering af kedelbånd, røggammerdør, boring af diverse huller og lignende, vil vi af praktiske grunde anbefale at udføre inden fodplade og kedel samles.

Førerhuset kan konstrueres som en selvstændig enhed dersom forsiden udsaves i den nøjagtige fyrkasse/kedel profil og fyrkassen iøvrigt står (fastloddet) på fodpladen. Denne metode har de fordele, at der kan kæles meget for detalier af den ene eller anden art uden risiko for at det hele falder fra hinanden når den besværlige lodning mellem forvæg og kedel udføres. I det viste eksempel er førerhuset skubbet på plads og kun loddet mellem sider og fodplade.

Med fodplade, kedel og førerhus, som vi selvfølgelig prøveopstiller på den færdigkøbte undervogn, er den grovere del af arbejdet overstået, og vi kan gå i gang med at konstruere og montere så mange af detaljerne som det skønnes ønskeligt at få med. Alt dette, plus så meget andet, er imidlertid så udførlig omtalt og illustreret i Guldbæk Christensens bog: Damptrækkraft i Model, at vi finder det langt fornuftigere at henvise til dette værk. Findes den ikke i forvejen på boghylden, så er den

endnu at få fra forlaget, eller kan lånes på bibliotekerne.

Det skal også nævnes, at dersom vi i det foregående arbejde har fået en tydelig fornemmelse af - måske mod forventning - at man vitterlig har et godt greb om tingene, så ku' man godt lige skotte lidt til den kasserede overdel. Der er ingen tvivl om, at den indeholder adskilligt, som ved fornuftig amputering kan genanvendes.

Som nævnt i indledningen er vore betragtninger nærmest af teoretisk karakter. Det bedste udbytte af "ombygningsartikler" opnås kun ved konkrete eksempler, hvor bygmesteren i billeder og tekst fra begyndelse til ende kan forklare og fremvise det endelige resultat. Forhåbentlig findes der blandt SPs læsere en eller helst flere, der kan og vil påtage sig denne opgave. I det omfang det ligger inden for vor geografiske rækkevidde, er vi til tjeneste med hjælp til fotografering og tekst.

ERIK og ADAM

Vi Bygger

TRÆKKRAFT i model:

Arbejdsdagen er slut, man får mast sig hjem, åbner posten: reklamer, regninger, afgifter til både TV, bil og telefon, nå, det er ens egen skyld, noget kunne nok undværes, men hov, nederst i stakken kommer SIGNALPOSTEN til syne, alt det andet bliver hurtigt skubbet til side og ku-

verten med SP flået op, det kan ikke gå for stærkt, for hvad er der i denne gang? Er der mon nogle byggebeskrivelser, ikke fordi det andet er kedeligt, men det er altid spændende at se hvad andre laver og høre hvilke kvaler de har (hvis de da overhovedet har nogen) og hvordan de har løst problemerne, det kunne jo være, at der var en fidus man ikke kendte og som kunne bruges. På forhånd tak!

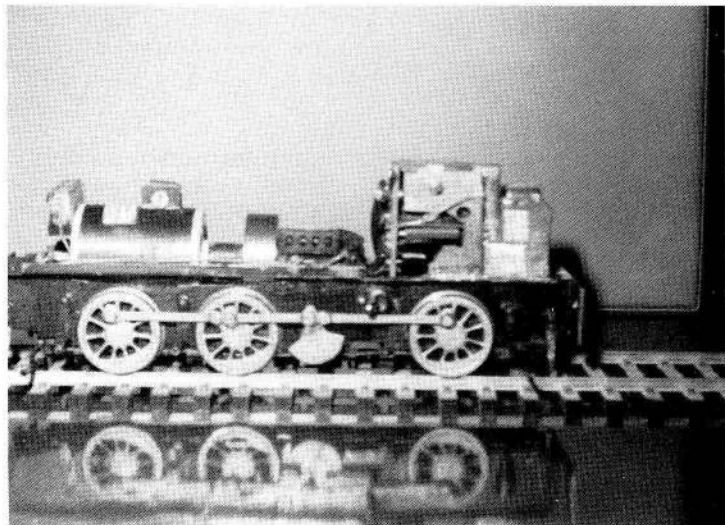
Det var lidt udenomssnak, men nu til sagen, det var jo en byggebeskrivelse jeg ville lave.

Modellen jeg vil beskrive er rangermaskinen litra Mh; tegningsgrundlaget er fra arkivet i JS/DMJK, tegning nr. A104T014 i 1:20 + A104T014 i 1:45. Modellen er bygget i 1:45, men det er en fordel at få en tegning i stort format idet denne er velegnet til rettelser og noteringer, når man er i marken for at kigge på et "voksent" lokomotiv.

Efter at have studeret tegningen grundigt og sammenlignet med de billeder og skitser, der er lavet i marken, går man i gang.

Der begyndes med opbygning af chassis, hjulophæng og transmission. Chassisrammen er udført af 2 stk. 2 mm messingplade der er boltet sammen under udskæring og tilfiling for at få begge sider ens med hensyn til akselgaflerne. Efter udskæring for akselgafler samt for gearkasse, fremstilles styr for akselboks der loddet på indersiden af chassis'et. Efter at dette er udført fremstilles den indvendige pufferplanke af 2x25 mm vinkel-messing, som loddet sammen med chassis'et.

Når chassis'et er loddet sammen kommer turen til akselboksene. Disse er fremstillet af et stykke 5 mm messing, skåret ud i klodser på 10x12 mm, hvori der er lavet nogle 1,1 mm brede og 1,7 mm dybe slidser - 2,2 mm fra den ene side på den lange led.





Slidserne er beregnet for styrene som er 1,0 mm tykke.

Undersiden af akselboksen er filet til, så der dannes en firkantet tap på 7x3x2 mm til fastgørelse af fjedrene. Fjedrene fremstilles af 0,25 x 2 mm fosforbroncestrimler; der er anvendt 7 lag fjedre, der er samlet med en fjederkurv ved hjælp af et messingsøm. Fjederkurven er udformet således, at der foroven er en gaffel, hvori der er boret et 1,2 mm hul, så der kan sættes en 1,2 mm bolt igennem denne og akselboksen.

Hjulene er drejet i messing (burde have været stål), hvorefter krumtapsølen er boret i og slagloddet fast. Slaget er skåret af et stykke 0,5 mm messing og loddet på hjulet. Egerne er mærket op efter en skabelon og skåret ud med løvsav og til slut er egerne pudset med et stykke smergellærred som trækkes gennem egerne til de er pænt afrundede. Hjulene er til slut monteret på 4 mm aksler.

Så kommer turen til gearkassen, og da det er en model, der formentlig vil blive brugt flittigt har jeg valgt at bygge en helt lukket gearkasse, som er smurt

med en ikke for stiv konsistensfedt - Bosch har en ganske udmærket type til deres boremaskiner. Men for at komme igang må motoren vælges, og det blev en Monoperm spec. med et omdrejningstal på 9000 o/m, som skal geares ned til ca. 300 o/m. Udvekslingen bliver derfor 1:30, som opnås gennem et snekkedrev på 1:25 og et sæt tandhjul med 20 og 25 tænder, stål, modul 0,5 og med 5 mm brede tænder. Den nederste aksel med krumtapslagene er lejret i 2 kuglelejer, øvrige lejer er bronzelejer.

Gearkassen er monteret i chassisrammeudskæringen ved hjælp af 2 firkantede lejedæksler og 2 skruer. Motoren ligger på langs i maskinen oven på chassisrammen, fastspændt med et spændeband. Kraften overføres til gearkassen ved hjælp af en gummikobling.

Karosseriet er hovedsagelig fremstillet i 0,5 mm messingplade i halvhård kvalitet - den er ganske god at arbejde med. Det hele er opbygget på en bundplade, hvori der er lavet udskæringer så den kan lægges ned over chassisrammen, hvor motor, omskifter, relæ, ladeensretter og

akkumulator er monteret. Efter at alle udskæringer er foretaget begyndes der med selve førerkaabinen hvorpå værktøjskasser, udstødningsrør, kasketskygger og den inderste del af motorhjelm er loddet på. Derefter fremstilles motorhjem og kølerhjem. Kølegitteret laves som en ramme med jalousi på den ene side og 0,4 mm pianotråd på den anden side. Det hele monteres indvendig fra. Lemme og døre markeres ved prægning i pladen. Lygtehusene er enderne fra nogle pinolpærer som er afkortet og loddet i. Derefter fremstilles skørtet med fodtrin og loddes på sammen med pufferne, hvor der bruges små messingsøm som boltehoveder; det skal helst være dykkere og er man fanatiker, kan man file hovederne sekskantede.

