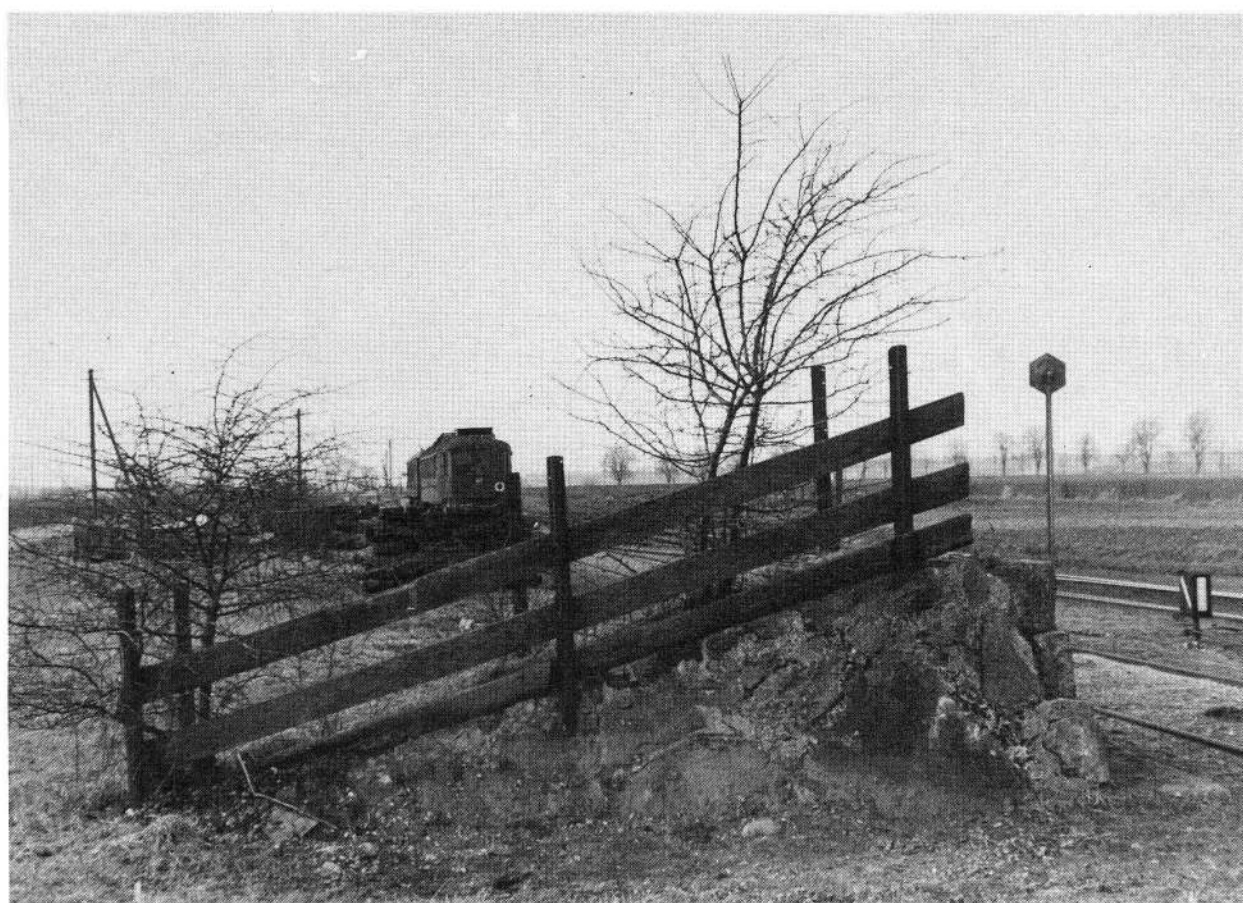
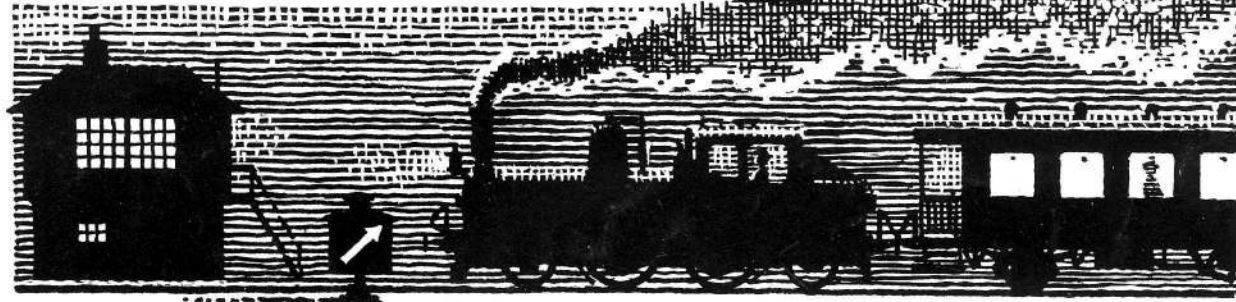


SIGNALPOSTEN



17 årgang **1981**

sept., nr. **3**

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes 4 gange årligt, normalt i kvartalets 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

17. ÅRGANG - NUMMER 3

SEPTEMBER 1981

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner: HV	99
Adams hjørne: Signaler ..	114
Vi bygger: Svinefolde ...	120
En "Hovedbane" i N	123
Kupesnak: Køreplaner og køretider	128
Kupesnak: Forvist til det mørke Jylland	131
De gode gamle dage	135
Fra mit kupevindue	138
Klubnyt	141
Litteratur	141
Billedgalleriet	142

Forsidebilledet: OKMJ, Kølstrup, 20/3 1968 (EVP)

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

PRIS: 17. årgang 1981
Kr. 85,- incl. 22% moms.

KÆRE LÆSER!

Dette fortrinlige tidsskrifts syttende årgangs tredje nummer blev så sandelig også færdig i rette tid! Og også med en sådan stoffordeling over vort emneområde og med en illustrationsmængde og -art til de enkelte artikler, at den gamle redaktør for første gang i flere år er nogenlunde tilfreds med resultatet.

Så håber jeg blot, at læserne også er det!

Det kniber ellers noget i øjeblikket med at afse tilstrækkelig tid til hobbyen. Arbejdet (levebrødet), hus, have, familie og meget andet trænger sig voldsomt på og kan ikke så godt negligeres. Derfor må jeg endnu en gang beklage, at der er lang ekspeditionstid i forlagsafdelingen - og en endnu længere i korrespondanceafdelingen. I regnskabsafdelingen holdes skindet på næsen - nok mest fordi der i øjeblikket er altfor stille på den front.

Det går endda pænt med abonnementstallet, som i skrivende stund er 948, og der kommer da stadig en og anden ny til. - Husk iøvrigt at opfordre familie, bekendte, venner, naboer (og også gerne andre) til at abonnere. Vor politik er som tilforn: Jo flere indtægter, jo flere sider i bladet.

Idet jeg henviser til annoncen om forlagets publikationer inde i bladet, skal jeg tilføje, at restoplaget af fotohefte 1 er seks stk., af fotohefte 2 er der 23 stk. tilbage. Det tynder også stærkt ud i DSB Old-Timere i model og i Rettelser og supplement til Bays: Danmarks damplokomotiver. Af de øvrige titler er der nok til at dække de første måneders efterspørgsel!

Det skuffer mig meget, at interessen for den af os udgivne bibliografi: Danske Jernbanestrækninger 1844-, har været så lille, som vitterligt er tilfældet. Det skal indrømmes, at det er tørt stof - kun bogstaver og tal, og ikke bare ét billede,

Nyt Fra Redaktionen

men alligevel! For jernbaneentusiasten må det da være nyttigt at have en bog ved hånden der fører ham et stykke vej ind i den jungle af papir, der findes om danske jernbaner.

Og så er bibliografien endda ikke engang komplet, hvilket skyldes, at omfanget ikke måtte blive alt for stort. Jeg har endda været for optimistisk og må så konstatere, at den økonomiske øretæve må afskrives på vor konto for "jernbanehistorisk forskning".

AUKTION

Redaktionen er ved at lægge sidste hånd på en fortegnelse over litteratur m.v. som vi vil afholde skriftlig auktion over. Der er adskillige, der stiller materiale til rådighed, og foreløbig kan jeg fortælle, at der agtes udbudt 2-3 samlinger tjenestekøreplaner (de ældste helt tilbage i 1880'erne), endnu ældre opslagskøreplaner, en del publikumskøreplaner, 3-bindsværket Danmarks Jernbaner fra 1933, en komplet samling Vingehjulet/DSB-bladet fra 1943 til dato, Jernbanebladet fra 1953 til ophør, en lokomotivlygte, nummerplader og meget andet. De nærmere betingelser vil være anført i fortegnelsen, som vil kunne rekvireres ved at sende en frankeret svarkonvolut i format C 4, frankeret med 230 øre, til redaktionen. Sidste frist for tilbudsafgivelse forventes at blive fastsat til 1. november 1981.

Næste nummer antages at fremkomme ultimo november 1981.

På genhør!

Holtrup

Nedlagte Baner

HORSENS VESTBANERS RULLENDE MATERIEL

Ved åbningen af de normalsporede Horsens Vestbaner, var der til banens drift anskaffet følgende materiel:

3 stk. 1'Ct damplokomotiver	HV nr. 1-3
4 stk. 1A benzin-mekaniske motorvogne	HV M 10-13
7 stk. 2-akslede personvogne	HV C 100-106
1 stk. 2-akslet person- og rejsegodsvogn	HV E 110
2 stk. 2-akslet person-, post- og rsgv.	HV E 111-112
10 stk. lukkede gods- og kvægvogne med skruebremse og løbebrætter	HV H 120-129
10 stk. lukkede gods- og kvægvogne med håndbremse	HV F 140-149
11 stk. åbne godsvogne med skruebremse	HV K 160-170
9 stk. åbne godsvogne med håndbremse	HV J 180-188
1 stk. tjæretankvogn, tilhørende tagpap-fabrikken i Dortheasminde	HV ZE 509401

Hertil kom allerede året efter endnu et damplokomotiv, HV nr. 4, da det havde vist sig, at man havde undervurderet behovet for trækraft, hvorimod vognmateriellet stort set var tilstrækkeligt i hele banens levetid, bortset fra ca. 5 år under og lige efter 2. verdenskrig, samt i de seneste få år hvor det meste af det oprindelige personvognsmateriel afløstes af et par nye skinnebus-tog.

Dog inkorporerede man i 1939 4 stk. af de 7 bænkevogne (HJJ S 131-137), som var blevet overflødige på Juelsmindebanen, men som "man" (de samlede Horsensbaner) ikke kunne nænne at skille sig af med, da de var ret nye og rummelige og velegnede som stykgodsvogne i HV's og HBS's tog. De 3 resterende bænkevogne gik til HBS.

Det ovennævnte materiel, der tilgik HV i 1929 var fabriksnyt: lokomotiverne fra Henschel og vognene fra Scandia. Dog var J 180-188 samt tankvognen købt brugt.

Natten mellem søndag den 14. og mandag den 15. april 1929 kørte de sidste smalsporstog på Horsens-Tørring Jernbane efter at størstedelen af det normalsporede materiel var bragt til Horsens, og omkring midnat startede det første egentlige normalsporstog på HTB fra den nye Horsens banegård med ankomst i Tørring "i Nattens Løb efterhaanden som Ombygningsarbejderne skrider frem". Herefter var HTB blevet normalsporet, men først en måned senere - ved sommerkøreplanens ikrafttræden - åbnedes Tørringbanens forlængelse til Thyregod og sideregrenen Rask Mølle-Ejstrup-

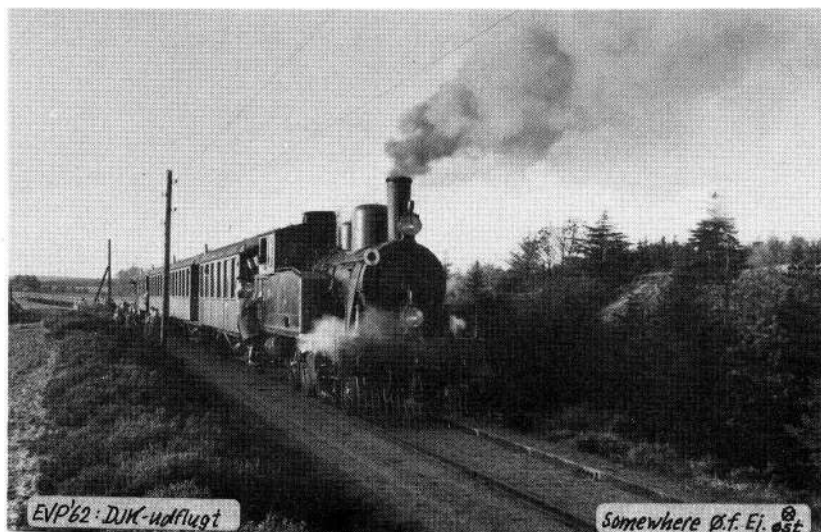
holm, hvorved det nye selskab Horsens Vestbaner gik i drift.

Fra 15. april 1929 var hele det normalsporede materiel blevet overflødigt, og bortset fra de to lokomotiver, der endnu gjorde tjeneste på KEJ et par år, gik hele historien til ophugning, da intet kunne ombygges til fornuftigt normalspormateriel - dertil var alle vognene for små og ikke mindst for smalle til at køre sammen med normalsporet materiel. Dog anvendte man en del af de lukkede godsvognes kasser til materialrum på diverse stationer langs HV, hvor de gjorde god nytte i hele baneselskabets levetid.

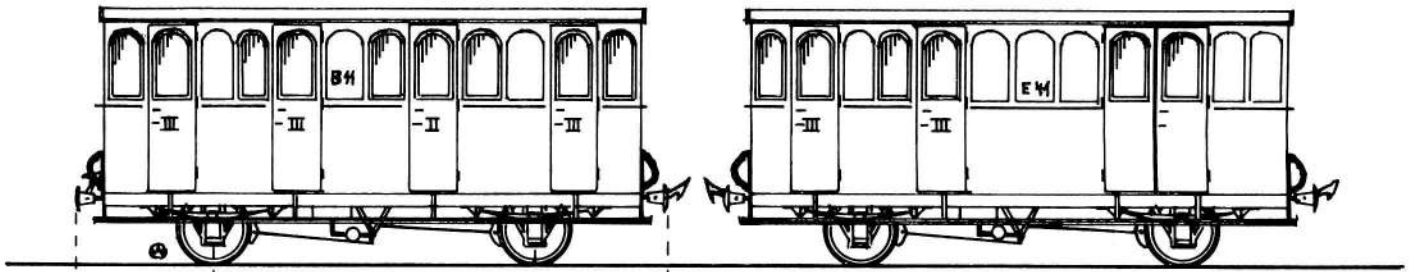
Man havde nu fået nyt spor hele vejen (27,5 kg/m), og alt det rullende materiel udskiftet, så det var næsten en helt ny privatbane, man havde fået, selv om tracé og stationsbygninger på den gamle strækning fra Bygholm til Tørring var "genbrugt".

Den samlede strækning var vokset fra 28 til 74 km - en forøgelse på ikke mindre end 163 procent, og man kunne derfor måske vente en tilsvarende forøgelse af det rullende materiels kapacitet. Der var dog flere grunde til ikke at skruer forventningerne for højt op. Et enkelt blik på kortet viser bl.a., at de nye strækninger gik gennem et betydeligt mere øde terræn end den oprindelige smalsporstrækning, samtidig med, at dette tyndt befolkede område med åbningen af HV (og HBS) havde fået en efter jyske forhold betydelig banetæthed. Man må heller ikke glemme, at der på den tid var ved at fremkomme en ny generation af biler efter at Fords legendariske "Tin-Lizzie" i 1928 afløstes af den noget mere forfinede model A, der hurtigt fulgtes af både kraftigere og mere komfortable modeller, samtidig med at de tilsvarende lastbiler snart fik en bæreevne, så de kunne konkurrere med banernes lettere godstransport, selv om man utroligt længe hæmmede lastbilernes konkurrenceevne ved at fastholde en maksimalhastighed for dem på kun 30 km/h, mens selv de primitiveste privatbaner efterhånden måtte køre op til 45 km/h!

Det er ikke så let at sammenligne transportkapaciteten på den gamle smalsporbane og den nye normalsporede, da det foruden af selve det rullende materiel også afhang af, hvordan det anvendtes, både med hensyn til køreplaner og tilladt hastighed.

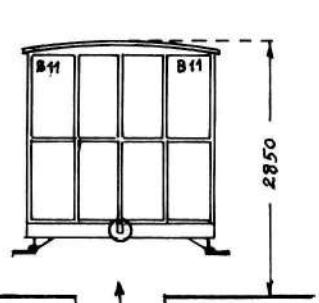
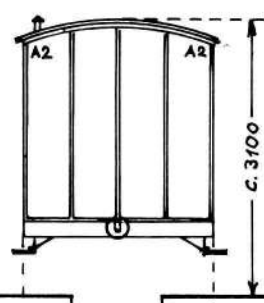
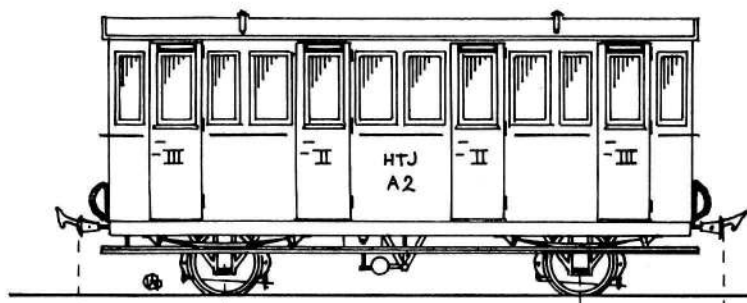
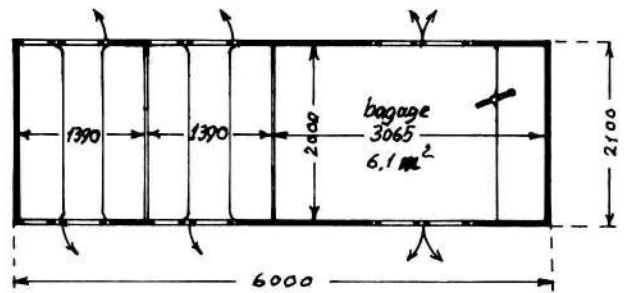
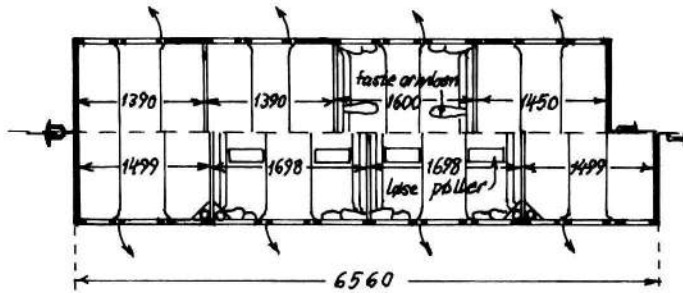


① HTB/HTJ

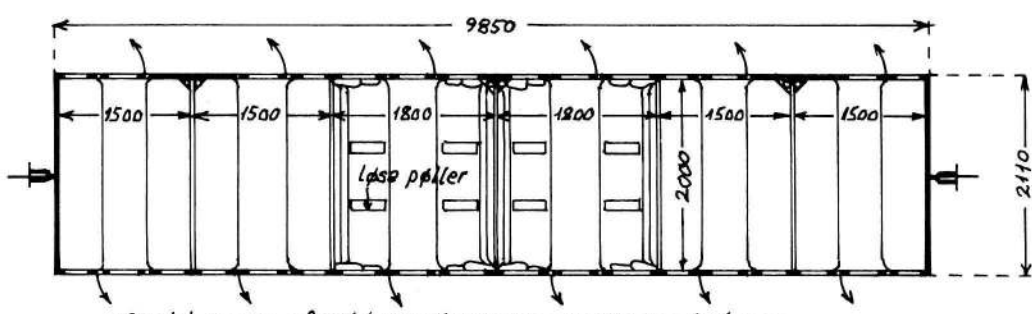
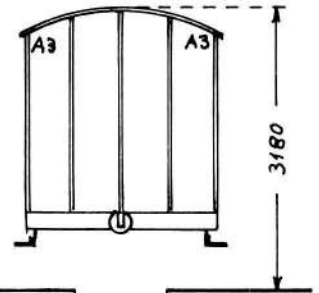
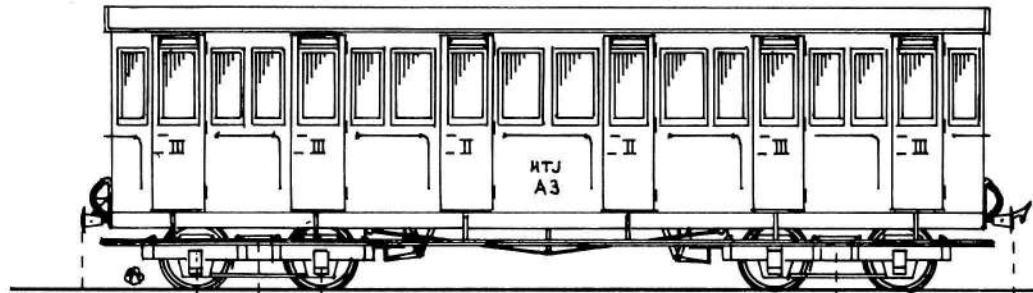