Et svagt punkt på mange køretøjer er håndtag og håndlister som meget nemt bliver bukkede, derfor har jeg valgt at fremstille disse af 0,6 mm fjedertråd og for at få lodningerne til at holde, har de fået en ætsning på loddestedet.

Modellen er nu klar til maling inden den sidste montering. Lakeringen er matsort med rødt førerhus, gule zebrastriber, påskrift på førerhus, litra nr. og DSB i hvid - til dette formål har jeg anvendt Letraset-bogstaver.

Efter maling monteres overparten færdig med lygtehus fremstillet i klar akryl. Gummivulst mellem førerhus, motor og køler består af et stykke sort plast, skrullet af en ledning - det ligner vældig godt gummivulsten på de originale loko. Vinduesrammerne monteres, de består af et stykke messing H-profil 1x1 mm, som passer godt ned over messingpladen og når vinduerne er trykket i sidder vældig pænt og med sort maling på rammerne ligner en gummifatning. Vinduet i siden er lavet som et skydevindue, der kan åbnes. Til slut er der monteret 2 orangefarvede blink på taget, samt pærer i lygterne i fronterne. Pærerne er 5 volt pærer, beregnet for dukkestuebelysning. Alle ledninger til lys og blink er samlet i et lille multistik.

Strømanlægget. Det har altid irriteret mig, at når et tog stoppede, slukkede lygterne eller lyste svagt ved langsom kørsel, og derfor begyndte jeg at spekulere på, om der kunne laves et lyssystem uafhængigt af kørestrømmen. Resultatet blev efter flere opstillinger af forskellige lyssystemer, at der skulle indbygges en nikkel-cadmium akkumulator. Jeg fik fat i en sådan og fik plads til den. Det var en 6 Volt akkumulator, jeg fik fat i, så der måtte laves en spæn-

dingsregulator. Jeg kiggede i elektronik-kataloget og fandt det jeg manglede; delene blev indkøbt og monteret på et print sammen med blinkeren til blinklyset på taget. Hele dette arrangement bestående af spændingsregulator, IC-kreds, transistor, modstande og kondensator kunne opbygges på et print, der måler 25x35 mm. For at kunne skifte og holde lyset i køreretningen er der anvendt et skifterelæ med selvhold.

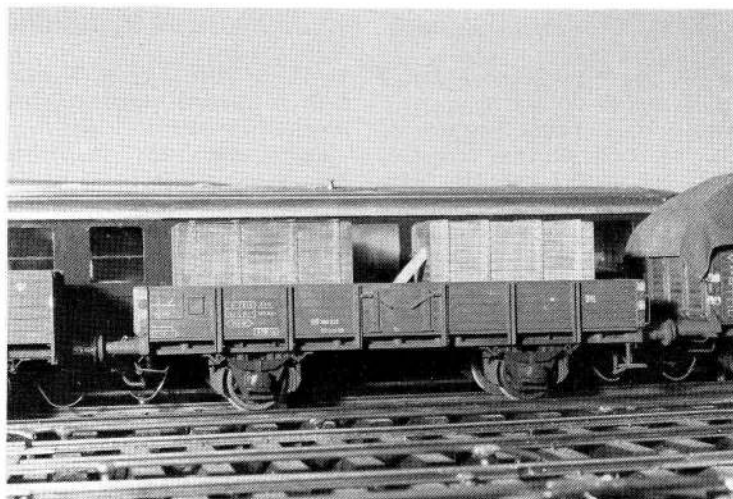
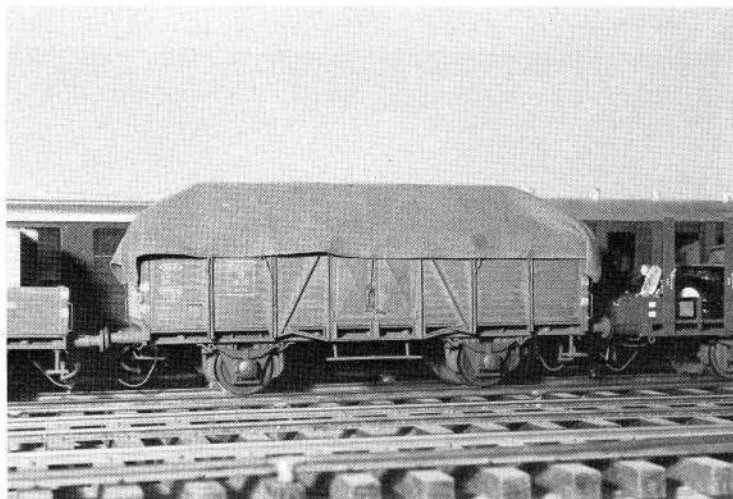
Til modellen er medgået ca. 440 dele, brugt ca. 400 arbejdstimer og indkøbt dele for 423 kr.

Ebbe Andersen

FLERE BYGGERIER

I Odense Modeljernbaneklub kører vi i epoke 3, som tyskerne kalder det i deres normer. Hvad har de ikke normer for? I dette tilfælde er det nu ganske praktisk, og epoke 3 strækker sig fra 1945 til 1970, altså et tidsrum, hvor både stats- og privatbaner havde mange forskellige former for skinnekøretøjer. Nogle af os husker vel 60'ernes godstog med en H-maskine for, og hvor så at sige ikke to vogne var ens. Idag er standardvognene næsten ens, uanset om de kommer fra Tyskland eller Luxembourg.

Jeg fik lyst til at tilføre vor godsvogsbestand lidt udenlandsk islæt og købte 3 Pola-Maxi-vogne, som er lavet af plast. Rent umiddelbart kunne de ikke køre på vort anlæg, så jeg skilte dem fuldstændigt ad. De originale hjul var isolerede og mildest talt pilskøve, så de blev skiftet ud med almindelige uisolerede. De kørte direkte i plastlejerne, så disse blev boret ud, og der blev sat en messingbøsning i. Ellers var det mest pufferplankekerne, der blev ændret. OMJK-kobling, eller måske rettere GMJS-kobling blev monteret og limet fast med Stabilit-Express. I automatkoblingens store udkæring satte jeg en rigtig modelkobling, og så kom der ellers håndbøjler og trykluftslanger forneden. Selv om vi normalt kører med fjedrende puffere i OMJK snød jeg med dem, og lod de originale plaststøtte blive siddende. Der var dog grænser for, hvad jeg ville ofre på sagen. Den lidet kønne vange på Pola-vognene opgav jeg at gøre noget ved, og det kan desværre ses tydeligt på billederne, men ikke så meget i virkeligheden. Vognkasserne fik en gang "beskidt"-maling, mørkegrå Humbrol opløst i masser af terpentiner, og det fik dem til at se ud, som om de havde kørt efter en 44-er helt nede fra Sydtyskland.

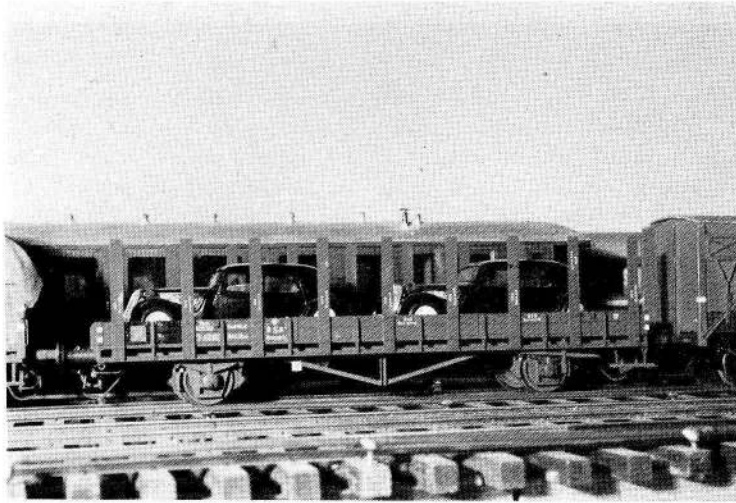


Opus 1 ses på første billede - og er en stor lukket vogn. Jeg tror nu nok, at den burde have haft længere akselafstand, men det er jo Pola's fejl. Taget har fået en gang carborundum-pulver, undtagen på afstivningerne.

Nr. 2 er en højsidet åben vogn, som jeg ville give en presenning på. Det har jeg aldrig kunnet nænne med en selvbygget vogn, hvor man vel nødigt vil skjule halvdelen af det, man har gjort sig umage med. Presenningen voldte mig en del kvaler,

for nu skulle jeg pludselig over i tekstilbranchen. Imidlertid fandt jeg en gammel vindjakke, som havde den rigtige farve, så den blev ofret. Stoffet var nu lige tykt nok, så man skal nok helst finde noget tyndere en anden gang. Der var imidlertid et par andre problemer. Hvordan fik jeg den fastgjort på vognen, og hvordan undgå, at stoffet "løb" og kom til at se trævlet ud i kanten?

Her kom den nymodens 10 sekunder-lim mig til hjælp. Det er



en type cyanolim, der klæber kraftigt på alt, især fingrene, og som tørrer lynhurtigt. Det er tyndt som vand, og hele kanten fik en stribe, så det blev gennemblødt et par millimeter ind. Nu trævlede stoffet ikke, men der var en tydelig "våd" kant at se hele vejen rundt. Jeg kradsede lidt med en negl, og sandelig, den naturlige farve vendte tilbage. Jeg borede et par små huller i U-jernene på siderne og i enderne samt under håndtaget i døren på midten. Ved at væde kinesertråd med cyanolim, blev tråden så stiv, at jeg kunne stikke den gennem hullerne og lime den fast, og det færdige resultat synes jeg da ser meget godt ud.

Nummer 3 er en lavsidede godsvogn, som der ikke kan siges så meget om. Den blev læsset med nogle kasser, som jeg engang havde købt i byggesæt hos Old Pullmann, og som også fik en gang "beskittelse". Hjulene er denne gang egerhjul til en forandring, og de er købt hos Hermann, men kan vel også fås andre steder.

Alt ialt fik jeg lavet 3 godsvogne, som passer godt ind i vore stammer, og som det ikke kostede det store arbejde at lave. Så vidt jeg husker kostede de ca. 20 D-mark stykket, og med diverse løsele står de mig i lidt over 100 kr. stykket. Man kan så mene, at det er dyrt eller billigt, efter temperament.

Efter plastvognene begyndte jeg på en motorvogn, men den voldte mig en del kvaler, så jeg flere gange kørte fast. For at have noget ind imellem, begyndte jeg på en Tf. En af grundene var, at SCEs aksellejer af plast passer til denne vogn, ihvertfald, da den blev bygget i sin tid. Senere er nogle blevet bygget med Isothermos-lejer og andre har vist fået dem.

Vognen er bygget på min sædvanlige måde, som man kan se beskrevet i tidligere numre

af nærværende blad. Til bunden på vognen, som er af brædder, brugte jeg et stykke af Old Pullman's finer med riller i. Det ser altså noget bedre ud end det man selv sidder og ridser med fil eller andet værktøj. Da jeg skulle "læsse" vognen gik jeg amok og købte 2 Citroën-biler af ældre årgang af fabrikat Solido. De er i 1:43 og passer udmærket, men koster 50 kr. pr. stk. Det rene vanvid. De har kun én fejl udover prisen, og det er at venstre siderude er kørt et stykke ned. Det ser lidt åndssvagt ud på godsvognen, men det var umuligt at lave om.

Påskriften er et kapitel for sig. Den er temmelig omfattende, da blandt andet alle stolper er bemalet med "DSB Danmark". Jeg havde i god tid bestilt påskrift hos JP-Hobby, som havde anskaffet udstyr til at lave "Letraset"-bogstaver af egen fabrikat, men efter at have ventet på dem et halvt år og rykket flere gange for dem uden at få svar, opgav jeg og lavede dem selv. Det kan desværre tydeligt ses. Ak, hvor vi dog savner nogle overføringsbogstaver i spor 0. En lokal modelbygger er dog nu gået i gang med problemet, så måske er vor kvide forbi.

HGC

MIT NR.-BROBY-TOG

For år tilbage, medens der stadig kørte tog til Fåborg over Nr. Broby fra Odense, blev en del af togene fremført af Triangel-motorvogne litra Mf. Bagpå motorvognen satte man gerne en Fe eller Fc og en hjælpepakvogn litra Em. Jeg har altid gerne villet bygge et sådant tog, så efter at have bygget adskillige vogne i spor 0, tog jeg mod til mig.

Jeg begyndte med at finde en tegning, og det voldte en del kvaler. I et gammelt "Model-

jernbanen" fandt jeg en Me, men den tegning var der nu ikke meget ved, og efter nærmere eftermåling viste det sig, at den var et par centimeter for lang (ikke millimeter). Me var lidt længere end Mf foran køleren, men ikke flere centimeter. Jeg fik så en ven til at forstørre tegningen i Triangelbogen op til 0, men den viste sig nu at være lidt skæv, for når længden passede, så passede højden ikke. Det kan man vel heller ikke forlange af en HO-tegning, som man forstørret op. Jeg fik imidlertid to sæt tegninger med henholdsvis nøjagtig længde og højde, og så gik jeg i gang med underdelen. Ved hjælp af diverse billeder fik jeg desuden luget nogle forbiere ud af tegningen. Det bedste billede, jeg havde var af nr. 641 i den gamle billedbog "Odin og Roeskilde", og den besluttede jeg at bygge. Ved at studere diverse billeder havde jeg nemlig fundet ud af, at der mærkelig nok var diverse forskelle på de forskellige numre.

Undervognen byggede jeg op, som jeg plejer med vanger af Nemec-profiler, så det voldte ikke de store kvaler. Akselboksene findes ikke færdige, så dem måtte jeg flikke sammen af for- og bagside af 2 forskellige GMJS-boxe, som jeg limede sammen med Stabilit. Bladfjederen er stor og kom til at fjedre fint, men op-hængene var jeg noget betænkelig ved. De kaldes vist læk-aksler og fjedrene hænger i store aflange ringe. Jeg tænkte først på at snyde og lave dem som små led, som på almindelige godsvogne, men så fik jeg en ide. Jeg lavede skiver af et stort messingrør og klemte dem på midten med en tang. Så havde jeg ringene, og ved at lave en lille simpel lære af aluminium, var det ikke svært at lodde dem på små kobbernitte, som blandt andet fås hos Nemec.

Indtil nu havde bygningen jo ikke adskilt sig meget fra bygningen af en vogn, men nu kom selve "motordelen". Jeg havde købt en lækker Maxon-motor, der var komplet lydløs, og den lagde jeg på det rigtige sted foran i køretøjet. En tandhjulsvudveksling overfører kraften til en aksel under vognkassen, der via et kardanled trækker bagtøjet. Kardanleddet købte jeg i Odense Hobbyforretning, og det bruges vist til modelmotorbåde. Udvekslingen sidder i bagtøjet, som jeg selv lavede. Det er et snekketræk med Webra-hjul, som jeg indesluttede i en lille kasse af messingplade. Foroven har den to tappe, som passer ind i en slids i en tværvange, så den kan fjedre op og ned, men ikke køre rundt. På billedet af un-

dervognen ses det hele forhåbentlig tydeligt. Motoren ligger til venstre. De forskellige mærkelige dimser er 4 modstande og 2 zenerdioder, da det er en 12 volts motor, og vi i OMJK kører på 20 volt og temmelig mange ampere af hensyn til de store klodsede vindues-visker-motorer.