3600
6620

B11-13 og C 21-22 * E 41-42, alle samme mål.
Scnd. 1891 1894



1891-vognene
(fr. B (A1'), C og E)
A2, år 1900

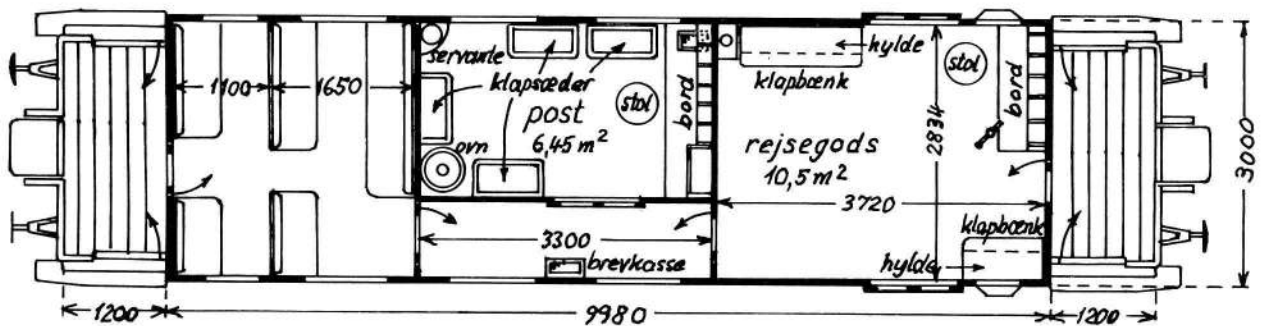
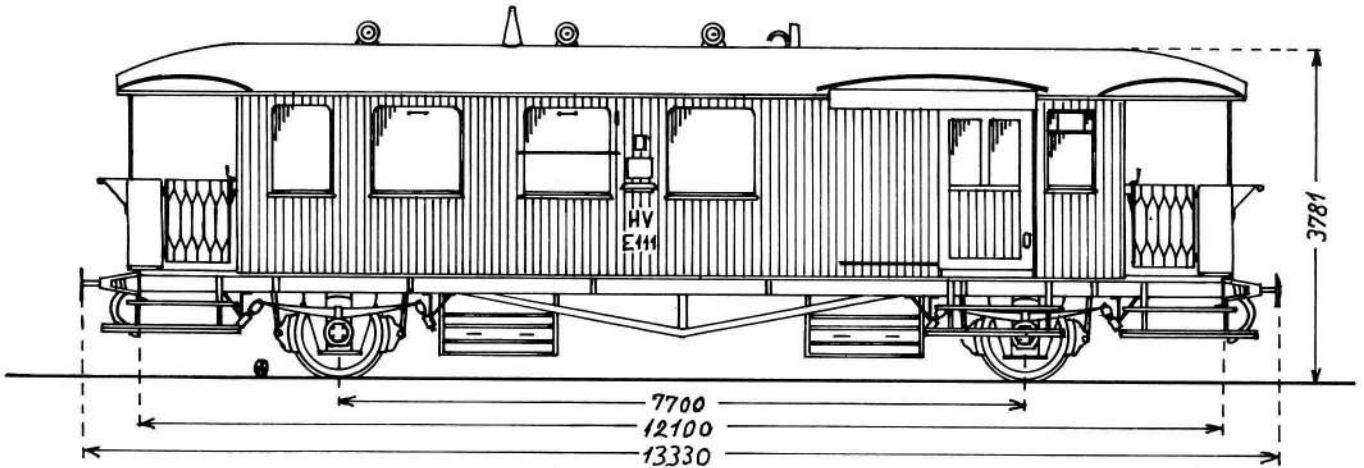
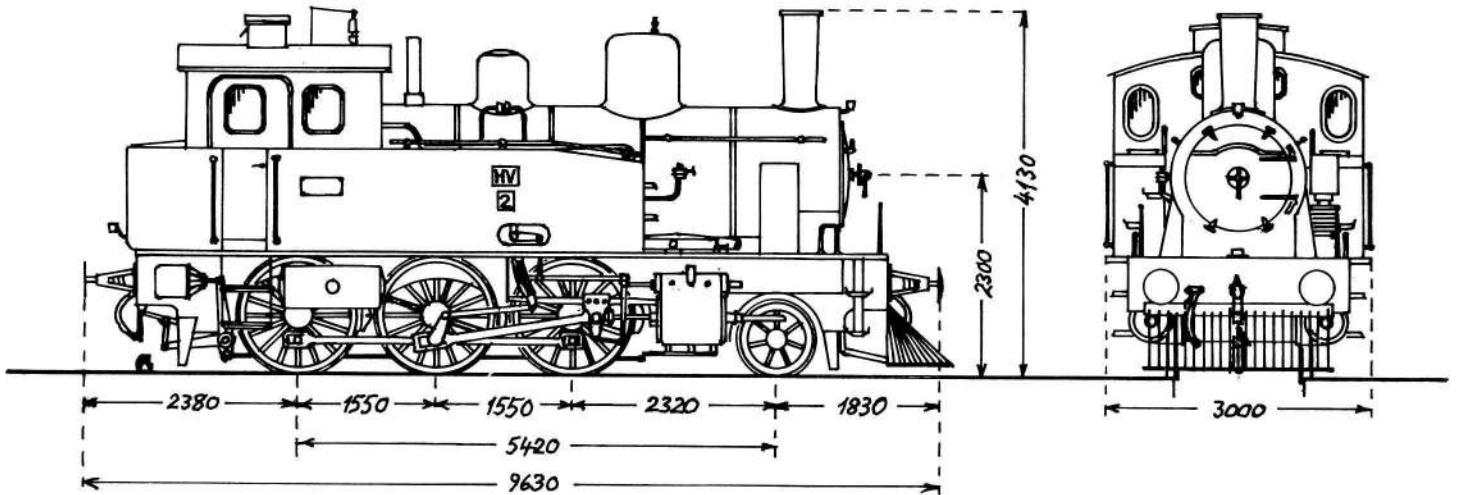
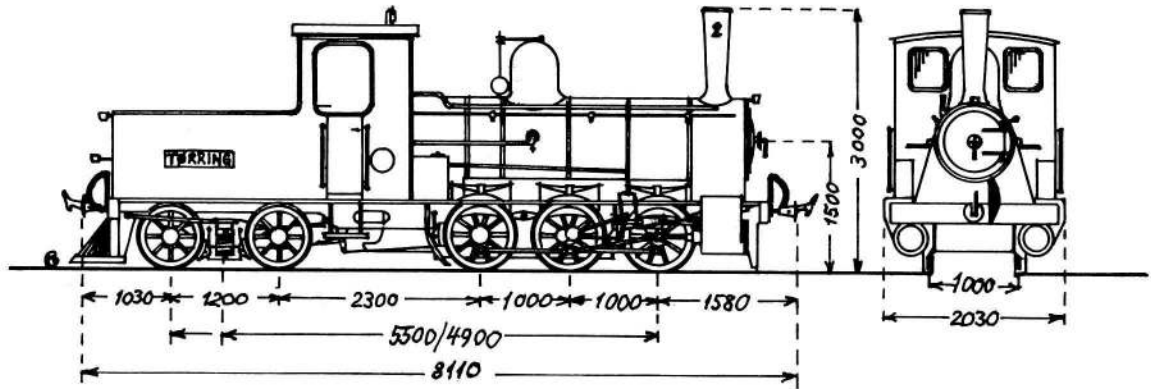


A3 Scnd. 1907
A1'' " 1910
(A1' ↔ B13)
Målestok 1:87

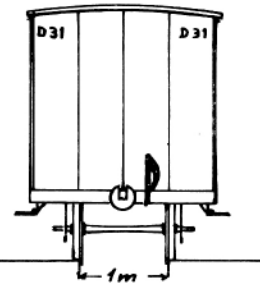
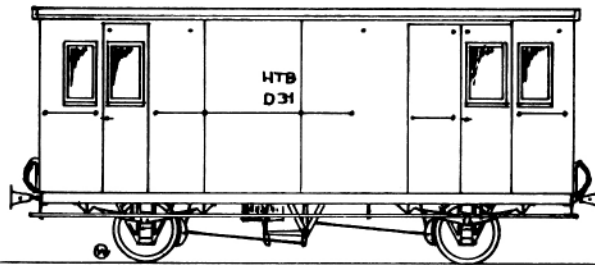
H. Rønhøj 1981

på III kl. ingen, på II kl. smalle vinduer ved lampestederne

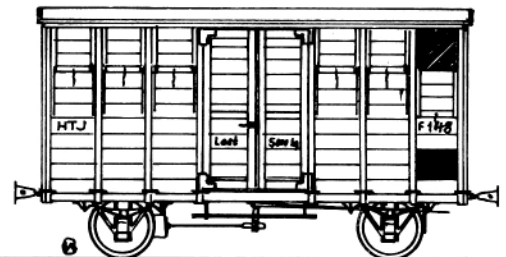
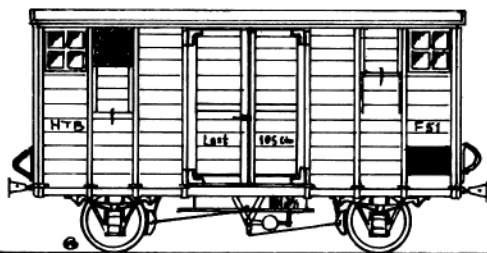
② HTB//HV·HBS



③ Tørringbanen, HTB/HTJ



post- og rejsegodsvogn D 31, Scandia 1891
 (←6,62m→), →3,60m←

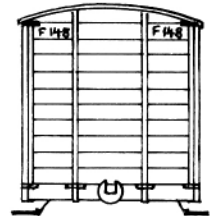
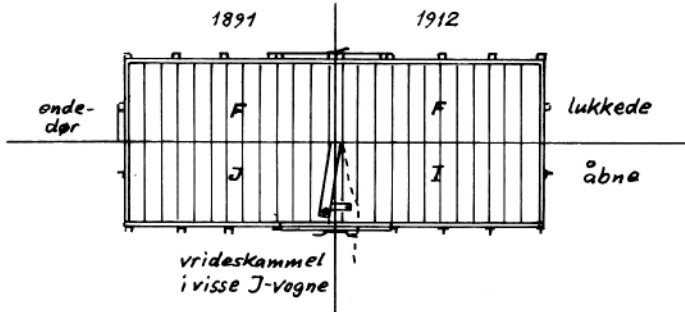


Scandia 1891

Lukket godsvogn Itr. F

Scandia 1912

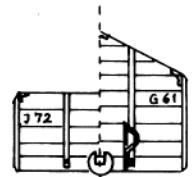
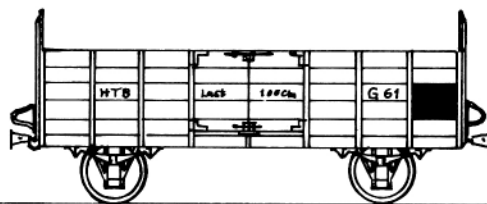
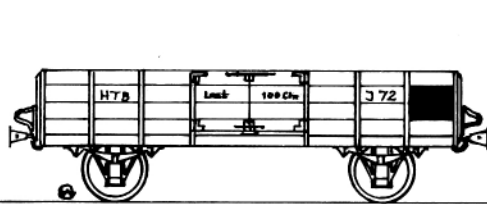
Scandia:



1891

Itr. F.

1912



Scandia 1891

Mørch 1892

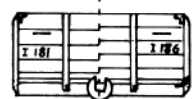
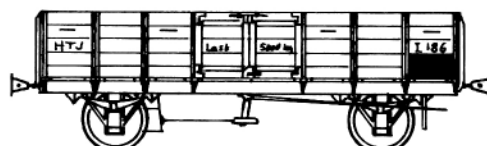
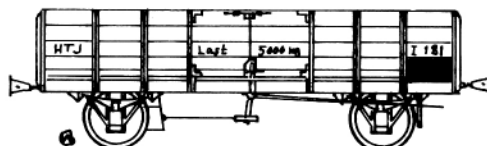
Itr. J

Itr. G

— faste sider, løse ender

1891

1892



Scandia 1912

Arlöf 1913

Scnd

Arlöf

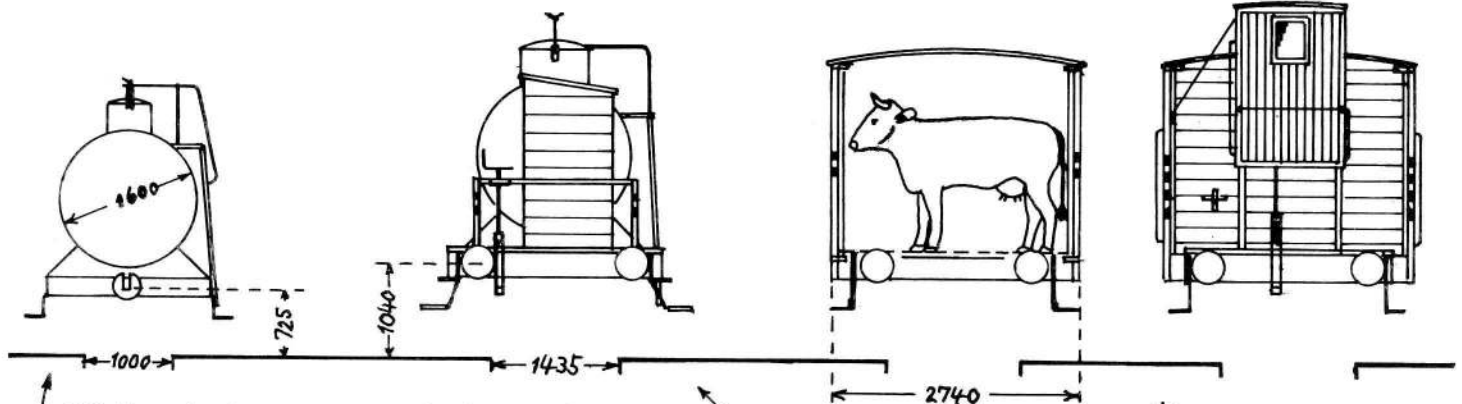
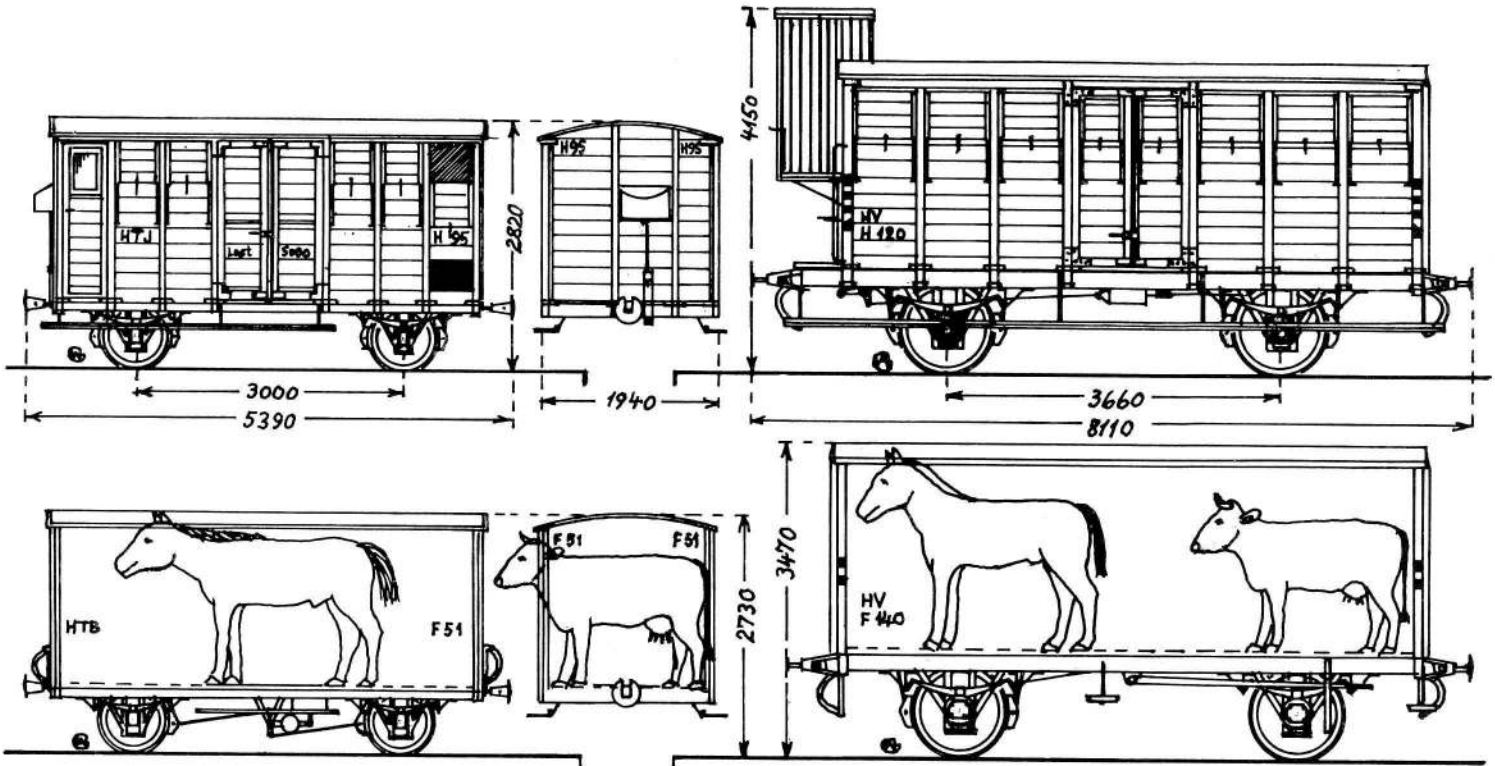
— faste sider, løse ender

— løse sider og løse ender

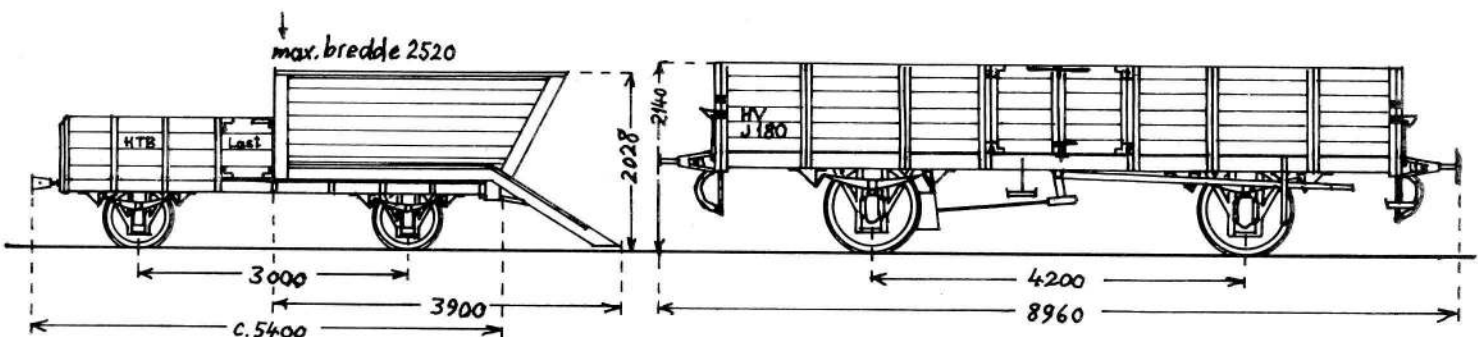
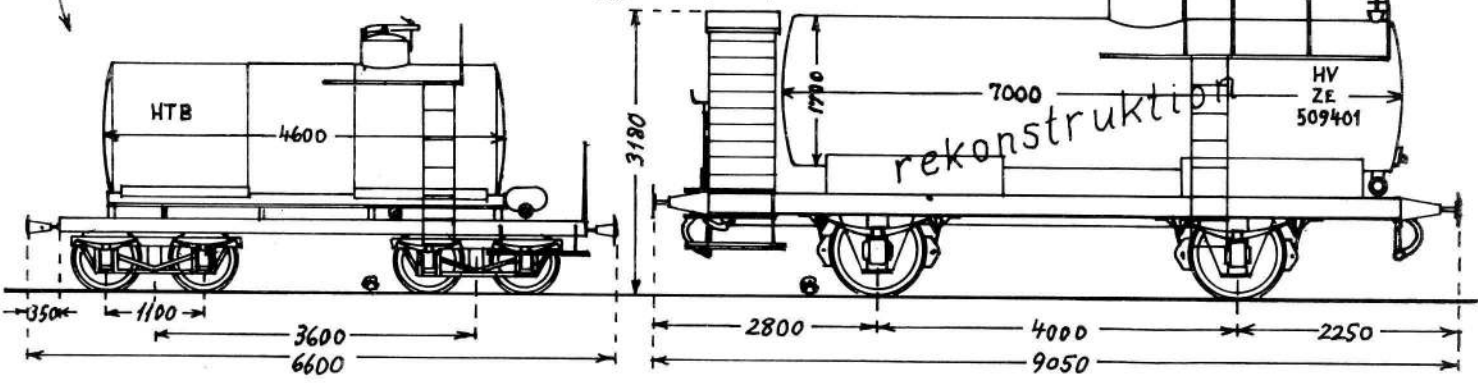
1912/13