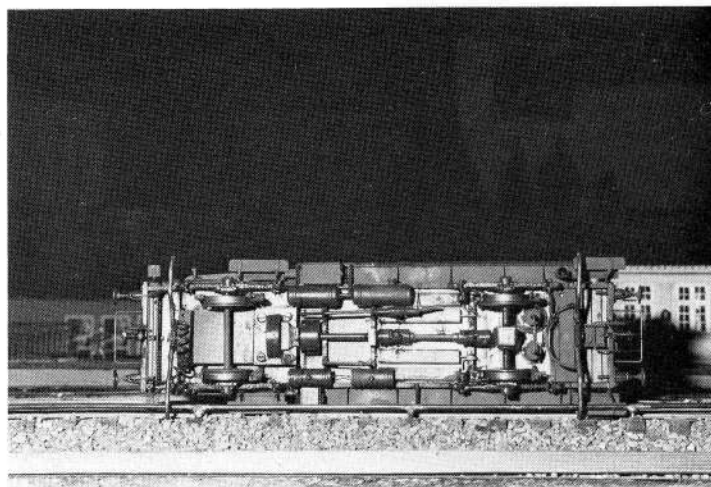
Da det var første gang, jeg byggede trækraft, gik det selvfølgelig ikke helt glat. Udvekslingsforholdet var forkeret regnet ud, så køretøjet kørte for langsomt. Mf-erne kunne trods alt køre 75 km/h. Jeg udvekslede tandhjulene, og det hjalp. Imidlertid larmede kardanled og tandhjul noget, og det var jo lidt kedeligt, når motoren var lydløs. Jeg skiftede tandhjulene ud med en "gummibåndsudveksling" og det hjalp, og samtidig strøg jeg svinghjulet, som havde tilbøjelighed til at bringe akslen i svingninger.

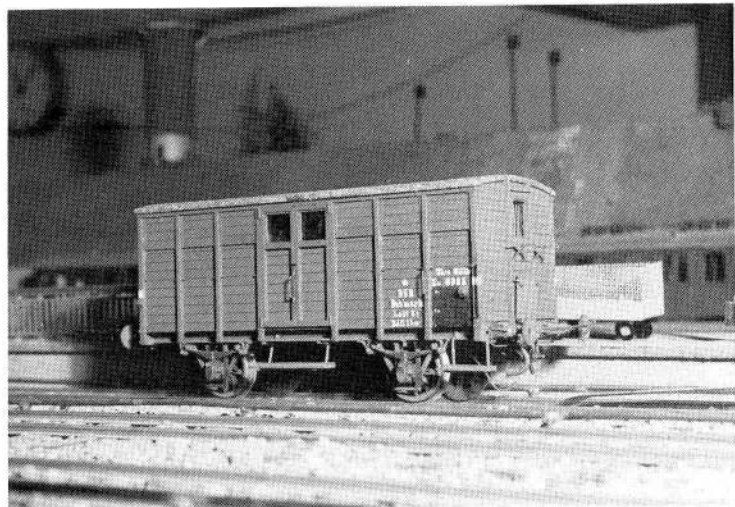
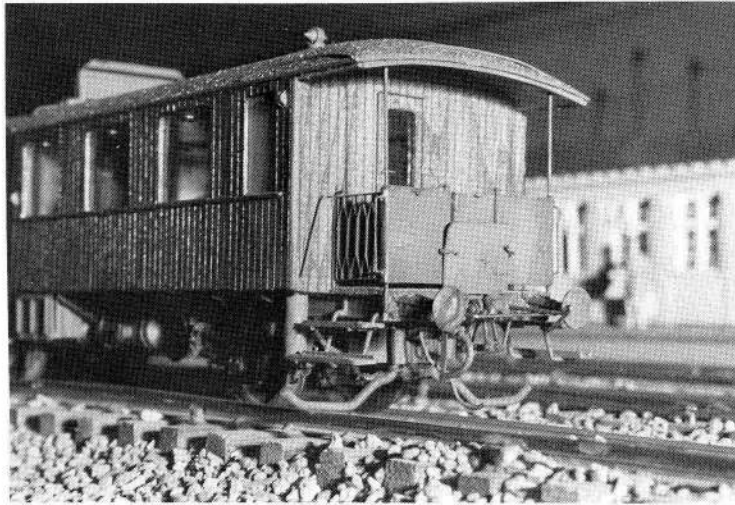
Med hensyn til transmissionen så er det selvfølgelig ikke et elastikbånd, der er brugt, men en O-ring, som man normalt bruger til at tætte rørsamlinger med. De fås i mange størrelser og tykkelser og er meget seje og stærke. De to hjul drejede jeg selv i messing på en drejebank, og man skal blot passe på at rundingen passer nogenlunde til ringens tykkelse. Gummiringen skal ikke være for stram, da den så tager en del af kraften og desuden overbelaster lejerne i både motor og aksel. Det fungerer ihvertfald fint og lydløst, og det er noget jeg vil bruge i fremtiden og kan anbefale.

Jeg har senere læst i en tysk bog om transmissioner til modeljernbaner, og man skriver noget rigtigt, som jeg har lavet forkeret. Man bør sætte gearingen ned så tidligt som muligt, så få aksler og tandhjul som muligt kører stærkt, for det er det, der laver støj. Jeg er overbevist om rigtigheden af dette, for havde jeg lavet udvekslingen oppe ved motoren, så havde kardanleddet kørt ganske langsomt og derfor mere lydløst. At det så ville være svært ved netop denne motorvogn, er en anden sag.

Da jeg var færdig med undervognen fik jeg fat i en Me-tegning hos JMJK, og det var just en rigtig tegning. Vognkasserne var ens hos Me og Mf, men det var de altså bare ikke på mine tegninger. Moralen er, at man skal få fat i en ordentlig tegning fra starten. Nå, jeg måtte snyde mig til et par millimeter, og det er der næppe nogen, der opdager.

Af hensyn til nem tilgængelighed til motoren, sidder sider og gavle fast på taget, så det hele kan løftes oven af. Til siderne er brugt Old Pullman's fi-





ner med færdige riller i, og det tager sig udmærket ud. Det er

først skåret ud, derefter limet på 1,5 mm krydsfiner med større vinduesudskæringer, så "glasset" kan komme helt ud til fineren. Man skal blot ikke gøre som jeg gjorde. Jeg bejdsede rillefineren før jeg limede den på krydsfineren, og så udvider den sig i rillerne og bliver større og passer ikke i målene. Det skal altså gøres omvendt. Tilsidst blev den bejdsede finer lakeret med Humbrol's matlak, som jeg opdagede en fidus ved. Når man ikke rører ret meget rundt i den, så bliver den halvmat og ligner meget en ældre lakeret vogn. På billederne ser lakering og sider måske ikke så godt ud, men det skyldes blitzens mærkelige virkning på lakken. Det ser bedre ud i virkeligheden.

Jeg lavede indmad i køretøjet og udstyrede det med diverse rejsende og motorførere. De bageste sæder er støbt i bly af hensyn til vægten på de drivende baghjul. Det der normalt får folk til at tabe næse og mund er instrumentbrædt og Triangel-skiltet på fronten. Det er nu ingen bedrift. Instrumentbrættet var tegnet på tegningen, og jeg fik lavet en "over-head" af den på gennemsigtig film. Så var det bare at klippe ud og lime på et stykke krydsfiner. Mange fotokopieringsmaskiner kan uden videre lave "over-heads", så hvis man kender én o.s.v.

Påskriften er lavet af JP-hobby og ser bare godt ud, men det var altså også den eneste, jeg opnåede at få ud af ham, hvorfor vides ikke.

Ellers håber jeg, at billederne taler for sig selv.

Da nogen har kritiseret mine modeller for at være udstyret med dyre detaljer, som koster indtil flere pakker cigaretter, kan jeg da fortælle, at Mf-eren næppe har kostet mig mere end 200 kr. Motoren er det dyreste, nemlig 150 kr., men så skulle den også kunne køre 10.000 timer uden vrøvl.

Jeg har endnu ikke fået bygget en Fe, men en Em har jeg lavet. Den er bygget over min sædvanlige "læst", kun skal bemærkes, at træværket igen er det færdigrillede finer fra Old-Pullman. Desuden er akselboxene af den model, som en mand i Århus reklamerede med i SP for en tid siden. De er meget fine og prisen, vistnok kr. 5,40 pr. stk., absolut ikke for høj. Jeg bestilte 100 ved ham, men har aldrig fået mere end ca. 50, og desuden ikke hørt fra ham længe. Hvorfor han har tabt lysten, ved jeg ikke, men jeg må nok passe godt på mine boxe, for de bliver tilsyneladende sjældne.

ME i BYGGESÆT

Så blev det igen "UK-tid", idet UK-modeller har udsendt endnu et model-byggesæt, den gang en 2-akslet DSB benzine-motorvogn, litra ME (MFlere), pris ifølge katalog kr. 372,-.

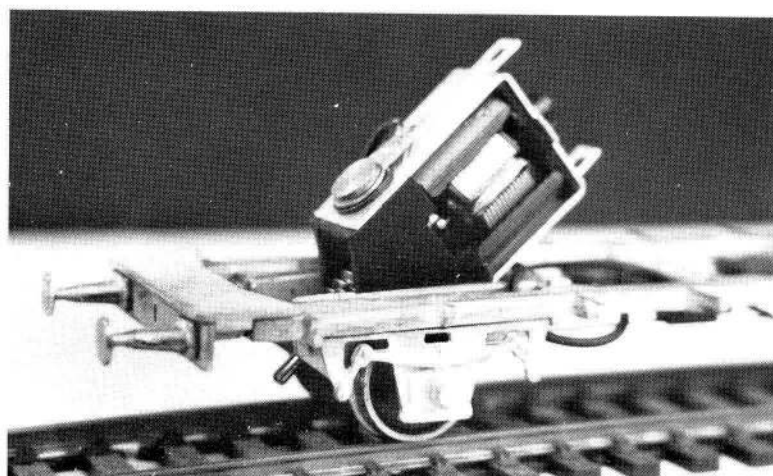
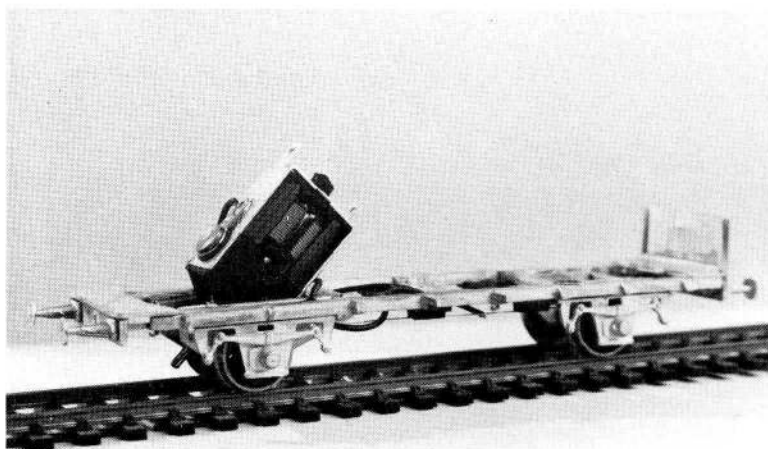
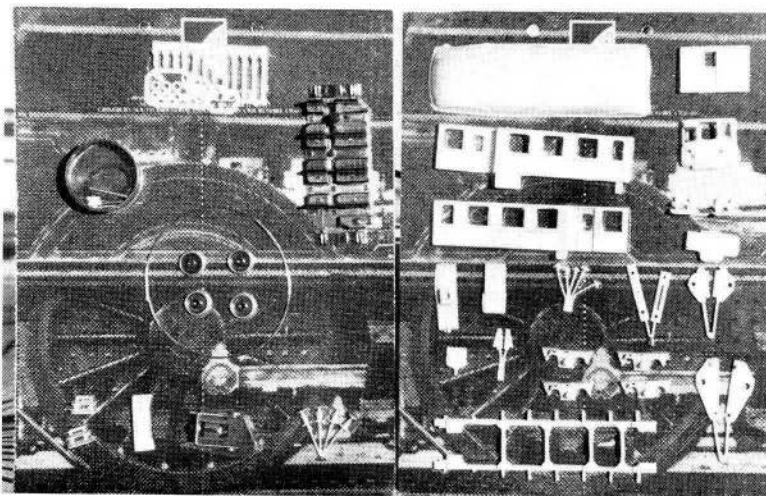
Ligesom ved C-maskinen, der fremkom tidligere på året, synes jeg, at første-indtrykket var godt, og jeg så med glæde frem til de forhåbentlig mange gode timer, der lå forude.

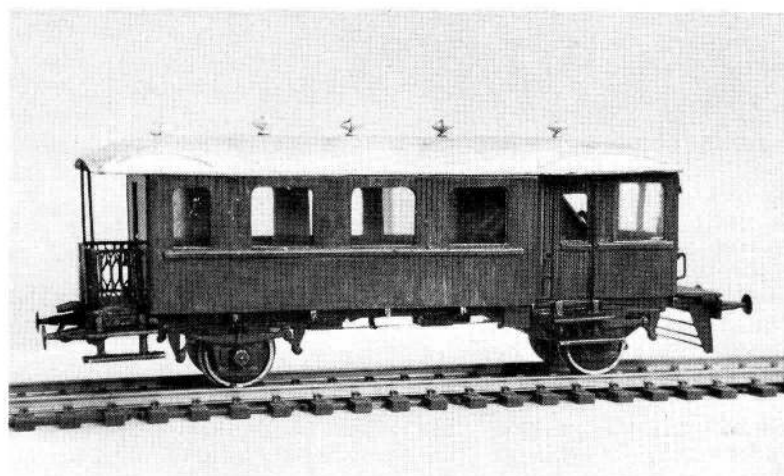
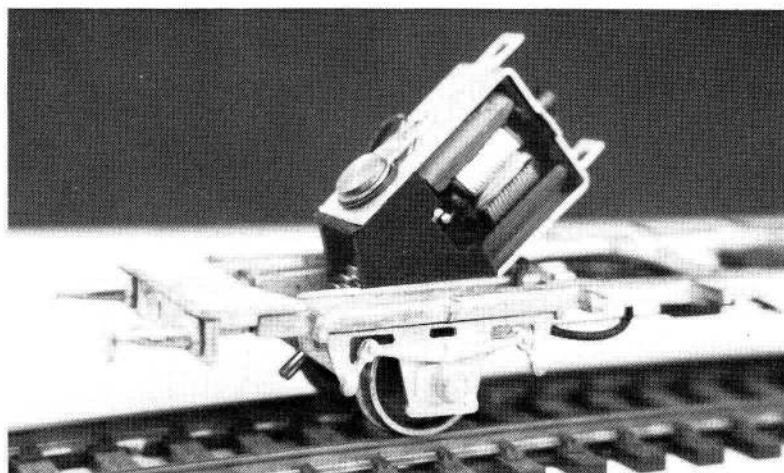
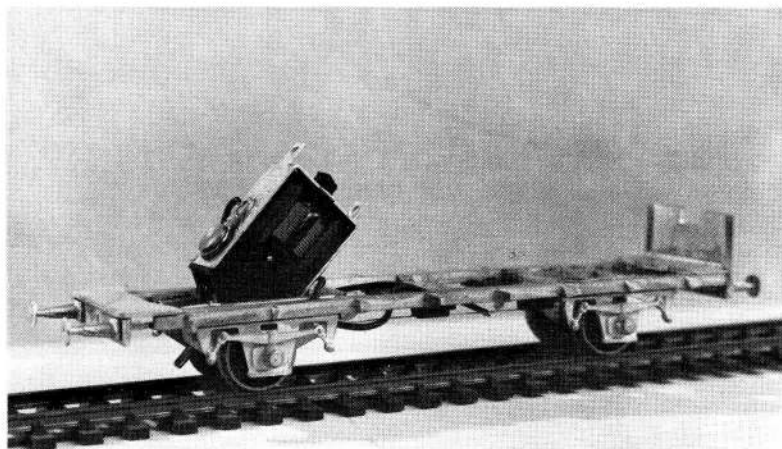
Sættet består af 2 kartonstykker, hvorpå enkeltdelene er fastholdt med plastfolie, et vejledningssæt samt et lille 8-sidet hefte med ME-vognenes (herunder MF og MC) historie i korte træk.