Alle godsvogne : (←5,4m→), →3,0m←, $\langle 8,3m^2 \rangle$. Målestok 1:87 Nedtegnet april 1972 H. P. Kjær

④ HTB//HV·HBS



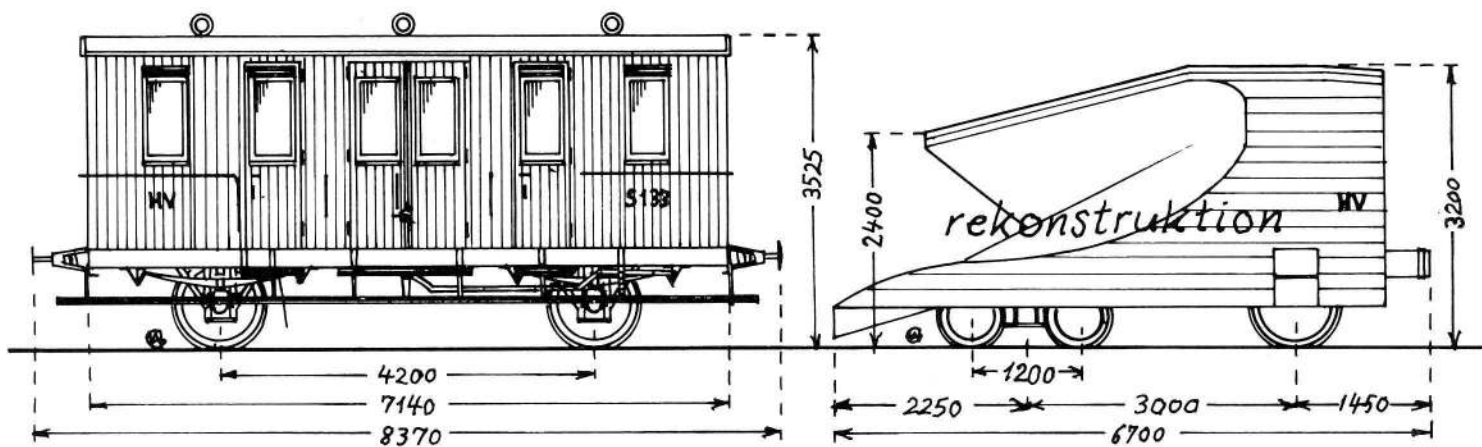
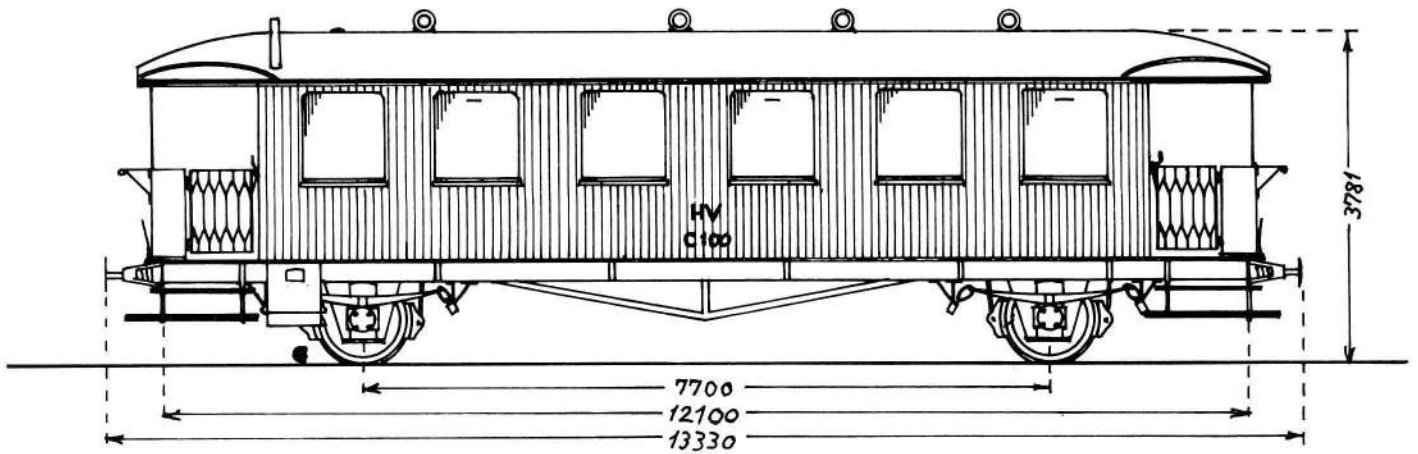
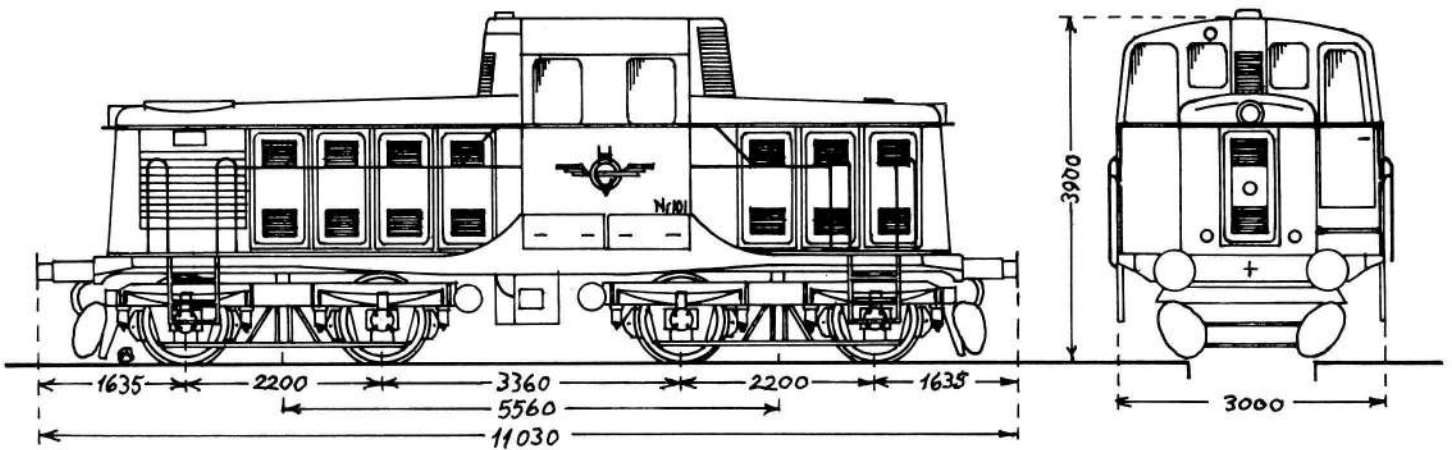
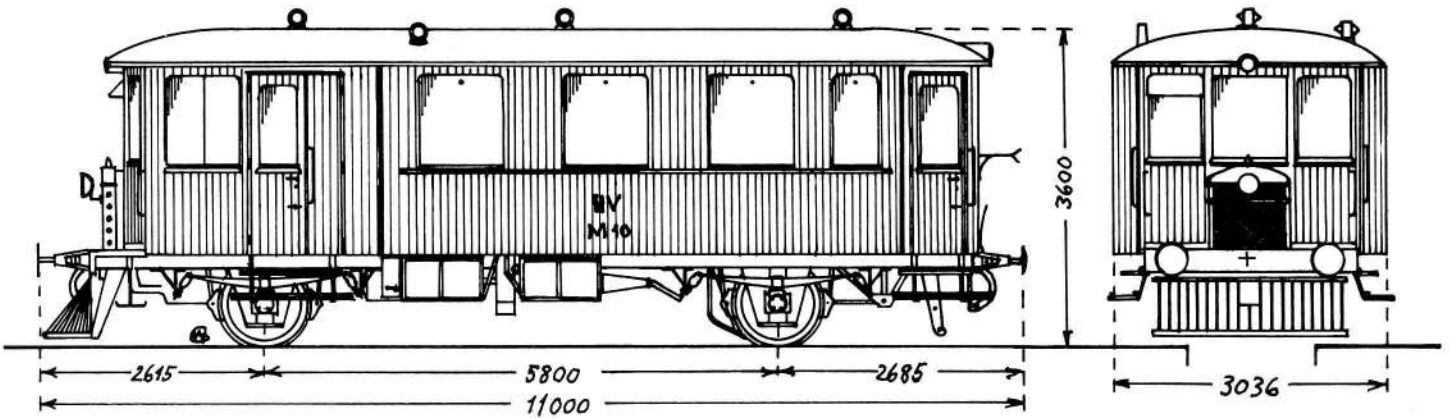
HTB tjæretankvogn 1912 - HV do. 1929 (bygget 1913)



HTB J 71 fra 1891 m. sneplav fra 1910

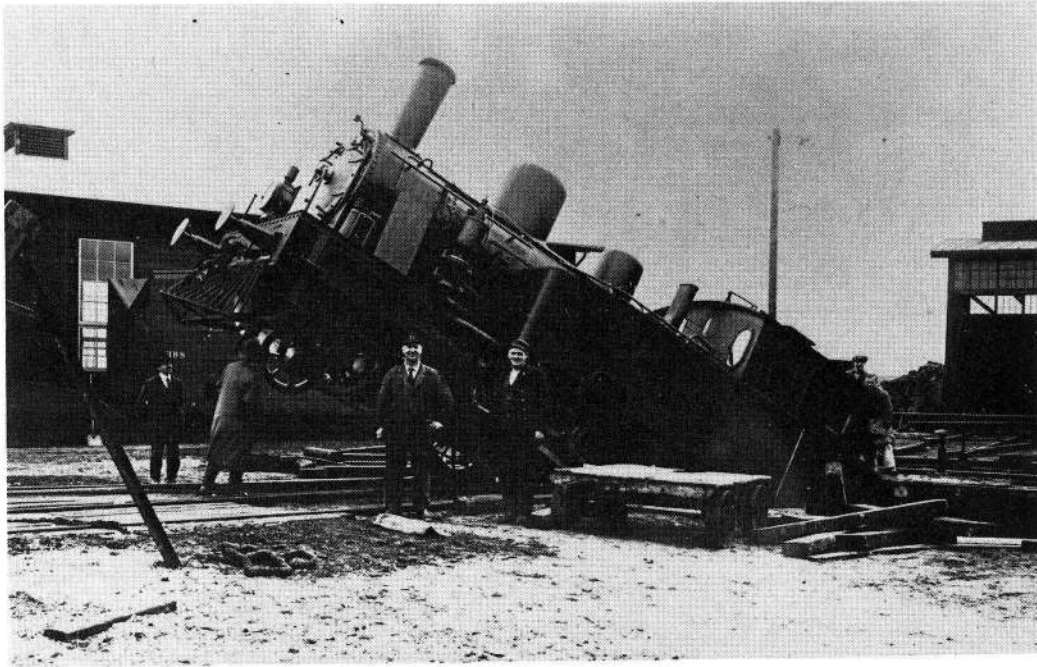
HV·HBS: Øverst Qc- typer, årgang 1929, nederst Pf- type fra 1916, ex TKVJ.

⑤ HV · HBS



bænkevogn fra 1910, ex HJJ

↶ mål fra TFJ m.fl.



Fra Horsensbanerne; Horsens; 1938/39 (arkiv JMJK)

Det har dog en vis interesse at se, hvordan det lå med det samlede vognmateriels kapacitet før og efter 1929, således som det fremgår af nedenstående oversigt:

	HTB 1929		HV 1929	
personvogne, rene	8	270 pl.	7	350 pl.
person/rejsegods	2	32 pl.	1	34 pl.
person/post/rejsegods	-		2	28 pl.
post/rejsegods	(3)		-	
bænkevogne	1	40 pl.	-	
motorvogne	-		4	140 pl.
Ialt personvogne	11	342 pl.	14	552 pl. (+61%)
lukkede godsvogne	32	160 t/209 m ²	20	300 t/326 m ²
åbne godsvogne	55	275 t/378 m ²	20	277 t/362 m ²
Ialt godsvogne	87	435 t/587 m ²	40	577 t/688 m ²
		antal last/bdf.		(+33% /+17%)

Det ses, at materiellets kapacitet ikke er forøget nær så meget som banens længde. Da man imidlertid forøgede trafikken fra 4 til 6 togpar om dagen, og disse trafikerede en betydeligt længere strækning, udnyttedes materiellet mere intensivt end i smalsporetiden, hvorfor man kunne klare sig med det i forhold til banelængden mere beskedne materiel.

Det kneb dog som tidligere nævnt at klare sig med de oprindelige 3 damplokomotiver, da man efterhånden kørte med 3 damptog-stammer: én på hver af grenene fra Rask Mølle og vestpå, mens en tredje stamme trafikerede den korte strækning mellem Horsens og Lund, så man måtte have 3 damploko i drift på én gang, hvilket krævede et fjerde lokomotiv i reserve og/eller til udvask.

Da damplokomotiverne var rigeligt dimensionerede, kunne én maskine normalt klare det samlede tog, bestående af en stamme fra hver banegren, der kørte mellem Lund og Horsens. Derimod måtte motortogene, når

de blev slået sammen fra de to banegrene, fremføres af begge motorvogne i forspand mellem Lund og Horsens på grund af vognenes beskedne trækraft.

Selv om de nye lokomotiver var meget kraftigere og også meget hurtigere end de gamle smalsporede, betød overgangen til normalspor ikke nogen forkortelse af køretiden for de blandede tog (mellem Horsens og Tørring), formentlig fordi to blandetogpar nu skulle overkomme hele den godstrafik, som tidligere var fordelt på alle smalsporbanens 4 togpar - foruden det tilskud til godstrafikken, der stammede fra de nye strækninger. Derimod var motortogene fri for at medtage godsvogne, hvorfor de kunne gennemkøre strækningen Horsens-Tørring på 15 á 20 min. kortere tid end selv smalsporetidens gods-frie søndagstog og samtidig holde ved de talrige specielle "stoppesteder for motortog", der oprettedes efter 1929.

Motorvognene

M 10-13 var 2-akslede Triangelvogne, kaldet model IX, der nærmest kunne betegnes som en let forlænget udgave af model VII (f.eks. TFJ M 1-2). Forperronen med førerrum og motorkasse på gulvet havde i hver side $1\frac{1}{2}$ fløjddør, så ret store bagage-genstande kunne medtages her. For at de ikke skulle vælte ind over føreren, var hans plads afskiltet med et kraftigt tremmeværk langs motorkassens højre side. På bagvæggen bag føreren var anbragt et fast sæde, men pladserne herpå regnedes ikke med til det nominelle passagertal.

Passagerafdelingen, der var delt i to storrum, hvoraf det bageste indbefattede bagperronen, rummede $3\frac{1}{2}$ fag faste bænke i normalt skævt midtgangsarrangement. Sæderne var fjedrende og betrukket med læder. I det forreste rum, beregnet for rygere, fandtes et relativt rummeligt toilet, der fyldte et helt fags 2-mands-side, svarende til 4 siddepladser. Toilettet havde vaskekumme og vandskyllt toiletskål - dengang den vildeste luksus på en privatbane, og også mere, end DSB havde ofret i de samtidige MF-vogne. Horsens-vognene havde også en anelse større siddepladsmodul end DSB's ME/MF: 1650 mm mod DSB's 1610 mm. På bagperronens bagvæg var anbragt et 2-mands klapsæde på hver side af gavldøren, og der var et par store ruder i bagvæggen, så man fra bagperronen kunne nyde udsigten bagud, hvis vognen kørte solo, men der var ingen førerplads i bagenden.

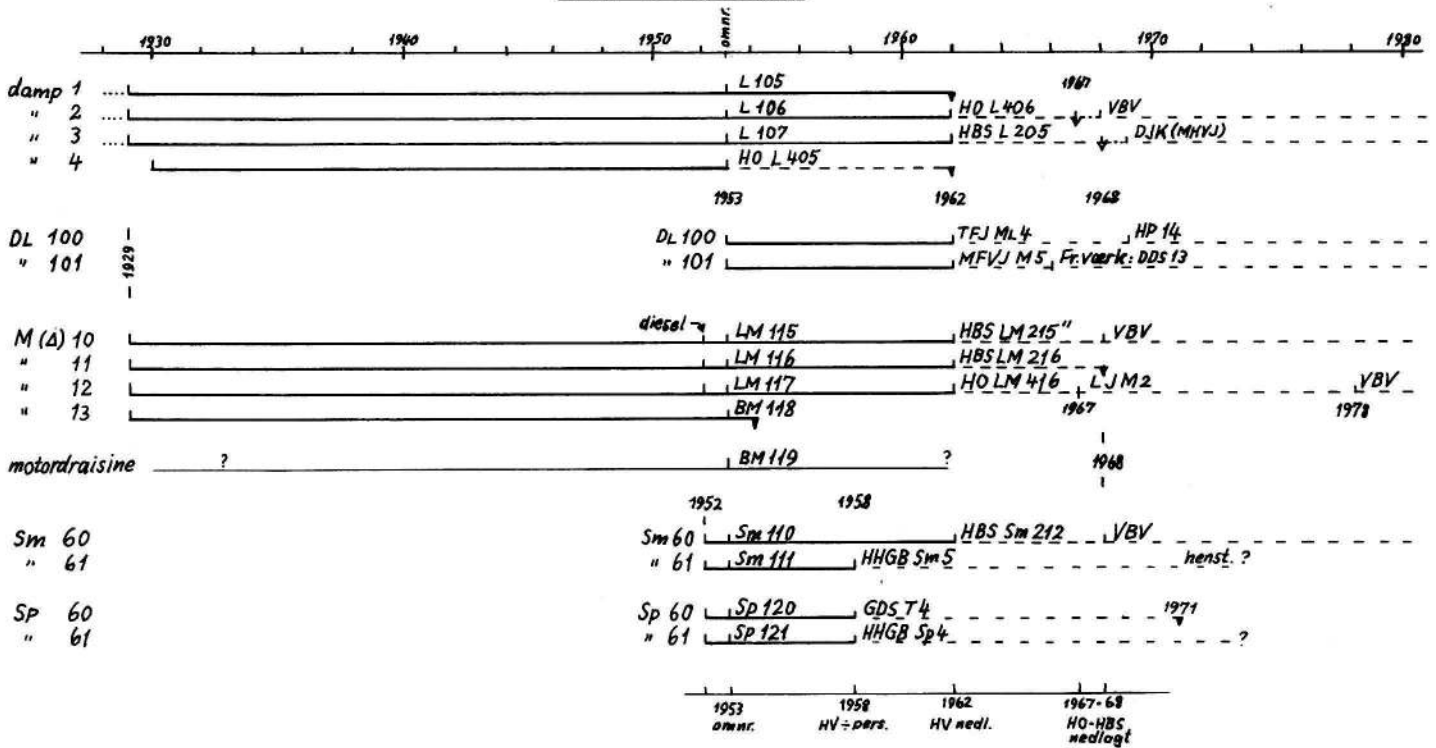
PERSON-VOGNE

bygge-år	sted	art	indretning	per-roner	over-gange	tag-form	be-kædn.	afsæst.	l.o.p.	tara	brem-ser	lys	varme	omnr. 1953	omnr. 1962
HV C 100	Scnd	midty.v.	5 fag 50+WC (å 1650)	2 åbne	2	—	teak	7,70	13,33	13,20	TB, S	el	koks vand	HVC 127	HBS 225"
														" " 128	" " 128
														" " 129	HO 423
														" " 123	oph. 1958
														" " 124	1958: S/NB MP 1". Oph. 1966
														" " 125	oph. 1958
" " 126	HBS 226"	oph. 1968													
" E 110	Scnd	midta. " sideg." " rejseg.	1 1/2 fag 14 pl. 2 " 20 " 3720 x 2834 = 10,5 m ²	2 åbne	2	—	teak	7,70	13,33	14,65	el. dyn. akk.	koks vand	HV E 135	→	1962 ØSJS. 1976 til ØSJK
" E 111-112	Scnd	midty. post. rejseg.	1 1/2 fag 14 pl. 3300 x 2000 = 6,6 m ² 3720 x 2834 = 10,5 m ²	2 åbne	2	—	teak	7,70	13,33	14,44	el. dyn. akk.	koks vand	HV E 133 " " 134	HO E 433 →	oph. 1968 1962 ØSJS, 1976 til ØSJK

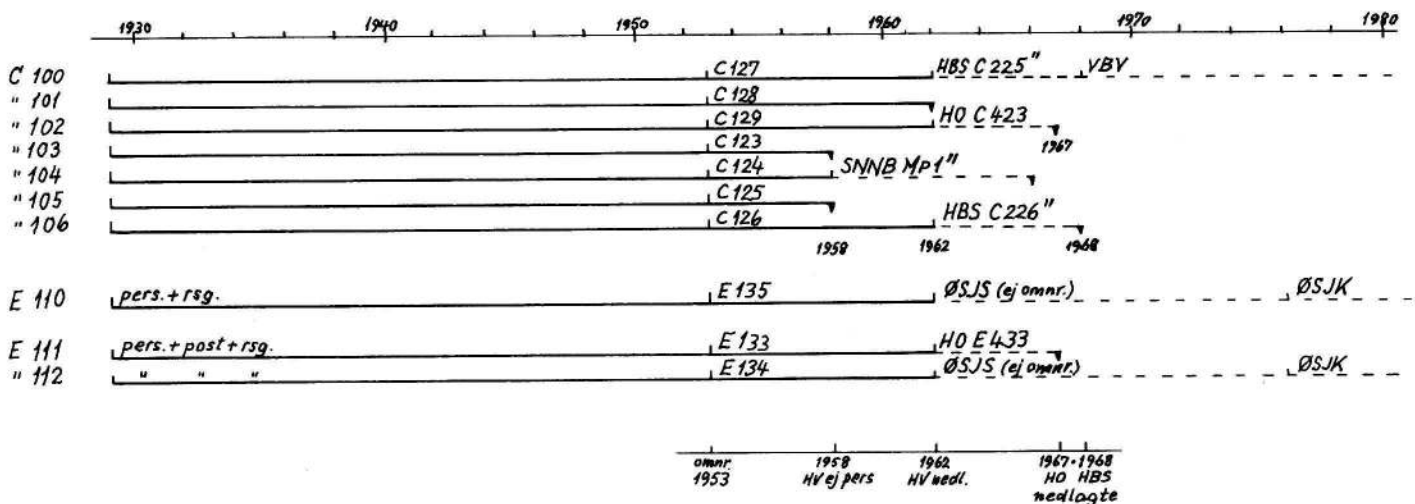
GODSVOGNE

bygge-år	sted	art	DSB	last	bdf.	rumf.	indvendig lang	indvendig bred	høj	aksæst. → m ←	l.o.p. (-m-)	tara	bremser	omnr. 1953	omnr. 1962		
HV F 140-149	Scnd.	lukket gods- og krægvogn	QC	15	16,3		6,41	2,54		3,66	7,70	7,8	H, TL	Q 151-160 (hvid)	HO Q 451-454		
				"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
				"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
" S 131	Scnd.	lukket gods- og bænkevogn (fynsk)		10	17,8		7,00	2,54		4,20	9,20	8,9	S(BK), TL	3 stk. udr.	HO Q 451-454		
" " 133 + 135-136	1910 → 1917			"	"		"	"	"	"	8,37	7,8	H, TL	S 135 → Q 161	1962 til DJK som HJJ S 135		
" J 180-188	Scnd	åben godsvogn	PF	12,5	18,1	16,3	7,658	2,368	0,90	4,20	8,960	6,2	H, TL	P 173-181	alle udr. 62		
" K 160-170	Scnd	"	PF	15	"	"	"	"	"	"	"	8,6	S, TB (68P)	PB 162-172	{ HBS PB 266-268 HO PB 462-469		
" ZE 509401	Her-brand	tankvogn	ZE	16,5	-	15	-	-	-	4,00	9,05	10	S, TL		{ ejer: Jens Villadsens Fabrikker. Hjemsted: Dortheasminde. Må befordre tjære og asfalter. Anskaf. 1929. 1938 til DSB som ZE 502605. Udr. 1962		

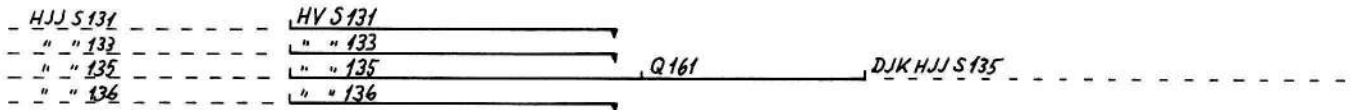
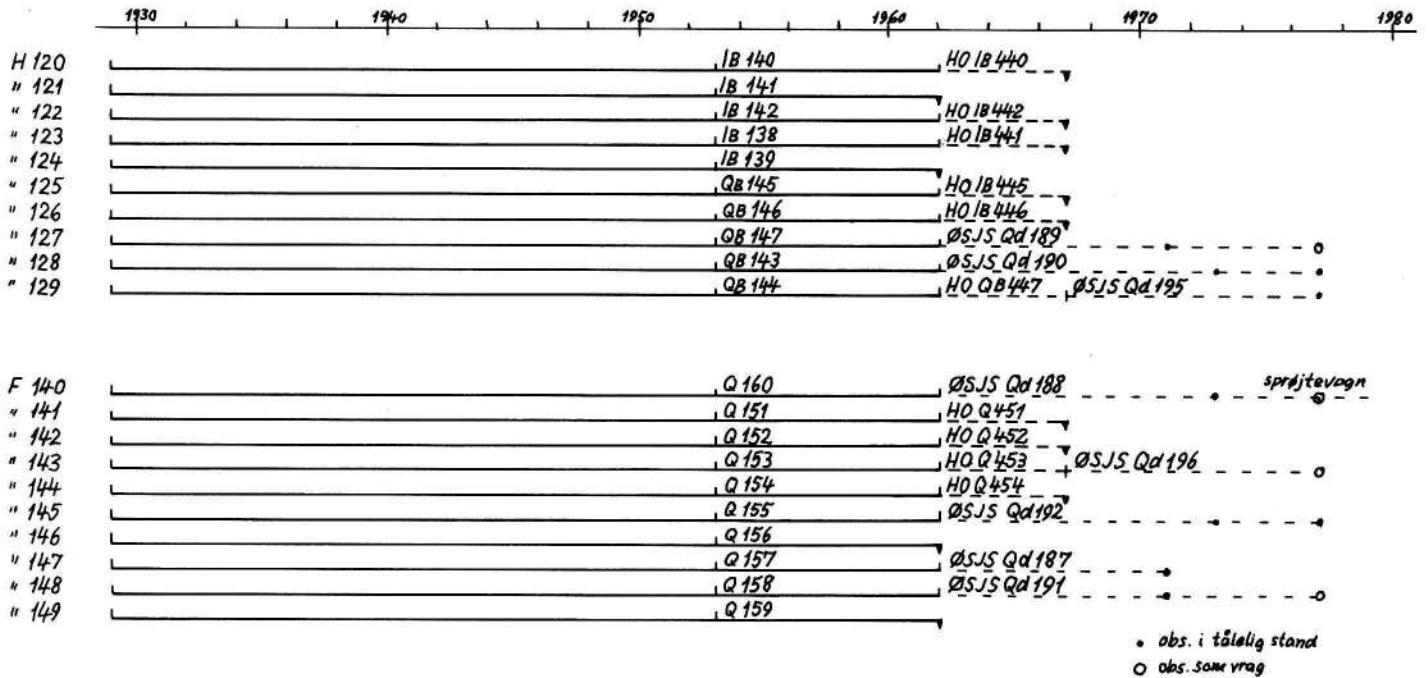
HV trækraft



HV coaching stock

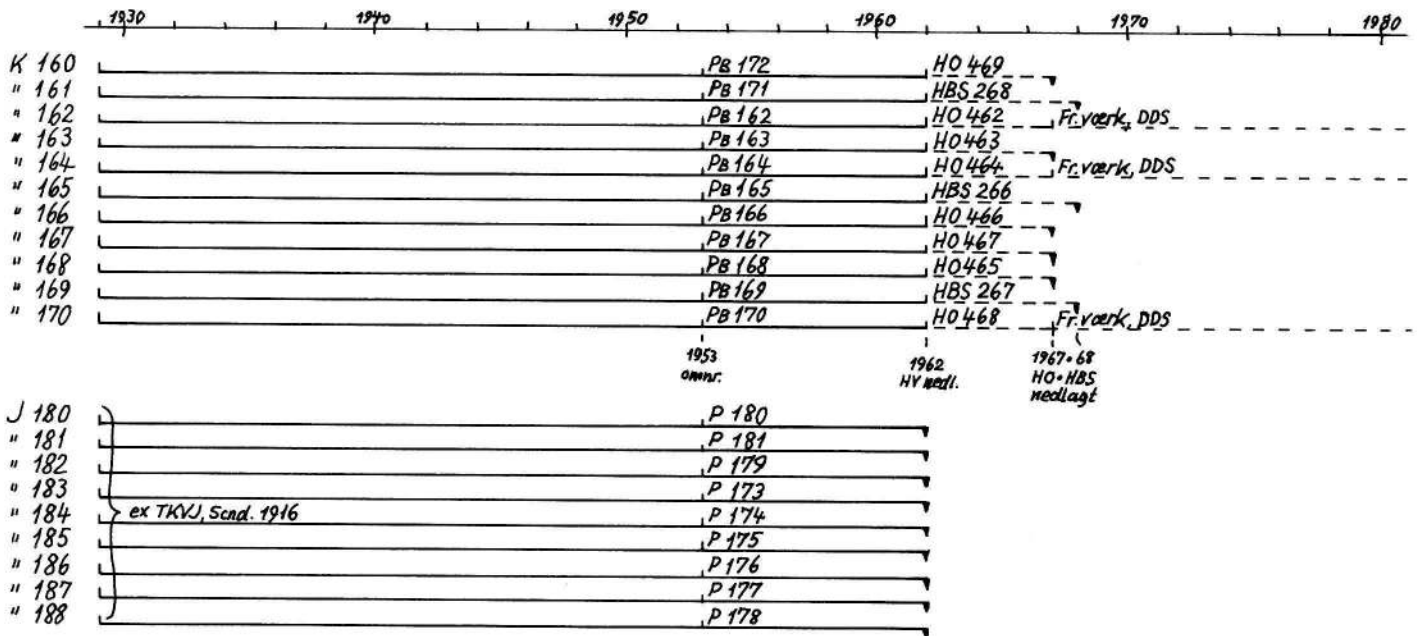


HV lukkede godsvogne

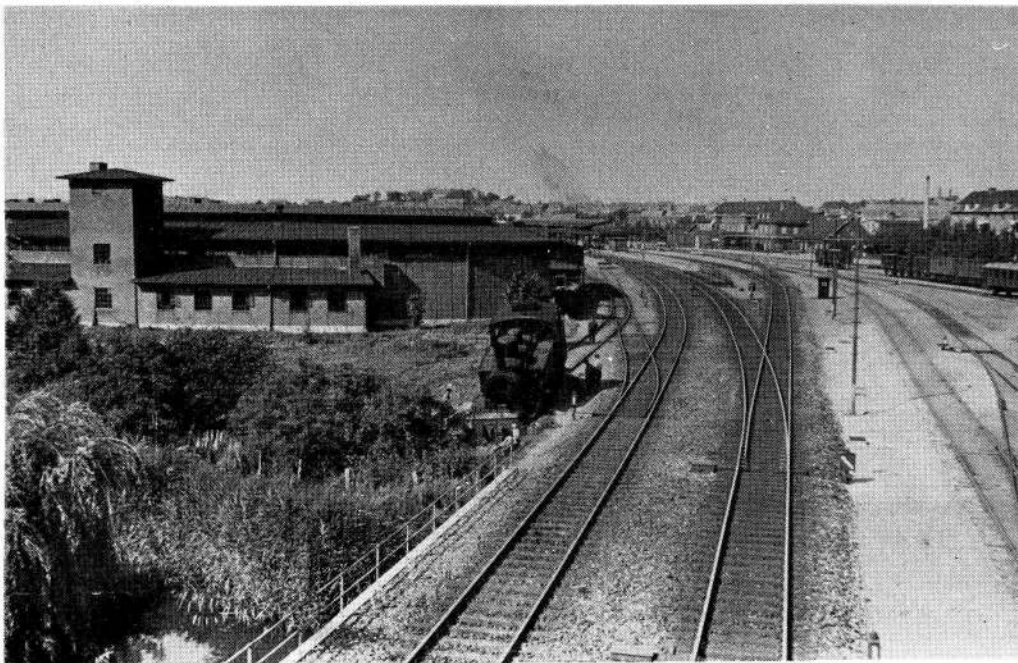


• obs. i pålidelig stand
○ obs. som vrag

HV åbne godsvogne



ZE 509401 (Herbrand 1904(?)) DSB 502605 opt



Horsens station: "Afløb" i Bygholm å, 1944 (arkiv JMJK)

I 1928 indførte Triangel den let forstørrede Continental 16H-motor, der ydede 120 hk mod de tidligere motorers 100 hk. De første af disse større motorer installeredes i nogle af DSB's MF-vogne, mens den første privatbanevogn, der fik den store motor var Nordfynske Jernbanes 3-akslede M 2. HV og HBS var derimod de første 2-akslede privatbanevogne, der fik 120 hk-motoren, hvorved de skulle være i stand til uden overanstrengelse at medføre en af de nye, store personvogne. Herved fik man et persontog med ikke mindre end 85 siddepladser, hvilket var tilstrækkeligt i de fleste af banens hverdagstog, mens man på søn- og helligdage normalt fremførte togene med damp, hvorved kapaciteten let kunne forøges betydeligt.

Vognmateriellet

Materiellet til HV og HBS var den sidste samlede leverance af et helt sæt vogne til en dansk privatbane, men i virkeligheden var det hele forbavsende traditionelt, undtagen på ét punkt: bremseudstyret. Alle lokomotiver og vogne var udstyret med TRYKluftbremse eller i det mindste trykluftledning, og halvdelen af godsvognene havde både trykluft- og skruebremse. Trykluftbremsen var ganske vist efter vore begreber noget gammeldags, idet den ikke var trinvis løslig, men til gengæld havde både lukkede og åbne vogne G-P-omskifter, så de var lige anvendelige i såvel person- som godstog.

Personvognene

Der anskaffedes hele tre typer personførende vogne: Rene personvogne litra C, person- og rejsegodsvogne samt person-, post- og rejsegodsvogne, begge sidste litreret E. Alle tre typer var af ydre mål lige store, men forskelligt indrettede indvendig. De var lidt (34 cm) længere end den normale, lange 2-akslede privatbanevogn, der som standardtype siden 1911 havde haft målene: akselafstand 7220 mm og l.o.p. 12990 mm. Men horsensvognene havde desuden akslerne siddende lidt nærmere ender end standarden, måske i et forsøg på at opnå bedre løbeegenskaber end opnået ved de gamle mål. Yderligere havde man indført forpressede pladejerns-akselgafler, ligesom på Triangel-motorvognene. Deres sideværts fjeder-egenskaber kan også have haft betydning for vognenes gang, men jeg har aldrig hørt, at den skulle have adskilt sig mærkbart fra andre, lignende privatbanevogne, der holdt standardmålene fra 1911. Mere betydning havde det nok, at alle C-vognene var født med rullelejer med henblik på deres anvendelse i motortogene, mens E-vognene, der snarest var tænkt som togførervogne i de blandede tog og eventuelle rene godstog, havde aksellejer af mærket "Isothermos", der ganske vist var glidelejer, men som havde en forbedret smøring ved hjælp af et uden for lejet bragt skovlhjul, der under kørslen uafbrudt skovlede olie op over akselsølen, så smøringen ikke var afhængig af suge-

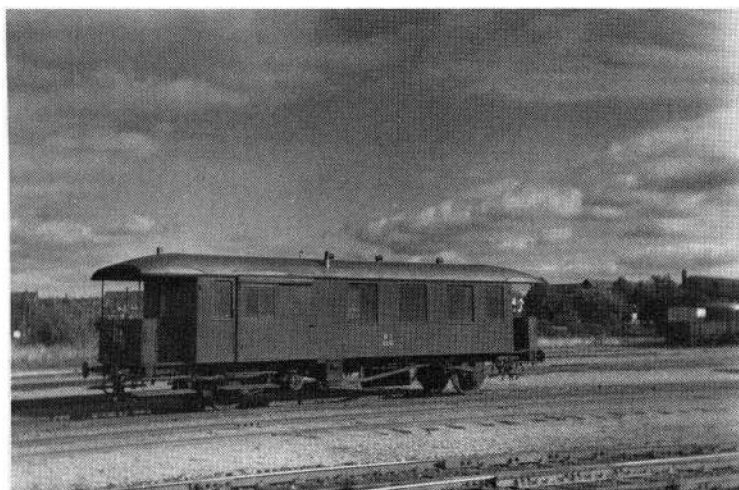
egenskaberne hos en smørevæge som i de ældre glidelejer, hvor manglende pasning af disse væger ikke så sjældent affødte, at lejer løb varme eller eventuelt brændte helt af.

Alle vognene havde store (1200 mm lange), åbne perroner, elliptisk tag, udvendig teakliste-beklædning og meget store vinduer med spejlglasruder. I alle vognene var siddepladsmodul 1650 mm - ligesom i Triangelvognene - og der var (naturligvis) kun III klasse, da denne nu var blevet næsten lige så god som tidligere II klasse, dog uden dennes mange krummelurer, armlæn, løse pølser, øreklapper etc. samt tæper, spejle, vinduesremme med possementmagerarbejde, kunsthæder forzirede bagagehyldekægte o.s.v., alle disse ting, som var ved at være passé, mens funktionalismen og dens vrængbillede "funkis"-stilen var i anmarch. Sæderne var fjedrende med bøffellæderbetræk, enkle og dikkedarfri, nemme at rengøre og understøttet af simple buer af lakerede fladjern - men ikke noget med drejede ben med riller og støvsamlende pynt.

C-vognene havde 5 midt-gangsfag á 10 pladser, fordelt på 2 afdelinger: 30 pl. til rygere og 20 pl. til ikke-rygere. Derudover havde vognen ét fag, der i 3-mandssiden optoges af et rummeligt toilet med vandskylning og håndvask, mens 2-mandssiden var en slags garderobe med bagagebænk 500 mm over gulvet samt lidt gulvplads hvor der i trængselstider kunne sammenstaves en god portion mennesker.

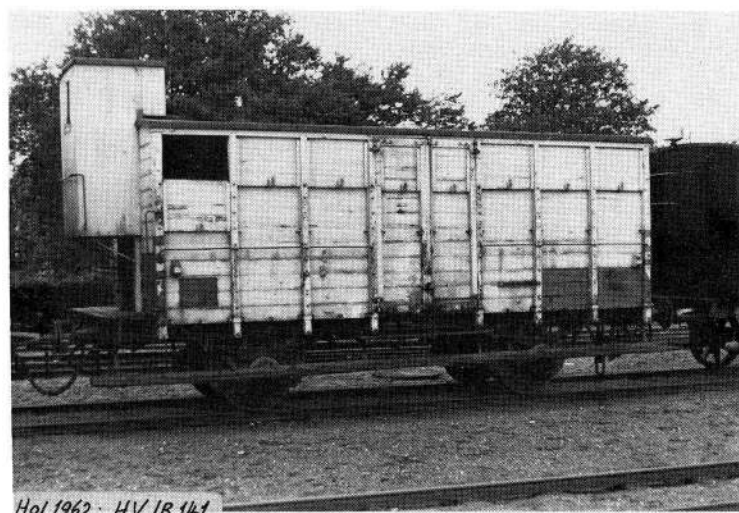


Hol 62: HV C 128



Just A, Hs 58: HVE 135

⊗ SØ



Hol 1962: HV 141

E-vognene fandtes som nævnt i 2 udgaver. Den ene, E 110, havde 2 små passagerafdelinger, hvoraf den nærmest gavlen kun var på $1\frac{1}{2}$ fag med midtgang, mens næste afdeling var et "storum" på 2 hele fag, men med en slags sidegang, idet alle sæderne var lange 4 á 5 mands sofaer, der kun efterlod en relativt smal passage langs den ene vognside, men der var

ingen væg mellem "sidegang" og "kupeer". I den anden vognende fandtes et rejsegodsrum, $10,5 \text{ m}^2$ stort, i hele vognens bredde. Det var udstyret med et fåtal hylder og klapbænke samt i et hjørne et beskedent "kontor" med et lille, fast bord med det obligatoriske skruebremsesving og en lille sorteringsreol over - samt en rund, polstret taburet. Gulvet var be-

lagt med trærister.

Alle de personførende vogne var forsynet med koksfyret varmtvands-varmeanlæg, men E-vognene havde derudover dynamoanlæg med store akkumulatører til togbelysning, mens C-vognene i motortogene forsynedes med belysningsstrøm fra motorvognene. I E-vognenes pakrum fandtes fordelingsstavle til lysanlægget, ligesom skorstenen fra varmeanlægget gik op i et hjørne af pakrummet. Dette havde i øvrigt en udvendig skydedør i hver side samt et lille vindue i hvis øverste fjerdedel, der oprindeligt var anbragt en meget lille udkigskasse, der senere fjernedes.

E 111 og 112 havde i stedet for den ejendommelige passagerafdeling med "sidegang", på dette sted et postrum, men dette havde en rigtig sidegang med væg og skydedør. Postrummet var i postal henseende meget pauvert udstyret, idet det kun rummede et beskedent skrivebordsarrangement med en sorteringsreol over og den obligatoriske brevkasse med skueglas i bordpladen. Det meste af den resterende vægplads var, foruden af skydedøren, optaget af en kakkelovn, en lille, kvart-rund servante samt 4 stk. 2-mands klapsæder, så der i ikke postførende tog kunne blive plads til 8 siddende personer her, + én på den runde posttaburet! Pakrummet i disse to vogne var ganske som i E 110.

De tre E-vogne udgjorde, sammen med Triangelvognenes pakrum, hele banens bestand af rejsegods- og pakvogne, så der forekom ikke her de mere godsvognagtige køretøjer til dette formål, i hvert fald ikke før 1939, da HV og HBS delte de 7 gods- og bænkevogne S 131-137, som HJJ ikke mente at have brug for, efter at de havde fået moderniseret deres materiel ved motoriseringen i 1933.