Som tilfældet var med C-maskinen, begyndte jeg byggeriet med gennemlæsning af den vedlagte vejledning, og med C-maskinens lidt mangelfulde vejledning i erindring, var jeg spændt på at se vejledningen til ME-vognen. Jeg må ærligt indrømme, at jeg blev skuffet. Vejledningen består dels af en standard-vejledning, dels af en udmærket "eksploderet" tegning, hvoraf det i grove træk fremgår hvorledes samlingen skal foregå. Dette gælder dog ikke samlingsrækkefølgen, idet de anførte numre kun er lødselsnumre?, - ikke numre for samlingens rækkefølge (det kunne det vel egentlig ligeså godt have været).

Byggevejledningens tekst starter således: "1. Læs vedlagte standardvejledning om Keyser Kit". Jeg ledte og ledte, og blev så til sidst klar over, at det drejede sig om den samme byggevejledning, som også lå i sættet til C-maskinen, og som så bestemt var beregnet til denne eller i det mindste til et damploko. Det skal indrømmes, at langt de fleste af vejledningens punkter gælder for begge modeller, men det forekommer mig dog mere vildledende end vejledende at læse om samling af "Tenederen" i forbindelse med bygning af en ME-vogn.

Nå! - dette er måske så tydeligt, at alle kan se, at det er uaktuelt i denne forbindelse, men også andre punkter i vej/vildledningen, henviser direkte til dele, som KUN findes i C-maskine-sættet. Det kan man se, henholdsvis det ved man, hvis man har bygget C-maskinen, men hvorledes med den køber, for hvem dette er det første UK-byggesæt, - han må bestemt føle sig mere vildledt end vejledt. Man må vel stadig huske, at de der i forvejen kan bygge modeller, og måske dermed også kan se, at der er noget som ikke rigtig stemmer, de har ik-





ke så meget brug for vejledning som begynderne, og dem må der formentlig også være mange af, hvis hele oplaget skal sælges (og det skulle det da helst til forhåbentlig fælles glæde for såvel købere som UK-modeller). Det er vel netop med et byggesæt som dette, at mange begyndere starter.

Men nu til selve samlingen. Med diverse vejledninger og den eksploderede tegning til hjælp, gik det stille og roligt fremad uden egentlige problemer.

De enkelte dele er af samme nydelige støbning som C-maskinen, og passede fint sammen. Motor og snække blev monteret som anført i vejledningen (med tilbørligt hensyn til at det i flere tilfælde var helt andre dele, vejledningen refererede til) og kørte som den skulle med det samme. Dog sidder motoren stadig løst, og drejer lidt frem og tilbage om drivakslen, uden at jeg kan se nogen løsning på dette problem i vejledningen. Her kan den enkelte modelbygger sikkert sagtens finde på en løsning, men det burde vel være vist i tegningsmaterialet.

Der er intet anført om, hvordan man samler vognens tre hovedbestanddele, tag, vognkasse (sider og sædearrangement) samt undervogn. Har man imidlertid arbejdet med sådanne ting før, finder man sagtens ud af det, delene til samlingen (skrue og møtrik) medfølger. Skruen kan kun fastholde taget til vognkassen, og det må således være meningen, at undervognen skal limes fast til vognkassen. Personligt kunne jeg have ønsket mig, at skruen havde været lidt længere, så den kunne nå også at fastholde undervognen, f.eks. gennem et hul i et mellemstykke mellem undervognens vanger. Det ville bl.a. lette malingen af vognen, at delene kan skilles ad, da de jo hver for sig skal have hver sin farve.

Prøvekørslerne synes at vise, at vognen meget nemt vælter og ruller rundt på taget f.eks. ved dårlige skinnesamlinger. Det sker formentlig på grund af den store vægt i taget. Tyngdepunktet ligger meget højt og man kunne måske have ønsket sig, at taget havde været støbt i plast, medens sæder og gulv havde været støbt i hvidt-metal.

Vognen skulle nu være klar til at blive malet. Sandt at sige var det det første jeg så efter, da jeg modtog sættet. Jeg var spændt på at se, hvordan man ville beskrive maling af en metalvognkasse, så den evt.

kom til at ligne den nyfabrikerede og nylakerede teaktræsvogn, som er forbilledet. Hvor blev jeg skuffet. Ikke ét ord ud over hvad der stod anført i C-maskinevejledningen om affedtning, grunding samt valg af malingsstyper. Jeg må erkende, at jeg måske allerede i anmeldelsen af C-maskinen burde have påpeget den manglende angivelse af farvevalg, men jeg undlod det, fordi jeg måtte formode, at langt de fleste af køberne af C-maskinen kendte dennes farver og ikke ville savne en sådan angivelse.

Jeg havde ikke drømt om, at man ville undlade at skrive lidt om farverne på en motorvogn som denne. Her lader man købernes fantasi få frit spillerum. Det er helt op til den enkelte at finde ud af en passende farve. End ikke den smule vejledning man fik i byggevejledninger o.l. i "gamle dage" som f.eks. "Taget er gråt, vognkassen brun og undervognen er sort" får man. Det kan (og må) ses i bøger man kan købe eller låne på biblioteket, men burde vel stå i vejledningen.

I mit tilfælde valgte jeg den nye lakerede teaktræsbeklædte vogn, som jeg fik givet vognen udseende af ved først at male vognkassen en gang med en lys gul oliemaling (Dyrup nr. 320, creme, eller Sadolín nr. 143, strandgul). Et par timer efter, medens malingen endnu kun var støvtør, malede jeg den endnu engang, men denne gang med teaktræfarvet træbeskyttelsesmiddel Bondex (Dyrup, men man kan naturligvis ligeså godt bruge et andet fabrikat, Pinotex, Solignum, Gori el.lign.).

Dunken hældes lidt, så man kan dyppe penselen let i bundfaldet evt. med en anelse af væden (opløsningsmidlet). Det gælder om at "teakmalingen" ikke bliver for tynd og selv fordeler sig. Den skal helst være lidt tyktflydende og må gerne blive ganske lidt stribet (således at den gule bund skinner igennem i striberne) for at illudere træets årer.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

SÆLGES: 3 modeller af danske damploko i størrelse O. Litra E, litra P og litra N. Alt håndarbejde i messing.

Henvendelse:

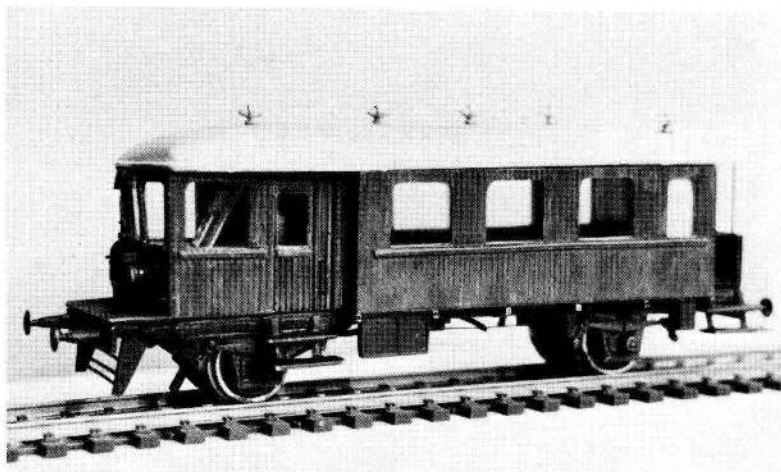
Gert Henriksen,

Milehøjen 10

4400 Kalundborg.

Tlf. 03 - 50 43 36.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE



Selv synes jeg at virkningen er fin (enhver so synes jo bedst om sine grise) og ærlig talt - jeg synes, at sådanne forsøg burde have været foretaget inden trykning af bygge/malevejledning og udsendelsen af sættet, eller i det mindste med en almindelig vejledning om farve-(nuance)valg.

Her, som ved C-maskinen, synes jeg man må sige, at det er en nydelig model, der er det endelige resultat. Dog synes jeg der mangler en enkelt lille del i sættet for at fuldende synsindtrykket, eller for i det mindste at give køberen mulighed derfor. Det drejer sig om den for adskillige af vognene så karakteristiske gamle tagkøler, der da også ses både på fotografiet uden på æsken og på forsiden af den lille historiske redegørelse, der medfølger.