De 4 S-vogne, som HV fik tildelt, var født som kombinerede gods- og reserve-personvogne, men tiden var nu løbet fra dem: man kunne ikke mere bekvemme sig til at byde passagererne den form for "kreaturtransport", selv om vognene dog var mere bekvemme end de rene Q-vogne, der kun havde skydelemme så højt oppe, at man ikke kunne se noget ud af dem, når man sad ned. S-vognene havde derimod et beskedent antal smalle vinduer med rigtigt glas i! Hos HV anvendtes S-vognene kun i ringe omfang, og da til stykgodsvogne eller reserve-pakvogne i damp-togstiden.

Godsvognene

Disse var mærkeligt nok yderst konventionelle, ja faktisk af tilnærmelsesvis samme typer som dem, DSB anskaffede i 1890'erne: Qc og Pf! HV's var dog bygget noget solidere, så de (fleste) lastede 15 t mod de oprindelige 10 t for de gamle forbillede, og alle var de udstyret med trykluftbremse eller -ledning. De havde også skivehjul (ikke eger-) og akselkasser af mærket "Peyinghaus", hvilket var lejer af lignende type som de tidligere omtalte "Isothermos"-lejer. De åbne godsvogne J 180-188 havde dog gammeldags glidelejer og lastede kun 12,5 t, idet de var købt brugt fra TKVJ, mens alle de øvrige, almindelige godsvogne var nybygget i 1928/29.

Godsvognene var ved HV og HBS - indtil 1953 - litereret på gammeldags, jysk/horsensk mæner:

Lukket gods- og kvægvogn med håndbremse: indtil 1953 litra F, fra 1953 ff. litra Q.
Lukket gods- og kvægvogn med skruebremse: indtil 1953 litra H, fra 1953 ff. litra QB, IB.
Åben, middelhøj godsvogn med håndbremse: indtil 1953 litra J, fra 1953 ff. litra P.
Åben, middelhøj godsvogn med skruebremse: indtil 1953 litra K, fra 1953 ff. litra PB.

De vogne, der havde skruebremse, havde højtsiddende bremsehus ("tårnbremse") og desuden trykluftbremse Knorr (G&P) samt ekvibreret bremsetøj. H-vognene havde desuden løbebrætter og håndstænger og var åbenbart tænkt som mulige reservepakvogne i de blandede tog. Vi må også huske, at i HV's første år var man nødt til at køre en del af de blandede tog som (delvis) skruebremsede, idet de fleste fremmede vogne, bl.a. hovedparten af DSB's, endnu ikke havde trykluftudstyr - heller ikke trykluftledning - og så hjalp det jo ikke så meget, at banens egne vogne alle havde dette udstyr i orden. Derfor var man nødt til også at have en del af sine vogne udstyret med skruebrems, hvad der eller kunne synes at være en unødigt luksus.

Efterhånden lod man en del af de lukkede vogne med bremse: H 120-124, male hvide og forbeholdt dem til transport af levnedsmidler og eventuelt renligt stykgods el.lign., men IKKE til levende dyr eller "il-delugtende eller tilsmudsende gods". Ved den store omлитring/omnummerering i 1953 fik disse vogne litra IB, mens de ikke hvide bremsevogne kom til

at hedde QB. Godsvognene var i øvrigt ikke brunmalede, som det ellers var normalt i Danmark - med enkelte markante undtagelser som f.eks. de grå godsvogne på sydfyn. Nej, HV- og HBS-godsvognene var sorte, formentlig af et tjære- eller carbolineumagtigt produkt, som også enkelte DSB-godsvogne en overgang forsøgsvis var behandlet med. Det var i hvert fald en behandling, der ikke dækkede træets struktur ret meget. Derimod var pufferplanker og puffere og på de åbne godsvogne sidestolper og diverse beslag af jern malet grå, så de dannede en tydelig kontrast til vognens i øvrigt sorte planker.

Et andet særkende ved HV- og HBS-vognene var, at de havde litra, nummer og de vigtigste data stående på støbejernsplader med støbte tal og bogstaver, der principielt aldrig kunne blive helt ulæselige. Det forhindrede ikke, at man flere gange omnummererede alle vognene, så man måtte til at lave nye nummerplader til dem!

HV's bestand af åbne godsvogne var ikke særlig imponerende, men efter overgangen til normalspor kunne man meget nemmere end før klare sig ved at leje fremmede vogne, når det kneb, og fra den meget vognkyndige Per Topp Nielsen i Saksøbing har jeg fået oplyst, at Horsens Privatbaner allerede i sommeren 1933 lejede ikke mindre end 80 stk. blandede P-vogne fra DSB, til hvilket formål vides ikke, men man kan jo gætte på mergeltransporter eller eventuelt grus eller skærver? Der haves også spredte oplysninger om senere lejemaal, bl.a. havde man i 1957 lejet 29 stk. fremmede vogne, der var beskiltet L 1-29, og nogle af disse vogne var lejet fra SKRJ.

En helt speciel vogn var fra 1929 til 1938 indregistreret ved HV: Tagpapfabrikken Dortheasminde's tjæretankvogn ZE 509401. Tagpapfabrikken var en filial af Jens Villadsens Fabrikker, der netop i 1929 anskaffede endnu 4 tankvogne, hvoraf de tre kom til DSB og den sidste til Amagerbanen. 1938 overgik alle 5 vogne til DSB-indregistrering: ZE 502601-05 og kørte som sådan indtil udrangeringen i 1962. Vognene var alle bygget af Herbrand i Köln, vistnok i 1904. Ved vognenes indregistrering i 1929 havde HV's eksemplar - ene af alle - trykluftledning!

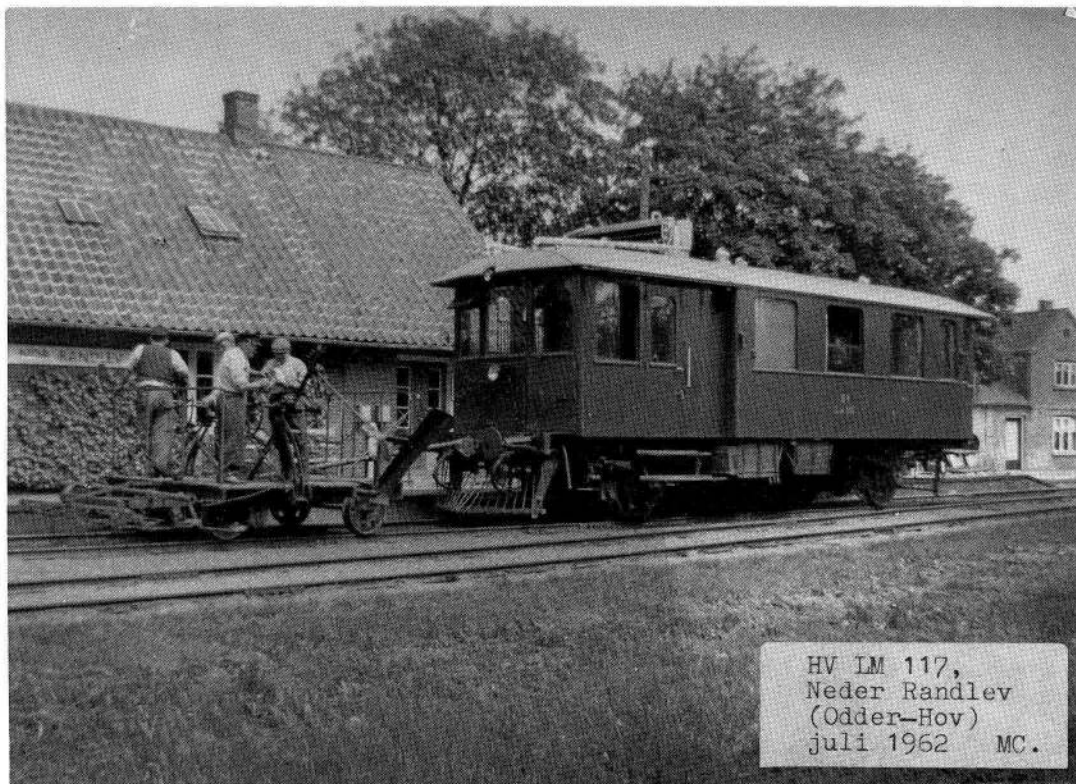
Under 2. verdenskrig steg trafikken på HV voldsomt, og en kort overgang omkring 1944-45 var godstrafikken mere end

5-doblet i forhold til de bedste år før krigen. Det skyldtes i alt væsentligt de enorme transporter af brunkul fra kullejerne omkring Søby og Fæsterholt. Store mængder brunkul transporteredes ad alle mulige veje, bl.a. HV, ud til diverse udskibningshavne, hvorfra de sejlede videre til andre dele af landet, bl.a. til Københavnsområdet, og HV trafikeredes derfor ikke blot af sit eget materiel, men også af diverse mere eller mindre direkte gennemkørende DSB-tog, da HV hverken havde lokomotiver eller vogne til at klare en sådan belastning. Man havde såmænd mere end besvær nok med at klare den lokale passagertransport efter at damplokomotiverne fortrinsvis skulle slæbe de endeløse godstog og motorvognene havde mistet en del af sine trækkræfter ved at være monteret med gasgeneratorer. Se i øvrigt de interessante grafer i forrige nummer, side 4 - de siger mere end mange ord om banen situation gennem årene.

Efter krigen var Triangelvognene ved at være udslidte, og det lykkedes banen at få bevilling til anskaffelse af to, små diesellokomotiver fra Frichs og to skinnebus-tog fra Scandia. Samtidig lod man motorerne i 3 af Triangelvognene udskifte med 125 hk Leyland dieselmotorer, mens den fjerde motorvogn var for ringe og blot fik lov at køre med benzin, til den "segnede" i 1954. Leylandmotorerne blev monteret i 1952 og samme år kom de to skinnebus-sæt, mens diesellokomotiverne først leveredes i 1953. Man beholdt dog de tre af damplokomotiverne i reserve til banens lukning, mens det fjerde i 1953 gik til HOJ, der netop dette år havde kasseret den sidste af de gamle Hanomag'ere.

Skinnebusserne var af den sædvanlige type af 2. serie med korte bivogne med rejsegodsrum.

Diesellokomotiverne nr. 100 og 101 var af typen "privatbane-MT", som stadig kører forskellige steder i landet: HP (M) 13, HHJ DL 12, ØSJS DL 8 og 9 samt DDS 13 og 14 (Stålvalseværket, Frederiksværk). Disse lokomotiver var (og er) ikke hurtigløbere. De har kun en enkelt - dog trykladet - MO-motor, der maksimalt udvikler 375 hk, men de var rigeligt gode nok til HV's efterkrigsgodstrafik, der hurtigt atter sank ned til førkrigniveau og til slut næsten helt forsvandt, så Triangelvognene i de sidste få år nemt kunne klare de sørgelige rester. Diesellokomotiverne var lavt gearet og havde derfor en ret god trækraft, hvorfor 2



af typen endte hos Stålvalseværket, hvor de har klaret en stor del af den ret tunge rangering i mere end 10 år, mens de privatbaner, der endnu bruger dem i trafikken, klager over, at de er for langsomme - i hvert fald, hvis de samtidig skal trække noget - hvilket jo normalt er lokomotivers lod.

31. december 1957 indstilledes HV's persontrafik, hvorefter skinnebusserne på nær én videre solgtes til andre baner. Den sidste beholdtes til banens endelige lukning og gik derefter til HBS. To personvogne udrangeredes 1958 og én solgtes til SNNB, der var "kommet til" at udrangere alle sine personvogne lidt for hurtigt. Resten af materiellet beholdt man indtil videre, selv om benyttelsen af størsteparten var ringe, bortset fra de bedagede Triangelvogne, der i de sidste par år var næsten ene om at bestride den sidste rest af godstrafik, efter at også de ret store stentransporter fra Lund var faldet bort.

Da HV endeligt lukkede til april 1962, solgtes nogle person- og godsvogne til ØSJS, diesellokomotiverne til TFJ og MFVJ, mens HBS og HOJ delte det bedste af resten, hvorefter det ringeste, sammen med HOJ's resterende gamle vogne sendtes til ophugning.

Endelig bør man vel lige nævne et par helt specielle køretøjer: En motordraisine, der

oprindeligt intet nummer havde, men som i 1953 blev bæret med betegnelsen BM 119. Dens oprindelse, såvel som udseendet er mig ikke bekendt. Det andet specialkøretøj var banens sneplov, der 1953 fik det forbløffende nummer 196 efter tidligere ikke at have haft noget nummer. Den var 3-akslet og af

ganske almindelig (sjællandsk) type. Begge køretøjer forsvandt også ved banens lukning og gik sandsynligvis til ophugning.

De enkelte stykker rullende materiels skæbne fremgår i øvrigt af de grafiske skæbnelister.

H. Alkjær

SIGNALPOSTENS FORLAG TILBYDER:

DAMPTRÆKKRAFT i model	1100 gr.	kr. 95,00
DSB OLD-TIMERE i model	1100 gr.	kr. 50,00
ROMANTIK i røg og damp	400 gr.	kr. 35,00
Fotohefte 1, FFJ	125 gr.	kr. 10,00
Fotohefte 2, AHJ og AHB	125 gr.	kr. 10,00
Fotohefte 3, TFJ	175 gr.	kr. 18,00
Fotohefte 4, NKJ	125 gr.	kr. 12,00
... og så kommer toget, Trine	150 gr.	kr. 14,00
DSBs S-TOG	150 gr.	kr. 14,00
Danske jernbanestrækninger I	50 gr.	kr. 8,00
Danske jernbanestrækninger II	150 gr.	kr. 37,50
Supplement/rettelser til Bay's		
Danmarks damplokomotiver	70 gr.	kr. 20,00

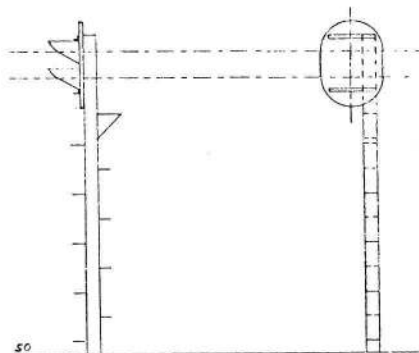
Ved bestilling skal tillægges betaling for porto efter følgende skala: Samlet vægt indtil 500 g: kr. 3,50, mellem 500 og 1000 g: kr. 5,50, mellem 1 og 5 kg: kr. 12,00 og over 5 kg: kr. 20,00.

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

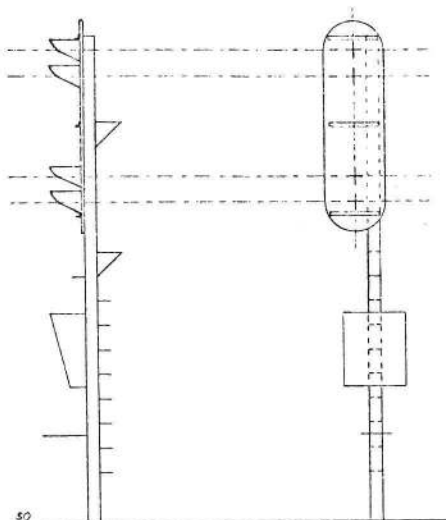
Adams Hjørne

SIGNALER OG "MASSEFREMSTILLING" ...

Vi er vel næppe uenige i, at det arbejde der knytter sig til modelbanen på én gang er både underholdende og belærende, - pokker skulle da ellers spille sin tid på den slags. Ind imellem forekommer så trods alt irritationsmomenter af større eller mindre art, og som det ville være rart at være foruden. Her tænker jeg ikke på opgaver som udøveren foreløbigt ikke kan løse tilfredsstillende, det må betragtes som den udfordring, der er indeholdt i morskaben, nej, det der eksempelvis keder og irriterer mig, er det, at skulle fremstille et større antal helt "enslydende" emner. Det går så nogenlunde med nummer et og nummer to, nyhedens interesse er endnu i



type a



type et

behold, men udsigten til de resterende tyve-femogtyve stykker virker dræbende på energien, og humøret er på nulpunktet med de første syv lagt på stribe, afslørende lige så mange umage resultater.

Det fornuftige vil i en sådan situation, i takt med frem-



Foto 1: Signalmaster pynter i billedet.

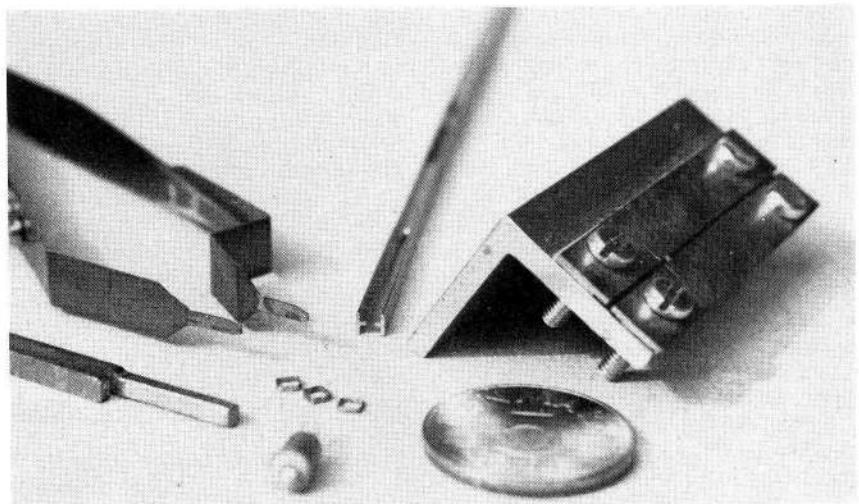


Foto 2: Diverse værktøj, trin og opslidset stander.

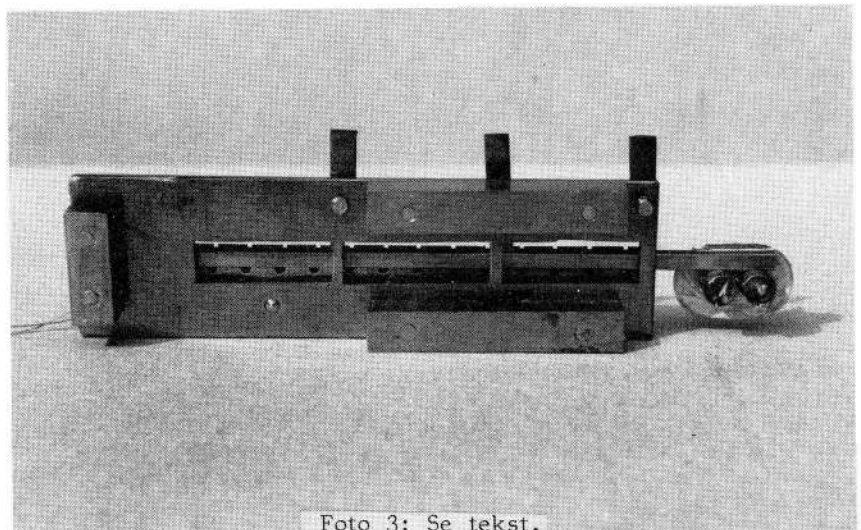


Foto 3: Se tekst.

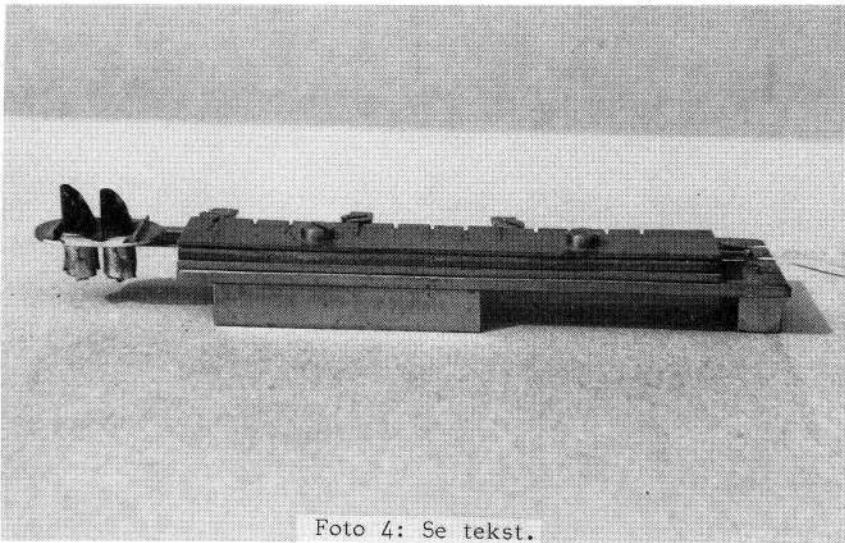


Foto 4: Se tekst.



Foto 5: Se tekst.