Der medfølger ikke transferark, som ved C-maskinen. Meningen er formentlig, at man skal bruge arket fra C-maskinen, men det hjælper jo ikke den, der kun har købt ME-modellen.

Jeg vil slutte med dels endnu en gang at opfordre UK-modeller til at gøre noget mere ud af vejledningsmaterialet, dels til at bede køberne ikke at lade sig afskrække af foranstående. Når der her er bragt kritik af nogle enkelte punkter, må man ikke i farten glemme alle de mange dele, motor, udveksling, støbning, fine detaljer og meget andet, der er helt i orden og som alt sam-

men er med til at gøre vognen til den lille universaltrækkraft, der ikke må mangle på noget anlæg - DSB såvel som privatbane.

+ + + + +

Dansk model.

Fin støbning og modelrigtighed med mange små, fine detaljer. Overholder målene, små næsten modelrette flanger.

Fin pasning af de enkelte dele. Kører fint ved små hastigheder og ikke for stærkt ved fuld strøm (12 volt), og uden nævneværdig støj.

Rigelig trækraft (i forhold til sit forbillede).

Ingen problemer med at blive på sporet i de små kurver - sporet skal dog ligge godt, se nedenfor.

Nydeligt udseende af den færdige model. Den vil pynte på ethvert modelbaneanlæg.

÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷

Mangelfuldt tegnings- og vejledningsmateriale.

Vælder nemt, hvis sporet ikke ligger rigtigt, da tyngdepunktet ligger meget højt.

Ingen koblinger (eller anvisning på fremstilling af sådanne) med sættet.

Ingen transferark med sættet.

Ingen plast el.lign. til vinduer, ligesom det ikke rigtigt fremgår hvordan man skal anbringe vinduerne.

Der burde vel have været en af de gamle tagkølere i sættet.

Erik V. Pedersen

Forsømmelse, men egentlig Paatale har dog ikke været berettiget.

Da det Skete imidlertid maa siges at være meget beklageligt samt at have medført forholdsvis store Ulemper for de Rejsende, følte jeg mig forpligtet til at bringe Hr. Appel og hans Rejsefæller en Undskyldning.

Den blev af den fungerende Stationsbestyrer i Kolding overbragt Selskabet skriftligt forinden Særtogets Afgang fra Kolding samme Dag; og jeg har bragt i Erfaring, at Hr. Appel udtalte ved Tilbagekomsten til Vejen, at Selskabet i alle Maader følte sig tilfreds med Banernes Optræden efter at den beklagelige, men menneskelige Fejltagelse nu engang var indløbet.

Så vidt det kan ses, kom der ikke mere ud af den sag, men der skulle tilsyneladende ikke meget til førend der vankede påtale fra kredskontoret. Som for eksempel i følgende brev:

Fredericia, den 15. September 1905

Hr. Stationsforstander H.E. Windeballe,
Tistrup Station.

Man maa forlange, at Stationsforstanderens Deltagelse i Togenes Ekspedition fremtidig bliver mere aktiv end i det her fremdragne Tilfælde.

En Afhentning af Papirer og Afgivelse af Klokkeslaget kan ikke anses for tilstrækkelig paa samme Tid som Arbejdet ved Toget ikke skænkes nogen Opmærksomhed saa lidt som Godsets Afkonferering etc.

For den manglende Afmelding af Toget til Sig idømmes De dernæst en Bøde af 1 Kr.

.....

Kasten med flasker er ikke en foreteelse af ny dato, hvilket følgende brev afslører og hvorved vi vil afslutte citatrækken for denne gang:

Fredericia, den 11. Oktober 1905

Velbaarne Hr. Premierlieutnant Schnack,
Adr. Hr. General Schnack,
Vesterbrogade 255,
Kjøbenhavn V.

Den 1'ds blev der fra en Kupé i Tog Nr. 57 (Afgang fra Odense Kl. 9.00 Fm) udkastet en Flaske under Kørslen mellem Odense og Holmstrup.

Flasken blev af Vinden ført ind i en anden Kupé, stødte mod Vindueskarmen og knustes, hvorved et af Skaarene tilføjede en Rejsende i nævnte Kupé et mindre Saar i Ansigtet.

Efter hvad der har kunnet oplyses, har De udkastet Flasken og er derved ifalden Straf for Overtrædelse af saavel Politiloven af Maj 1897 som almindelig borgerlig Straffelov.

Da der ikke er indkommet nogen Klage fra den Rejsende, og da Materiellet ikke har taget nogen Skade, skal man efter Omstændighederne være villig til ikke at forfølge Sagen videre mod, at De betaler en Mulkt af 1 Kr. i Overensstemmelse med Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 24/9 97.

Man skal dog gøre Dem opmærksom paa, at saadan Udkasten af Genstande fra Kupévinduerne under Farten kan have alvorlige Følger. Bøden, der tilfalder Politiet, bedes tilstillet herværende Kontor.

Ib V. Andersen

Klubnyt

DANSK MODEL JERNBANE UNION

Generalforsamlingen i DMJU fandt sted i Århus den 27. april 1980. Referat er udsendt til klubberne.

Bestyrelsen fik ved denne lejlighed en noget ændret sammensætning; den hidsættes her til almindelig orientering.

Det er den nye bestyrelses håb, at DMJU fra at have været en noget henslumrende institution igennem de sidste mange år vågner op at dvalen og igen bliver den gode kontakt mellem danske modeljernbaneklubber.

Jeg skal love, at jeg som sekretær vil gøre mit til at dette mål kan nåes.

Venlig hilsen - Jørgen Henneke.

Bestyrelsens sammensætning:

Formand: Finn Lekbo, Silkeborgvej 205,
8230 Åbyhøj, tlf. 06-15 44 09

Sekretær: Jørgen Henneke, Vølundsvej 12,
8230 Åbyhøj, tlf. 06-15 34 11

Kasserer: Knud E. Nielsen, C.Th.Zahlesvej 1,
9250 Gug.

Best.medl: Svend Storgaard, Maj alle 138,
2730 Herlev, tlf. 02-91 90 91

Best.medl: Hans Erik Jensen, Jellingvej 13,
5200 Odense V, tlf. 09-16 97 29

Suppleant: Jens Bondesen, Ridebanevang 13,
2820 Gentofte, tlf. 01-65 65 13.

Byggekonkurrencen, der afsluttedes på generalforsamlingen havde følgende vindere:

Trækraft:

1. pr. Hans Gerner Christiansen, OMJK for DSB motorvogn Mf 641 i spor 0.

2. pr. Ebbe Andersen, SMJK, for DSB dieselloko Mz 1441 i spor 0.

Post-, pak- og rejsegodsvogne:

1. pr. Hans Gerner Christiansen, OMJK for DSB pakvogn Em 985 i spor 0.

Godsvogne:

1. pr. Bent Sørensen, JMJK for DSB åben godsvogn Km 5727 i spor 0.

Tilbehør:

1. pr. Sv. Åge Christiansen, JMJK, for 3-vejs sporskifte i spor 0.

Fotokonkurrencen:

1. pr. Jens Steensgård, JMJK for billedet "vinterstemning" (som bringes som midteropslag i dette nummer - red.).

Unionsmødet i 1981 afholdes første weekend i maj i København med DMJK som vært. Der arrangeres med afslutning på dette møde en bygge- og fotokonkurrence efter samme kriterier som tidligere. Detaljeret program over mødets forskellige arrangementer fremkommer primo 1981. Fås ved henvendelse til sekretariatet, der iøvrigt gerne modtager henvendelser fra alle - klubmedlemmer som ikke-do. om vor fælles hobby.

Jørgen Henneke

BILLEDGALLERIET

Hugo Hasrud sender disse billeder til Billedgalleriet med følgende ord:

Jeg tillader mig at oversende disse billeder fra ulykken ved Hedehusene den 15. maj 1936. Da SP jo skriver jernbanehistorie kan de vel have nogen historisk interesse, idet de muligvis er de første billeder taget af ulykken, inden pressen og andre "officielle" fotografere kom til. Billederne er i hvert fald taget af et øjenvidne til ulykken, idet min far var med i det afsporede tog.