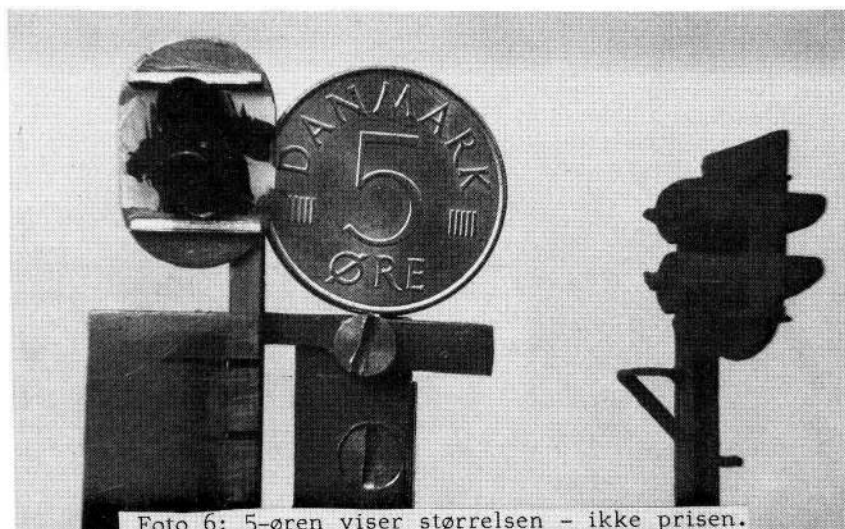
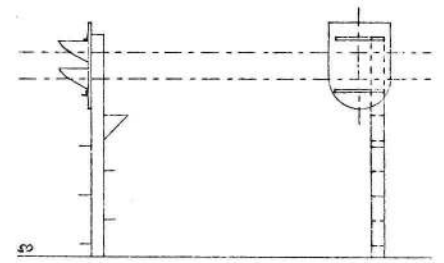


Foto 6: 5-øren viser størrelsen - ikke prisen.

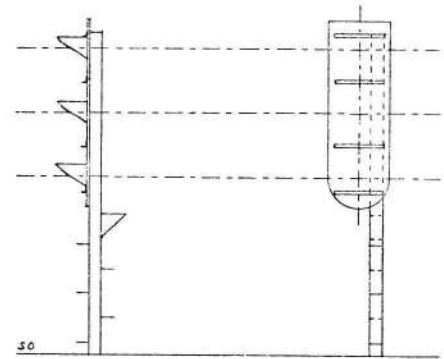
stillingen af det første eksemplar, være at forarbejde diverse hjælpemidler, der ikke blot tilvejebringer den tilsigtede ensartethed, men samtidig forenkler og letter arbejdet.

Den fornuftige er i dette tilfælde Terry Rasmussen, som for tiden er i gang med at sætte signaler op på sin H0-modelbane, og der skal mange til. De er naturligvis ikke alle lig

hinanden, men i princippet er de ens. På Terrys vegne skal jeg lige indskyde, at på de virkelige jernbaner er signalerne et vigtigt led i hele systemet, men at det desværre altfor ofte bliver forsømt på modelbanen, men sådan er Terry altså ikke. Tænk forresten en gang over, hvad der ligger i ordet "model".



type b



type i

Vi er forsamlede i Erik V. Pedersens "jernbane-kælder"; hjørnet vi sidder i er stykket sammen af interiøret fra en lyntogs-kupe og udsigten gennem "kupe-ruden" er Kalvehavebanen - med eller uden signaler?? - samt et righoldigt udvalg af jernbanerarieteter. Kan det mon undre, at vi har lidt vanskeligheder med at holde emnet på det rette spor?

Det illustrerede eksemplar er et såkaldt "Fremskudt signal", men princippet i arbejds-

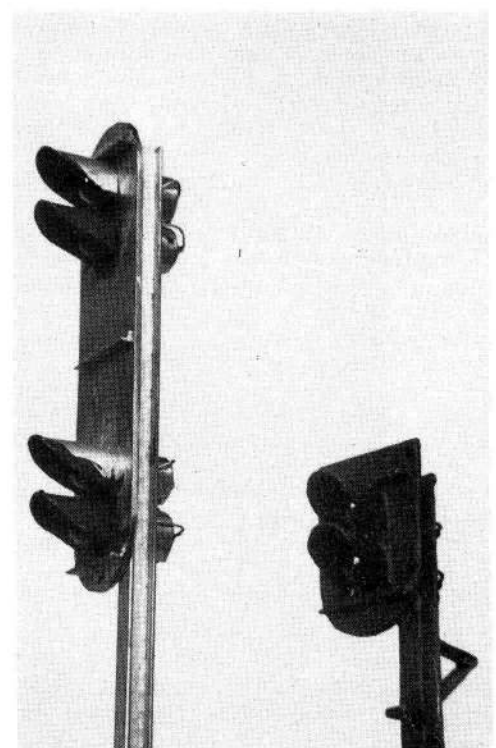
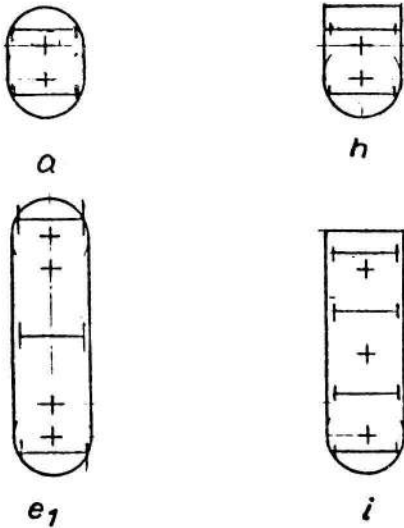


Foto 7: Så naturtro kan det udføres.

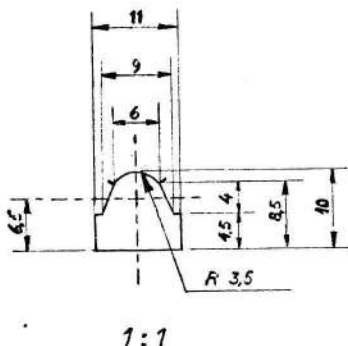


Forskellige typer signaler.

metoden er den samme ved de varianter, der forekommer blandt disse daglyssignaler.

De anvendte materialer er: 0,5 mm messingplade, 0,2 mm messingfolie, 2x2 mm I-profil, 1x1 mm L-profil, messingrør med indvendig diameter 2,7 mm, 0,3 mm lakeret kobbertråd samt Märklin pærer med 2,8 mm sokkel. Sidstnævnte fås i henhold til katalog 1979 som numrene 60 200, -201, -202 og -204 hhv. hvid, rød, grøn og orange.

Bagpladerne er først tegnet på et stykke papir, den ene tæt ved siden af den anden, og derpå fotokopieret i et givet antal ark, der dog ikke skal være større end det format vi råder over i 0,5 mm messingplade. Arkene klæbes nu på pladen med Danalim, og efter tegningen borer vi først alle hullerne til lygtehuset, - 3,5 mm - samt til sidst udsaver bagpladens profil. Rester af tegningen fjernes, kanterne fi-



Lygtehusets profil og mål - før det svøbes.



Foto 8: Hvor bliver toget af?

les rene og vi samler dem i en bunke, hvor de ikke ligger i vejen. Lygtehusene er fremstillet efter samme metode, idet Terry har regnet deres "udrettede" profil ud - se fig. - klæbet denne på 0,2 mm folie, og ikke savet, men klippet dem ud. Efter afrensning svøbes de i facon omkring et stykke 3 mm rundjern, indstikkes i bagpladens huller og loddes på plads. Elasticiteten i det svøbte stykke folie er stor nok til at fastholde det, medens lodning finder sted, så det skulle ikke volde større vanskeligheder.

Standeren - 2x2 mm I-profil - afskæres i så tilpasse længder, at den kan nå gennem bordpladen med så megen udragning, at tilslutning til elledning let kan finde sted. Af hensyn til montering i bordpladen er standeren slidset op fra undersiden og de derved fremkomne "ben" forsigtigt vredet så meget fra hinanden, at de kan fastholde signalet i den dertil indrettede bøsning.

Bøsningen fremstilles af det i materialefortegnelsen nævnte messingrør, men der er selvfølgelig ikke noget i vejen for at anbringe standeren direkte i bordpladen.

Bagplade med lygtehuse loddes nu på standeren og de på tegningen angivne forstærkninger af vinkeljern Araldittes på pladens forside. Vinkeljernenes mål er 0,7 x 0,7 mm, så vi må file af kanterne på vort 1 x 1 mm vinkelmessing. Til dette stykke arbejde fremstilles en holder (se foto) hvor de to klemmer er nøjagtig så høje, at vi med vort vinkelmessing sat i klemme mellem listerne blot skal affile det opragende gods. Det samme stykke værktøj benyttes selvfølgelig også som hjælpemiddel når stykkerne afsaves i den rette længde.

Af praktiske grunde males, på dette stade, det indvendige af lampefatningen, dog med tilbørlig hensyn til elektrisk kontakt mellem pære og sokkel, og vi kan samtidig afprøve om pæren sidder i tilstrækkeligt spænd. El-ledning er 0,3 mm lakeret kobbertråd, som skjult fastlimes i den I-formede standers hulhed. Kobbertråden er et stykke over bagpladens nederste kant svunget ud, afisolere i enden, og derpå loddet til pæren. Der må naturligvis være en ledning for hver pære, og der må udvises den største påpasselighed, så man ikke beskadiger isoleringen under monteringen. Hvor meget kobbertråd der skal rage ud i den anden ende, er et spørgsmål om den endelige tilslutning. Af hensyn til eventuelle reparationer og dermed standerens afmontering, vil det nok være anbefalelsesværdigt at montere en klemrække på bordets underside i umiddelbar nærhed.

Trinene på standeren fremstilles af fladbanket 0,3 mm kobbertråd - samme som elledning - der stramt, tæt, og spiralformet vikles om et stykke 1,5 x 1,5 mm tilfilet, firkantet søm eller messingstang (se foto). "Spiralen" skubbes forsigtigt af, og med en negleklipper - 3 i én - nipper vi trinene af, ét for ét, vrider enderne i flugt med hinanden og Aralditter dem på standeren. Det sidste er lettere sagt end gjort og Terry har derfor fremstillet en lære, der på én gang sikrer trinenes rette placering samt fastholder disse medens limen tørrer og hærder (se foto).

En nærmere beskrivelse af dette stykke værktøj vil nok være på sin plads, fotografierne viser jo ikke alle detaljerne. Det består af en bundplade i hvilken der er udsavet trei

forlængelse af hinanden liggende åbninger. På denne anbringes, i hele bundpladens længde, et mellemlæg, hvis ene kant når ind til midten af åbningerne - minus den halve godstykkelse af standerens krop - og som på undersiden er skrån affilet, så den på én gang både støtter standerens krop og træder på dens fod. Endnu et mellemlæg som dog kun tjener det formål, at det løfter det afsluttende dæk så meget, at det svæver 1 mm over den indsatte I-profil. Modsat denne "lagkage" er påskruet to vinger, som er svajet så meget op, at de lægges an mod standerens anden side af kroppen. Med standeren sat i denne klemme og topstykket på plads, ridser vi standerens konturer op på topstykket, piller dette af igen, og i henhold til tegning og trinenes godstykkelse udsaves støtterillerne. På standeren er trinene monteret i et zig-zag mønster, men vi udskærer selvfølgelig støtteriller for både for- og bagside i samme topstykke, samt husker at benytte dem i den rigtige rækkefølge.

Når nu standeren er klar til at få sine trin monteret, drypper vi en ganske lille smule Araldit på den ene side af trinene hvor enderne mødes, og med en pincet lister vi det sidelæns ind på sin rette plads. Det gælder jo om, at Aralditten ikke flyder ud, eller smitter af på de forkerte steder. Vi må nøjes med at montere én side ad gangen, men da det jo taktet være denne lære sagtens kan ligge og passe sig selv, så spiller det vel ingen rolle. Forresten må jeg nok lige tilstå, at jeg burde have været opmærksom på, at diverse el-ledninger anbringes efter at trinene er limet til standeren. I modsat fald risikerer vi at ødelægge isoleringen, samt at standeren sidder skævt i klemmen.

Det øverste trin, der har sin egen facon, monteres separat, men læg iøvrigt mærke til, at det har samme bredde som standeren. Den afsluttende bemaling er udført med Humbrol-emalle, idet signalet er sort på forsiden men mørkegråt på bagsiden.

Tilslutning til el-siden foretages på bordpladens underside, hvor den nedragende stander og ledningsender udgør + og ÷ polerne, men iøvrigt henvises til Ole Faurhøj's artikler i SIGNALPOSTEN, 4. årgang, numrene 1-4 "Sikringsanlæg på Modelbanen", der blandt andet omhandler opstillingsregler for signaler.

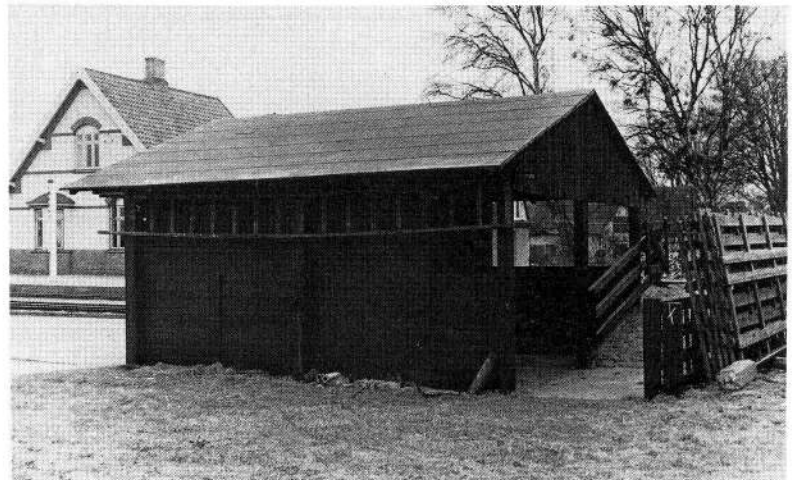
Her slutter så beretningen om Terry's daglyssignaler. Stoffet er lidt tørt, men forhåbentlig har vi givet læserne et godt indtryk af det praktiske og nyttige i fremstillingen af lidt ekstra hjælpemidler. Det koster nok lidt mere arbejde i

starten, men det lønner sig i den sidste ende, for selvfølgelig skal vi da have signalerne med på modelbanen - også selv om der skal mange til.

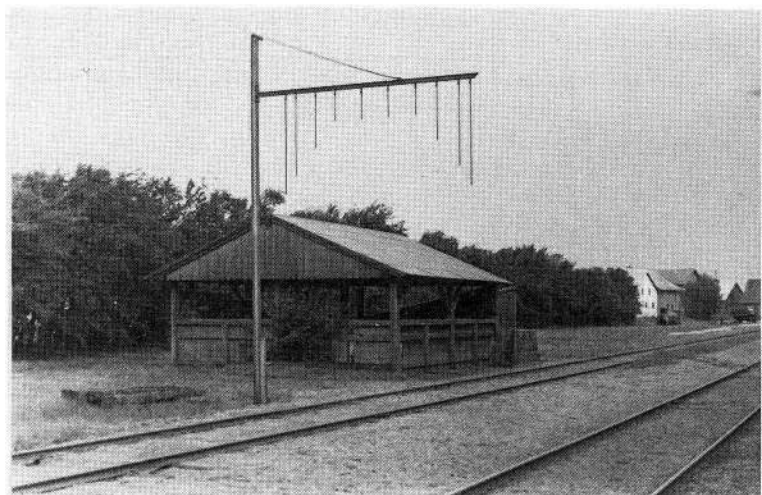
Terry, Erik og Adam ...



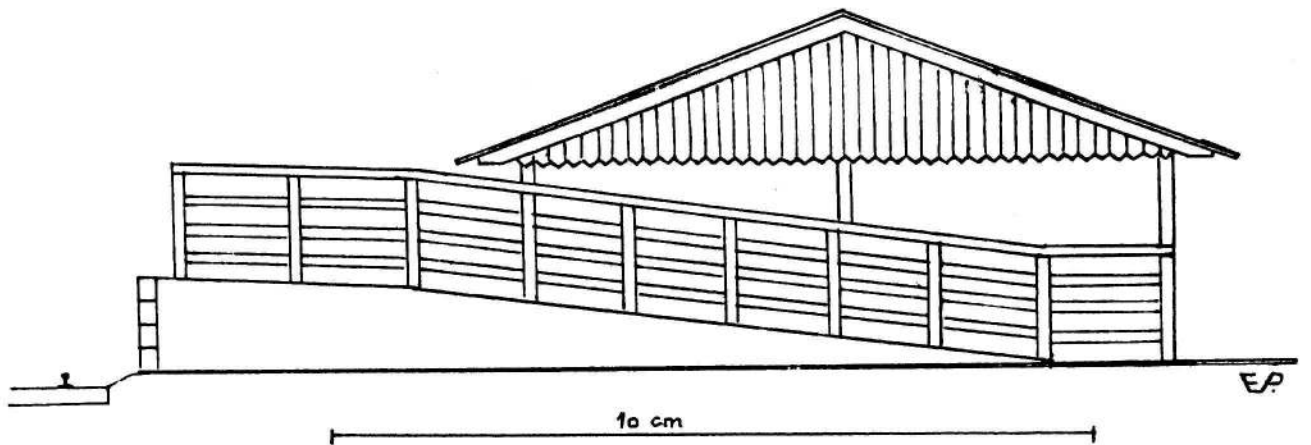
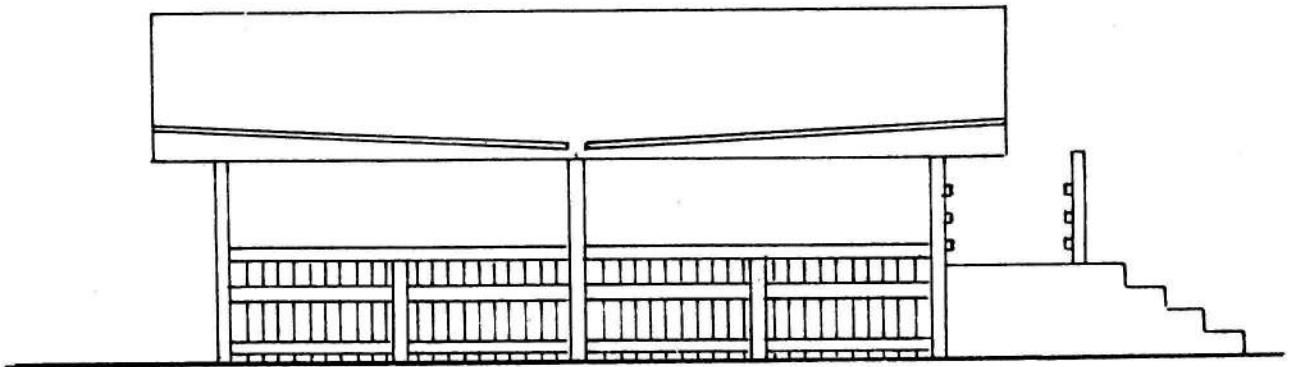
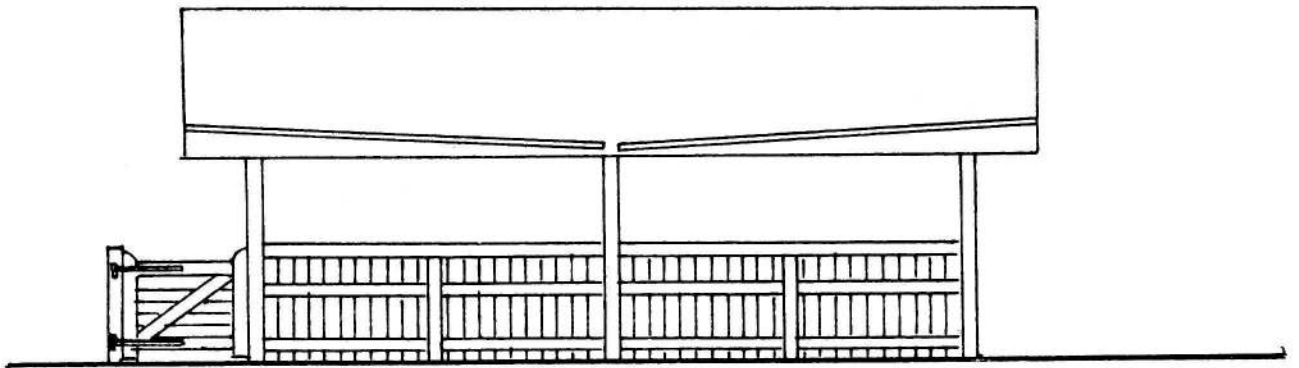
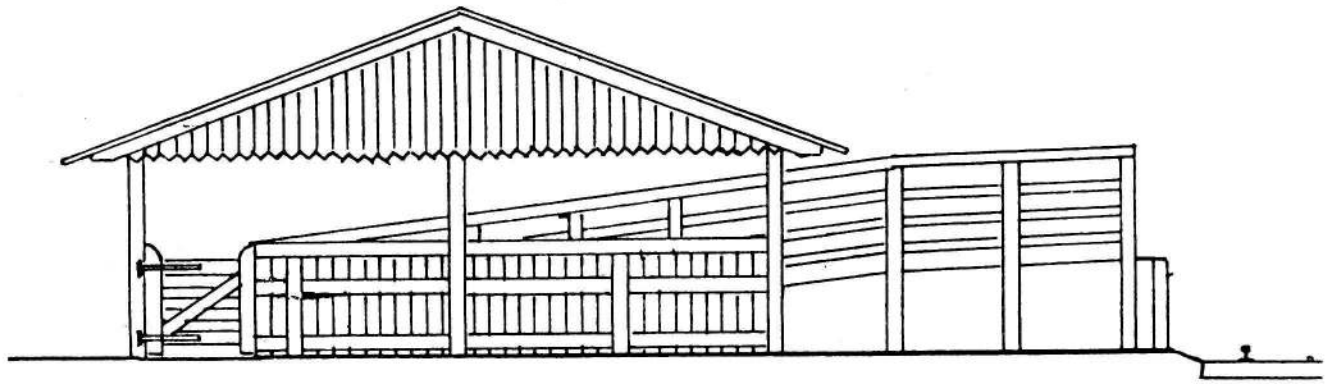
DBJ Pilemølle 21/9 1968 (EVP) (se artikel side 120)