Der er en historie bag billederne og den lyder således:

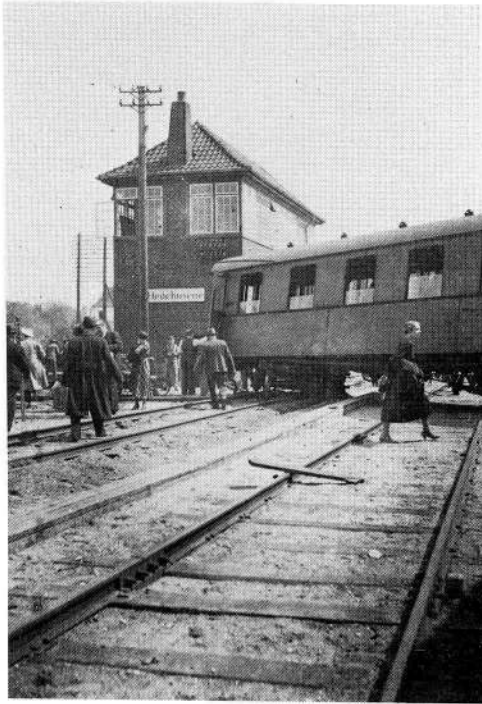
Jeg havde forleden besøg af vor kasserer i sejlklubben. Han er portør i Fredericia. Bortset fra sejlernak kom vi til at snakke jernbaner, og jeg viste ham Bays DSBs damplokomotiver. Her faldt vi over et par linier under P-maskinen, hvor ovennævnte ulykke var nævnt. Det fik mig til at minde, at jeg for længe, længe siden mente at have set en serie fotos, som min far havde taget af denne ulykke. Jeg rodede derfor hans gamle negativer igennem og fandt minsandten negativene, som jeg har ladet nykopiere. De nærmere fakta om billedernes opståen kunne jeg ikke huske, men det kunne min mellemste faster!

Hun fortalte så, at min far og min farfar havde været med ulykkestoget, idet de skulle besøge min farbroder i København i et privat ærinde. Kort før afsporingen skete var min farfar gået på toilettet, mens min far forblev i kupeen. Her nåede han og hans medpassagerer at reagere så betids, at de nåede at få trukket benene op på sæderne få sekunder før ulykken skete. Sæderne blev ved denne tryk så meget sammen, at passagererne havde fået brækket benene, hvis de ikke havde reageret så kvikt.

Min far var jo nok noget chokeret, men han kom sig hurtigt og hans første tanke var naturligvis om

hans "gamle" far var kommet noget til. Far fik sig klemt hen til toilettet og forsøgte at åbne døren, men den bandt tilsyneladende. Han blev dog klar over, at hans far var hel og levende, for han bandede stygt over det skete. At døren bandt var kun tilsyneladende, for både min far og min farfar forsøgte samtidig at åbne døren - den ene trak indad og den anden trak udad - så døren forblev lukket, indtil min far endelig gav slip. Heldigvis var der ikke sket noget med min farfar, kun et par småskrammer. Min far sprang da ud af vognen og da han i de år var en ivrig fotograf, havde han naturligvis sit fotografiapparat med sig. Hantog så derefter den serie billeder, der





ses her, hvilket fik en dame til noget eksalteret at bemærke: Føj, knap er der sket en ulykke, før pressen er på stedet.

Hvad der så derefter skete ved jeg ikke, men de kom vel på anden måde til København.

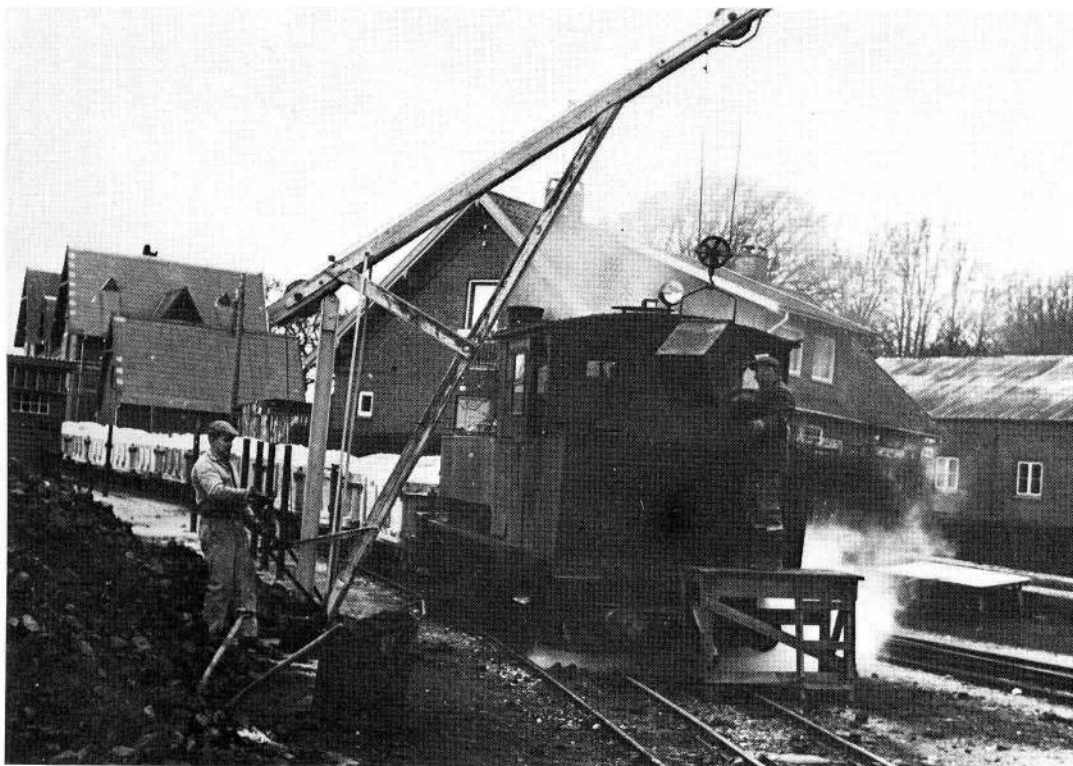
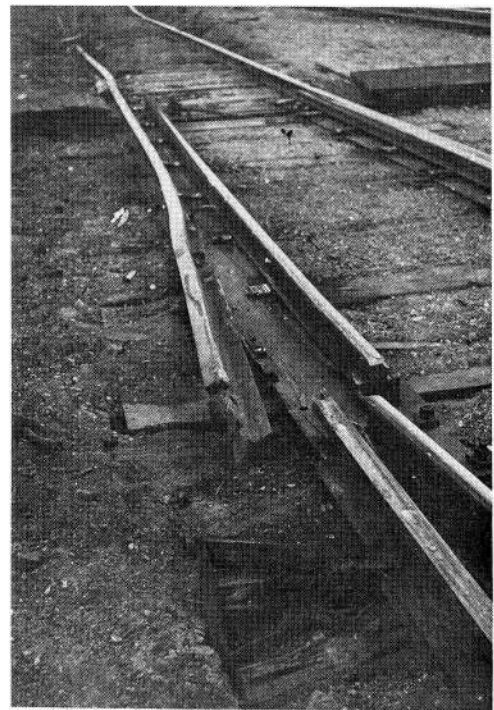
Jeg kan så tilføje, at min farfar

på det tidspunkt var overportør på Assens station (Fyn). Han havde gjort tjeneste i DSB fra 1898. Han blev pensioneret i 1944 og døde i 1965, 89 år gammel. Han hed Kristian Frederik Alexander Hasrud, født Hansen.

Min far, der var født i 1899, blev ansat som trafikelev ved DSB i

1918. Han var i 1936 trafikassistent i Middelfart, hvortil vi var flyttet efter broens indvielse - fra Strib til Middelfart. I 1949 blev han fast assistent på Middelfart godsekspedition og udnævnt til OTASS. Godsekspeditor i 1962 og pensioneret i 1964. Han døde i januar 1972. Han hed

Karl Marius Hasrud.



Herover: I Fakse Ladeplads, 1967.
Foto: F.B. Frenzel

Bagsiden: HP Y-tog i Hirtshals, juli 1975.
Foto: Asger Christiansen



SKIBSMEDIE ROVE CHRISTENSEN

Coca-Cola

HG 58

428