DBJ Kanikkegård 15/4 1960 (EVP)

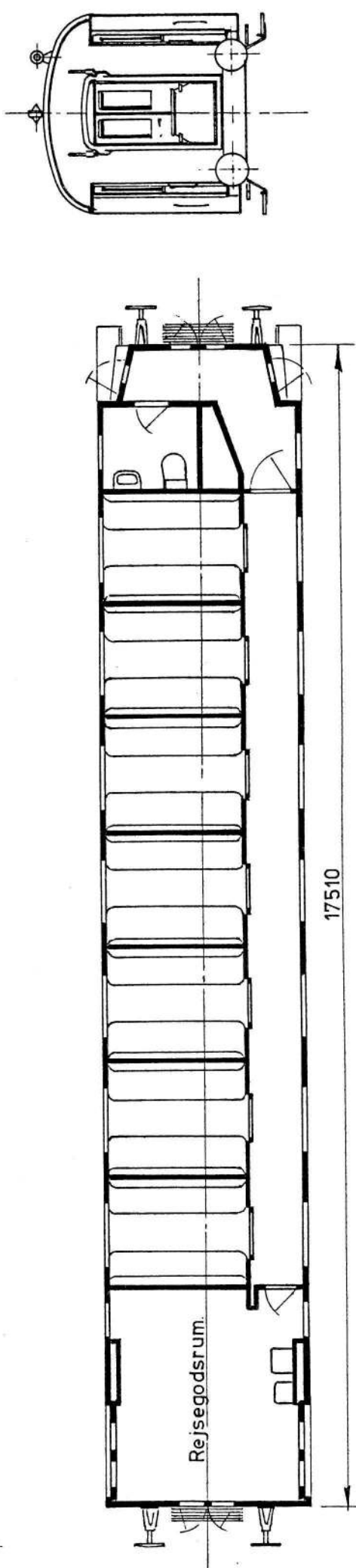
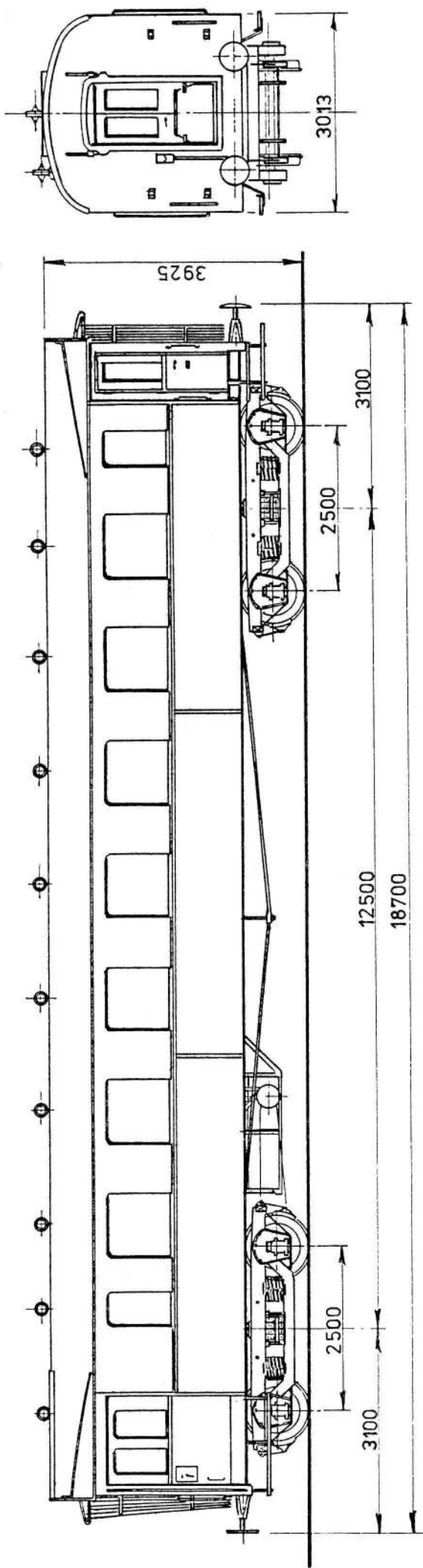


FFJ Rørholt 19/8 1964



Svinefold 1:87

DSB. Personvogn litra CME Nr: 2424-2427.



Bygget 1908 - 1910 af Scandia.
Ombygget 1938 i Aarhus.
Last 1000 Kg. i rejsegodsrum.
56 siddepl. på fælleskl.
Skala: 1:87

Vi Bygger

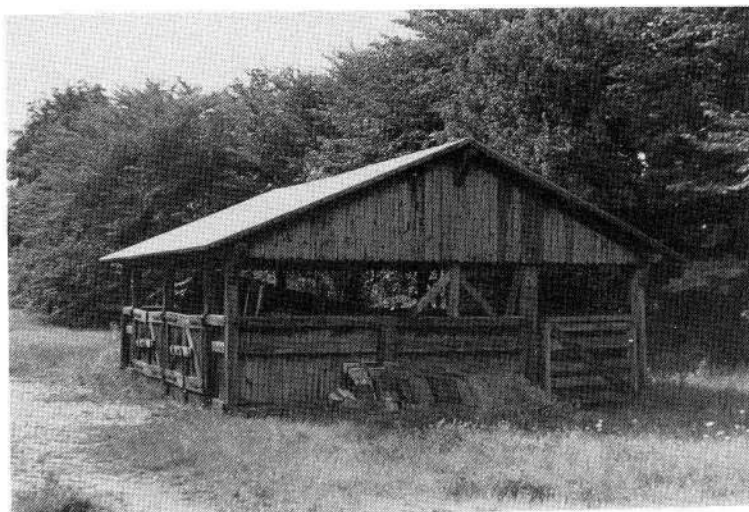
SVINEFOLDE

I "gamle dage", medens transport af kreaturer endnu var en dagligdags foreteelse ved banerne, var stationerne ofte forsynede med særligt indrettede, indhegnede folde til opstaldning af dyrene inden deres afrejse eller efter deres ankomst. Man skelner mellem svinefolde og kvægfolde. Svinefoldene var, hvis de var af større omfang, opdelt i flere mindre rum med forbindelse til en fælles gang, og de var oftest forsynet med tagoverdækning over et eller flere rum.

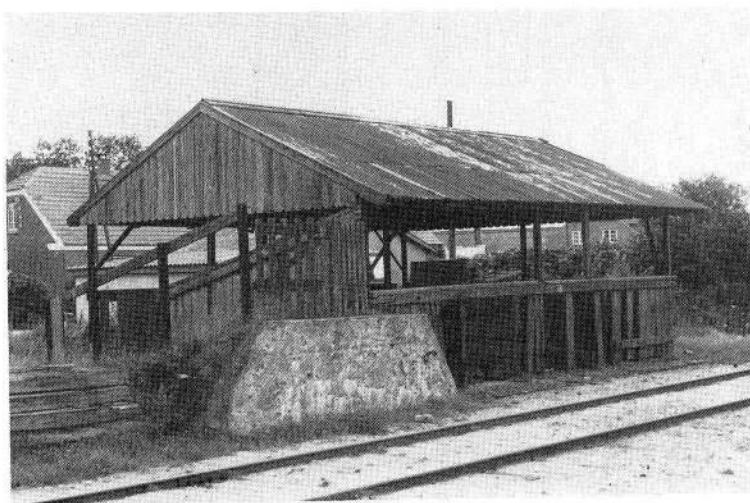
Det gælder for de her omtalte svinefolde, såvel som for de i sidste artikel omtalte kulgårde, at de fandtes (eventuelt endnu kan findes) i mange forskellige udgaver, afhængig af de lokale forhold. Store og små, mere eller mindre primitive, gamle og nye eller måske snarere mere eller mindre vedligeholdte. Her bringes fotos af et lille udvalg, først i deres oprindelige udseende til "oldtimer" anlæget og derefter nogle fotos af forhenværende svinefolde/ramper, der som det ses, siden viste sig at kunne bruges til mangfoldige andre formål. De sidste fotos beregnet for det mere moderne anlæg, hvor transporten af levende dyr er overtaget af lastbiler.

Modelmæssigt er svinefolden lavet efter samme "recept" som kulgården i forrige artikel, d.v.s. f.eks. af tændstikker. Efter indfarvning med bejdse eller carbolineum har jeg afsavet alle de små tændstikstykker, hvoraf en side består, og limet dem sammen, side mod side, til en lang sammenhængende række. Herefter er pålimet diverse "bærende" vandrette planker samt de lodrette tagstolper. De fire sider blev herefter limet sammen, og indvendig i folden blev limet to skillevægge, fremstillet på samme måde.

Under tagudhængen i gavlene var svinefoldene som oftest forsynet med en bræddebeklædning, der skulle tage den værste slagregn. Som det vist fremgår af model-fotografierne, er denne beklædning i dette tilfælde lavet af 1 mm krydsfiner, der er ridset som brædder og derefter skåret/savet til i to store tre-



FFJ Bonderup 16/8 1963



SVJ Brøndum 16/8 1964



SKRJ Hinge 31/3 1968 (EVP)

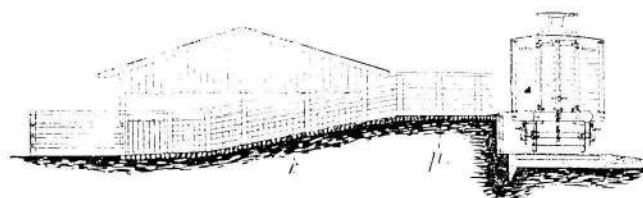
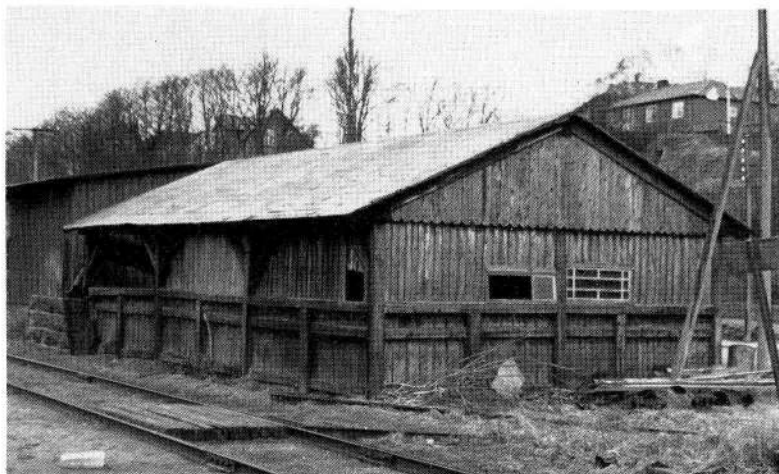
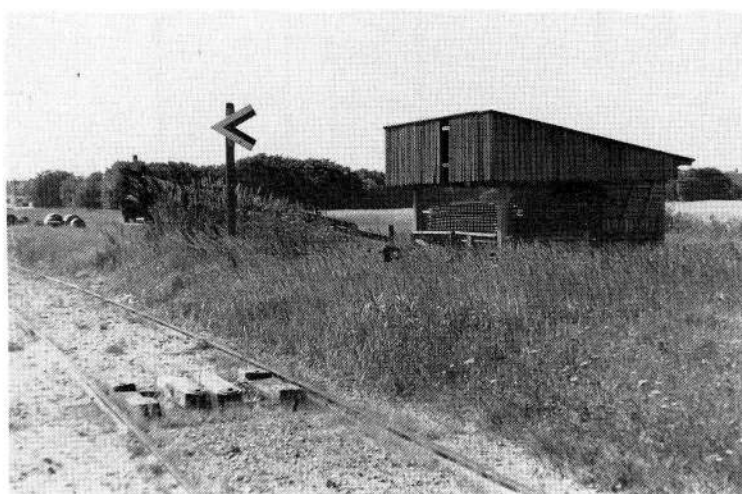


Fig. 86. Tværsnit af Siderampe med Svinefold.



AHJ Hadsund N 30/3 1969 (EVP)



HLA Vittrup 17/8 1963



VLTJ Faare 11/8 1965

kanter af passende størrelse. Det var nemmere end at lime dem sammen af tændstikker, men læg mærke til hvor trist (ensartet) det ser ud i forhold til resten af folden.

Da trekantene var limet fast, blev et tag klippet ud af karton og limet på. Taget blev derefter beklædt med "tagpap" bestående af papirstrimler, der blev limet på taget, én ad

gangen, idet man begynder nede fra og går op mod tagryggen, således at hver højere liggende "bane" (strimmel) overlapper den forrige. Når begge tagflader er beklædt, afsluttes med en strimmel af samme bredde, som bukkes på langs, på midten og limes på som tagrygning.

Rampen fra folden op til vognbunden er savet og fileet ud af et stykke træ, hvori der er boret huller til de lodretstående tændstikker, der bærer rækværket. Stenbrolægningen i folden og på rampen består af nogle stykker cafeteria-serviet med "brolægnings-præg" sprøjtemalet i de aktuelle farver, se evt. omtale heraf i SP 15/3, side 177. Græsfladerne er "tilplantet" som normalt, med grønt savsmuld.

Foruden med kvæg- og/eller svinefolde var mange stationer endvidere forsynede med bindebomme, mest til brug for hornkvæg, der kun skulle have et kortvarigt ophold på stationen. Nedenfor er vist et eksempel på en bindebom, der er lavet af træ. Senere gik man over til at bruge gamle skinner.

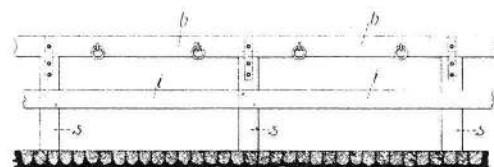


Fig. 88. Bindebomme.

På nogle stationer fandtes - i stedet for eller udover - kvægfolde/svinefolde, bevægelige ramper, bestående af en løbebro med rækværk på siderne og et hjulpar ca. under midten, se fig. Rampens øverste ende understøttedes under brugen af en buk.

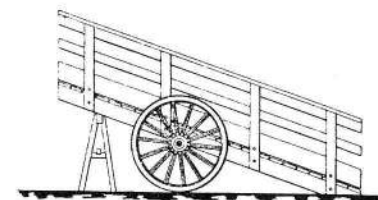
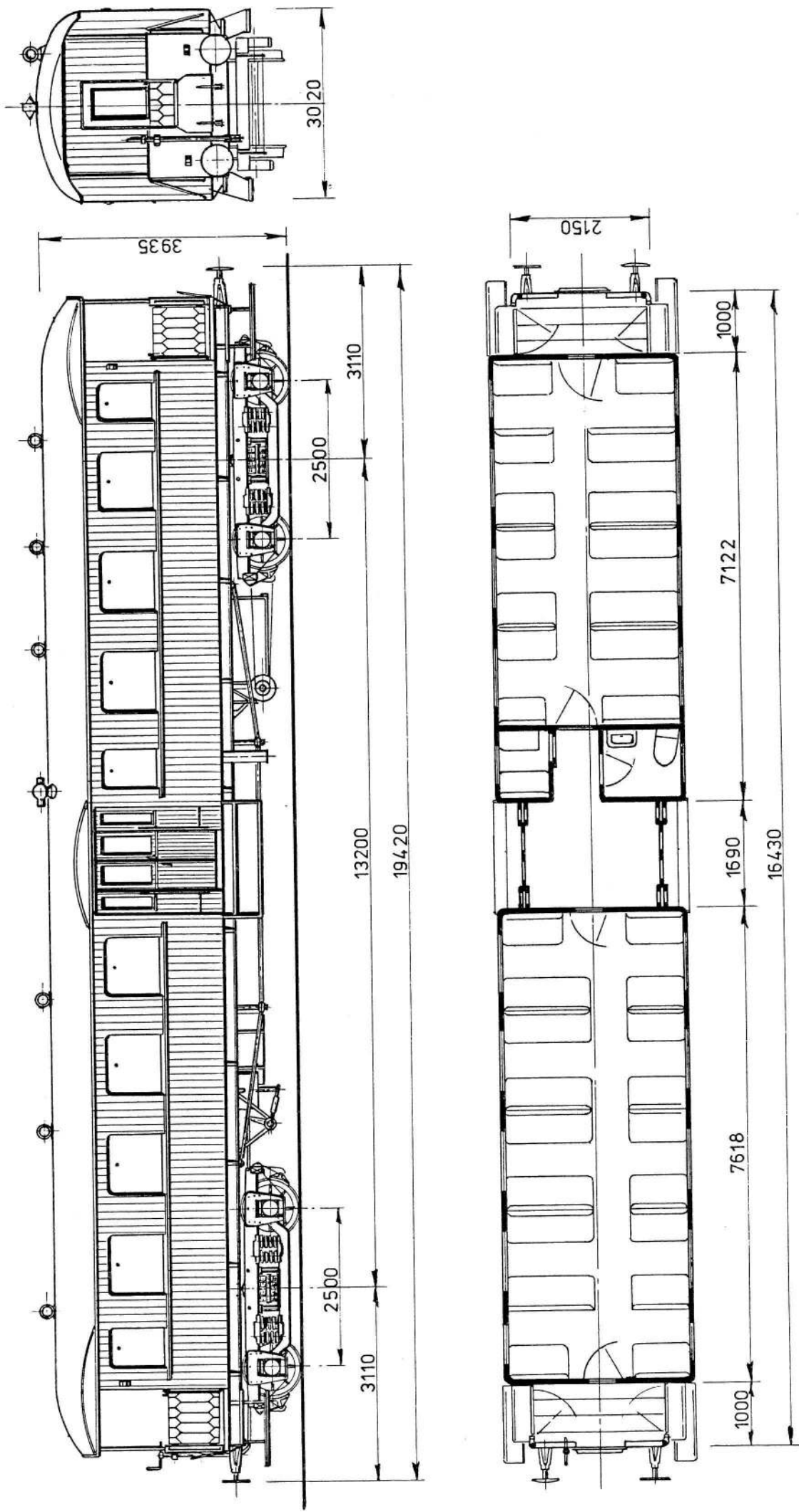


Fig. 89. Bevægelig Rampe.

OPFORDRING TIL DE ELEKTRO-
NIKKYNDIGE BLANDT LÆSERNE

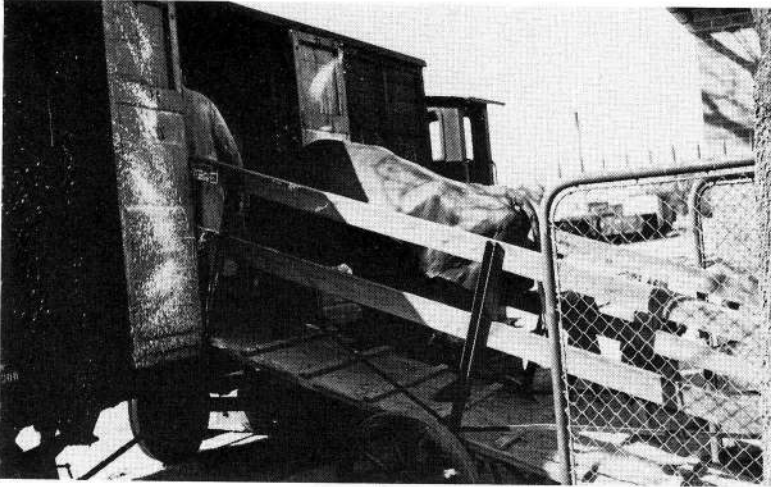
For at skabe lidt "liv" i en række huse, besluttede jeg at forsyne disse med elektrisk lys. Nu ville der jo imidlertid ikke være meget "liv" i en række huse, hvor lyset i samtlige huse tændtes og slukkedes på én gang. Derfor fik de 6 aktuelle

DSB. Personvogn litra CR Nr. 3601 - 3664.

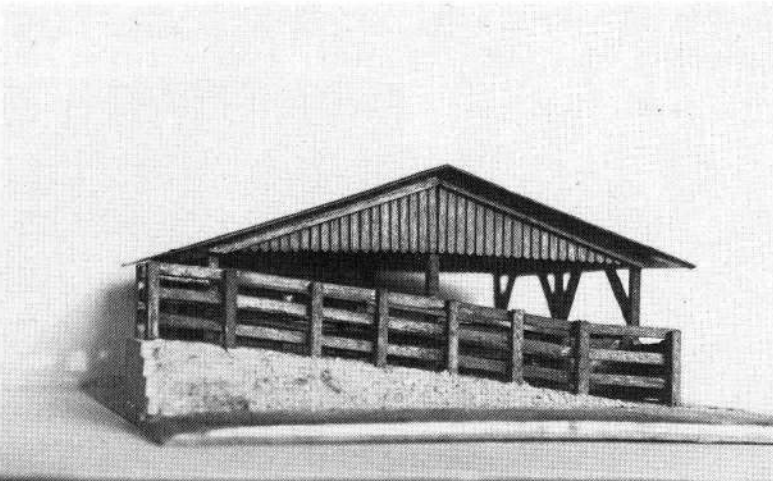
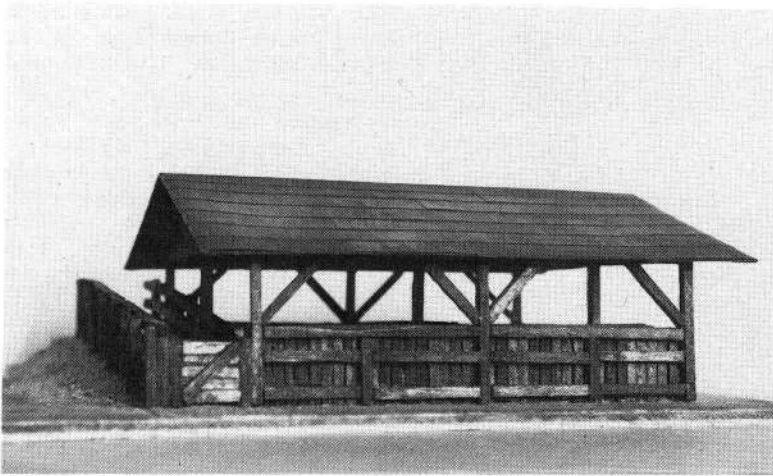


Bygget 1930-1934. Odense-Scandia.
77 siddepl. på fælleskl.

Skala 1:87 *A.lånse 17-2-41.*



Sorø bystation, april 1957 (EVP)



huse foruden fast lys i nogle af lejlighederne og forretningerne, hver 2 lamper i andre lejligheder eller værelser, som tændtes på skift i kortere eller længere perioder. Disse perioder varer fra ca. 2 til ca. 30 minutter.

Til at tænde og slukke lamperne brugte jeg et gammelt vækkeur. På skiven limede jeg

12 strimler af metalfolie i forskellig længde. Disse var fordelt med 3 strimler i hver af 4 cirkler. På den store viser har jeg loddet 4 små kontaktfjedre, der så hver skaber kontakt til 3 lamper gennem "sine" 3 foliestrimler.

Systemet er forholdsvis enkelt og vel nok noget - måske snarere meget "gammeldags", i

sin opbygning, og der går da som regel heller ikke længe før kontaktfladerne er blevet så snavsede, at lyset begynder at blinke.

Jeg kunne derfor tænke mig at høre om der blandt SIGNAL-POSTENS læsere skulle være nogen, der kunne hjælpe med en mere nutidig udformning, - det er jo utroligt, hvad man kan nu om dage med elektroniske komponenter. Forhåbentlig kan en eller flere af vore læsere hjælpe med et forslag til et kredsløb, der kan tænde f.eks. en eller nogle få lamper på hvert sit/sine tidspunkt(er) eller eventuelt til et større "kredsløb", der kan tænde et større antal, f.eks. de omtalte 10-12 stk.

(Jeg er klar over, at det kan laves med relæer, men dette har af blandt andet pladsmæssige årsager ikke interesse i mit tilfælde).

Endvidere er husene forsynet med gadelygter, og jeg kunne derfor ligeledes tænke mig et forslag til en opbygning med en lysfølsom celle, der kunne tænde og slukke gadebelysningen, når lyset i lokalet falder til under en eller anden værdi. Jeg forestiller mig den lysfølsomme celle anbragt f.eks. i en vinduesåbning, således at gadebelysningen på modelbanen automatisk tændes, når dagslyset forsvinder, eller et sted i lokalet, hvis man eventuelt har et anlæg, hvor lyset i lokalet kan dæmpes.

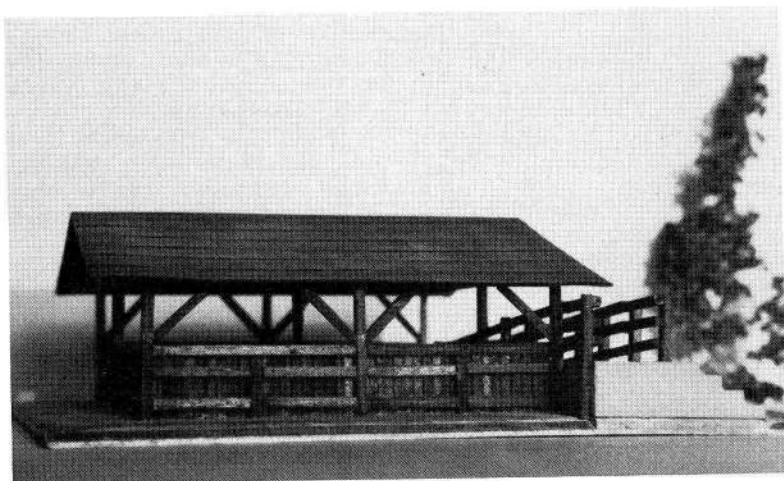
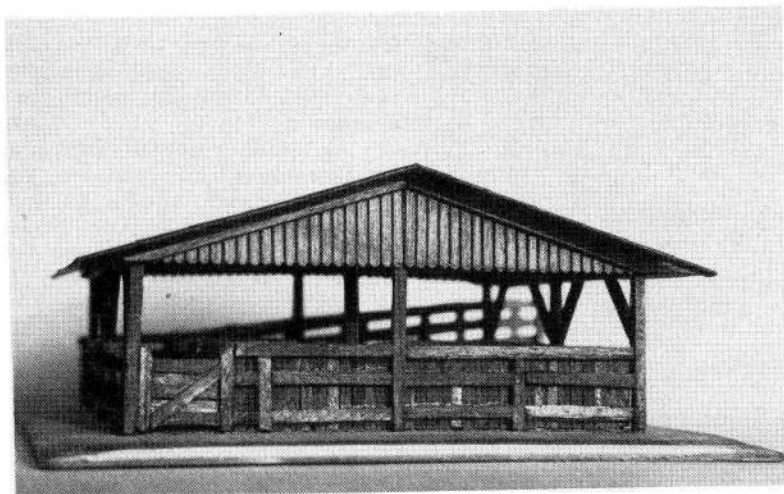
Forhåbentlig kan dette løses gennem hjælp fra vore læsere. Eventuelle forslag bedes venligst sendt til redaktionen, så vil vi bringe resultatet i bladet snarest, idet måske også andre modelbyggere kan bruge noget af dette på deres anlæg.

Erik V. Pedersen



EN "HOVEDBANE" I SPOR N

Størrelsen af det anlæg, som her skal beskrives, blev bestemt af den lejlighed, hvor jeg boede, den gang anlægget blev påbegyndt for en 10-12 år siden, hvor anlægget skulle kunne være i to lag under en seng og blev derfor til 90 x 360 cm. Senere fik jeg mere plads og så blev der lagt 25 cm til i hver ende, så det blev 410 cm langt. Forlængelsen medførte ikke nogen ændring i sporplannen, men blev brugt til at "brede den lidt mere ud". Metoden kan anbefales på det



De fire sidste billeder viser en model af en kvægfald, bygget af forfatteren.

bedste, da jeg - lige som formodentlig alle andre - havde lavet det alt for sammenpresset i første omgang.

Sporplanen fremgår af tegningen. Da jeg ikke for tiden kan komme til anlægget, der er opmagasineret, er tegningen skematisk og altså ikke helt nøjagtig. ("0" angiver "stuen", "I" "1ste sal" og "II" "2den sal" jf. senere).

Det skal ikke undre mig, om folk synes, at der er alt for mange spor på alt for lidt plads. Jeg indrømmer det med alt for lidt plads, men hvem har ikke det? Derimod ligger der visse principper bag sportrængslen, idet man jo ikke kan få alt her i verden, men må vælge. Men mit udvalg er måske lidt specielt.

Grundideerne bag anlægget er:

1. Hovedbane: Så vidt jeg kan se af SP og udenlandske blade, bygger folk i almindelighed små side- eller privatbaner. Om dette skyldes lyst eller nød, ved jeg ikke. Jeg kan godt se

charmen ved disse 0-A-0 tenderlokomotiver, der tøffer fra Bollebølle til Slæveby med deres gammeldaws tagryttervogne, men for mig er dette ikke jernbane, jeg vil se store tog på så lange skinner som muligt. Idealet er vist egentligt en MYer som forspand for en MZer med 17 A- og B-vogne bagefter. Eller en Garratt med 100 godsvogne efter sig og en Mallet som skydelokomotiv. Det får jeg nu nok aldrig, ikke en gang om jeg så rykkede ud i haven og byggede i spor Z. Men foreløbigt er jeg altså nået til persontog på 6-7 vogne og godstog på ca. 20 vogne. Og det må jeg så nøjes med.

2. Bjergbane: Måske ved ikke alle, at jeg er ærespræsident i Folkebevægelsen af Danske Bjergbanevenner. Bevægelsens formål er dels at sætte medlemmet (det er også mig) i stand til at studere bjergbaner på åstedet, dels i sang, skrift og tale at virke for bjergbanernes udbredelse i Danmark. Jeg kan glæde folk med, at det går rig-

tig godt med det første formål, samlingen omfatter foreløbigt baner i Norge, Sverige, Svejts, Østrig, Grækenland, Japan, Sydafrika og Peru. Derimod er der kun gjort kummerlige fremskridt med det andet formål. Så det måtte altså blive noget med stejle stigninger og skræppe kurver og klippeformationer (hvor de sidste end skal komme fra).

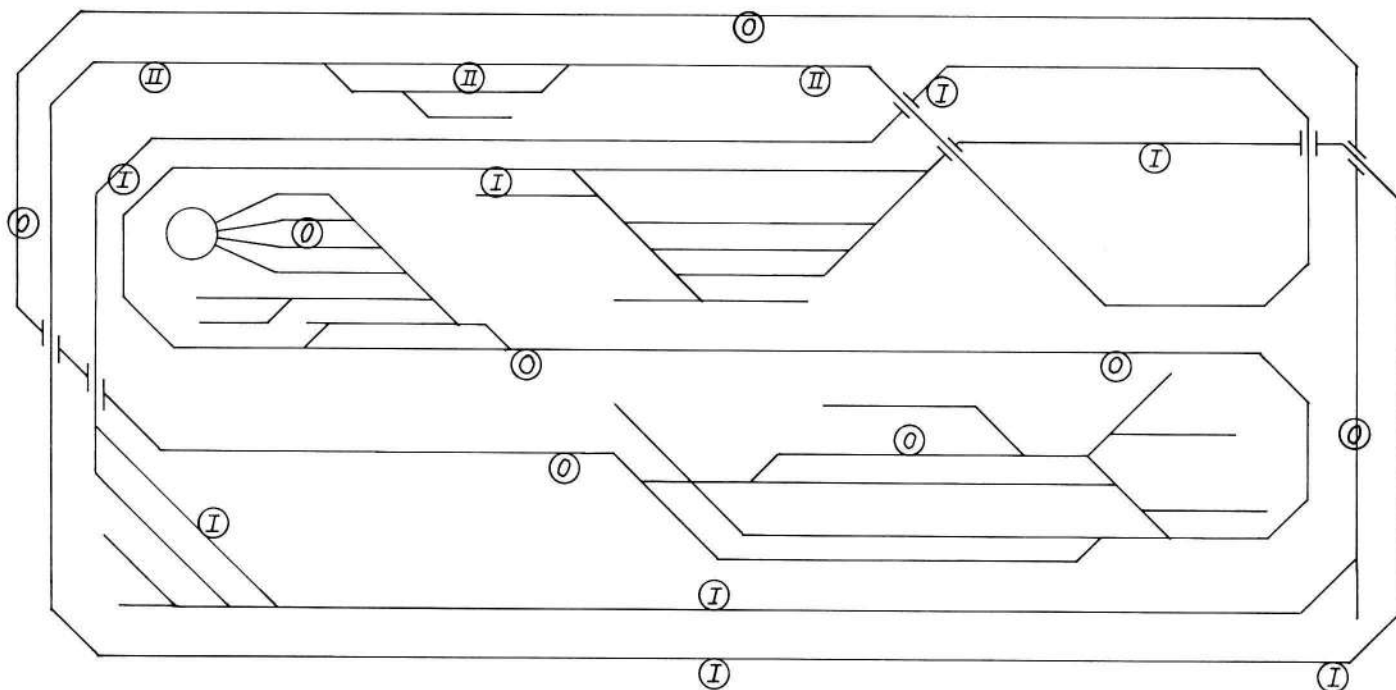
3. Længst mulig kørestrækning: Jeg har fået presset 36 meter ind. Det lyder jo ganske pænt, men da det kun svarer til ca. 5 km i skala, er det jo alligevel ikke ret meget.

4. Hele anlægget i én samlet flade: I modsætning til L- eller U-form eller et ringanlæg, hvor man sidder i et hul i midten. En af mine fornøjelser er at se togene køre, og jeg bryder mig ikke om at vende ryggen til halvdelen af anlægget hele tiden. Naturligvis skaber det problemer, fordi et anlæg helst ikke bør være bredere end at man kan række hen over det, men det er mit jo ikke. I denne forbindelse bør jeg måske nævne, at det ikke er tanken, at anlægget skal kunne ses fra alle sider, men kun fra forsiden.

5. Mindst 4 stationer: Med henblik på køreplanskørsel med krydsninger og overhalinger.

6. Ringbane: I bøger og blade kan man læse, at eksperterne fraråder en ringbane som urealistisk, fordi den ikke som en rigtig bane går fra en endestation til en anden. Påstanden om urealisme kan diskuteres. For det første kommer det vel an på, hvor lang ringbanen er, der er jo ikke tale om vor barndoms cirkel af blikskinner under juletræet. For det andet kan jeg ikke se, hvorfor man ikke kan udnævne én af stationerne til endestation og køre ud fra denne. Som eksempel vil jeg tillade mig at nævne København H i gamle dage. Endelig - og det er det vigtigste for mig - medfører en punkt-til-punkt bane en masse tvungen rangering. Og jeg vil helst selv bestemme fordelingen mellem rangering og kørsel.

7. Rette strækninger og stationer: En bane går så vidt muligt den korteste vej fra sted til sted og det er en ret linie. Kurver og stigninger er noget man får påtvinget af terrænforholdene. Derfor har jeg valgt at lave et langt og smalt anlæg i stedet for et mere firkantet.



De uundgæelige vendekurver er til gengæld holdt så snævre som muligt. Tanken er at de - en gang - skal gemmes væk bag træer, bakker, huse og andre miljø-genstande. Sløjfen i den ene ende modsiger tilsyneladende dette synspunkt, men den vil jeg have således. Jeg tror det stammer fra da jeg som dreng så togene ase sig over dæmningen på Masnedø op til Storstrømsbroen. På mit anlæg

er det nu næsten blevet for meget af det gode med de lige strækninger, jeg havde gerne set nogle flere store kurver, men det var der ikke plads til.

Jeg startede med at lave vendekurverne med fabrikkernes mindsteradius: 20 cm, men det viste sig at være lige lidt nok, så de blev senere udvidet til 25-30 cm. Lange tog havde nemlig en tilbøjelighed til at gå i stå i kurverne, således at jeg ustandselig skulle regulere på strømtilførslen, og det var uoverkommeligt, når der kørte en 3-4 tog på én gang. Min oprindelige ide om disse herligt skræppe stigninger og kurver på min bjergbane var jo meget romantisk, men ovenpå erfaringerne med kørslen har jeg lempet på den, så det nu er muligt at sætte hastighedsregulatoren og derefter lade toget passe sin kørsel selv, uden at det går i stå på stigninger og i kurver, og uden at det løber løbsk ned ad bakke.

Også stationerne er i det store og hele rette, og der er et stykke ret strækning i hver ende af stationerne - næsten da. Jeg kan ikke fordrage stationer, hvor den ene eller begge ender ligger i en skarp kurve.

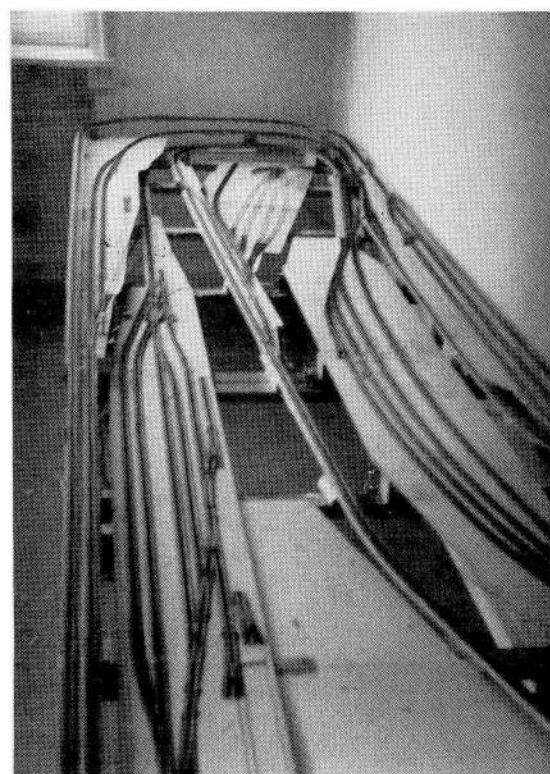
Det lange lige stykke langs forkanten af anlægget er lavet med fuldt overlæg. Det er uhyre bekvemt til prøvekørsler og til at sætte tog på sporet, og når jeg har gæster, går de uvægerligt på et eller andet tidspunkt ned på hug for at se tog i frøperspektiv.

8. Rigelig remiseplads: Jeg har et par og fyrrer lokomotiver, så jeg har ødslet med remiseplads. Dog ikke til selve remisen, der er Heljan's firkantede, og den er altså lille bitte og kan kun tage knap 4 lokomotiver. Men hvad fornøjelse har man af lokomotiverne, hvis de bliver stillet under tag så man ikke kan se dem?

9. Lange og slanke sporskifter: Her har jeg også ødslet med plads og næsten udelukkende brugt Peco's lange sporskifter med hældning ca. 1:5. De kræver ca. 25 cm fra tungespids til sporfrit. Naturligvis kunne jeg sagtens have brugt kortere sporskifter, men det ser nu godt ud, når et langt tog slanger sig igennem et slankt sporskifte.

Disse ting er altså mit hovedudvalg og hvad der iøvrigt eksisterer af ideer, principper og forbilleder vil jeg ingenlunde ignorere, men de kommer i 2den række, f.eks. sådan noget som landskab.

Anlæggets ramme er lavet i 22 x 44 mm høvlede lister i form af en lav kasse, hvor kantlisterne står på højkant og tværlisterne ligger ned. Der er 30-35 cm mellem tværlisterne. Skulle jeg bygge det i dag, ville jeg dog bruge tværlister af 22 x 22 mm og anbringe dem med den halve afstand. Det hele er lavet så spinkelt som muligt med henblik på, at det



skulle kunne sættes op og tages ned af én mand. Højden på listerne, 44 mm, passer fortræffeligt til én etage i størrelse N, så bunden af kassen er altså stueetage, oversiden af kanterne 1ste sal og 2den sal er bygget op på endnu en gang lister på højkant.

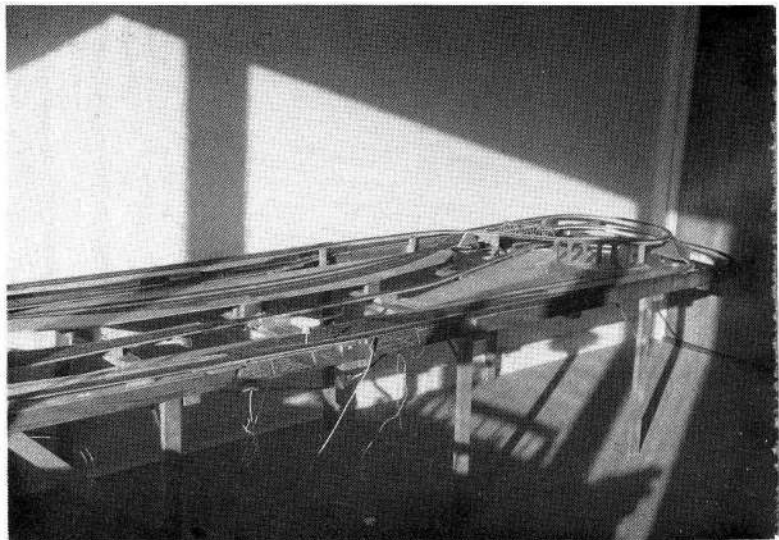
Stationerne ligger på 4 eller 6 mm krydsfiner og strækningerne på strimler af 6 mm krydsfiner. Strimlerne har en tilbøjelighed til at slå sig, og i dag ville jeg have lavet dem af to sammenlistede lag maso-nit.

Anlægget er bygget i to halvdele, som holdes i stilling indbyrdes med tappe af træ. Halvdelen sættes løst sammen og spændes så helt sammen med en af disse leddelte vindueshasper, som man først lægger løst over krogen, hvorefter håndtaget eller hvad det nu hedder, vippe 180° og går i spænd. Sporene er ikke sømmet på de yderste 3-4 cm mod enden. Forbindelsen mellem skinnerne på de to halvdele sker ved at skyde lasker, som sidder på den ene skinneende, ind over den anden skinneende, så de danner forbindelse, ganske som ved et sædvanligt skinnestød. Det tager ikke to minutter og virker upåklageligt. Laskerne skal dog kun sørge for den mekaniske forbindelse, den elektriske forbindelse mellem de to halvdele sker via multistik.

Sporene er Peco's meterskinner, stiftet ca. hver 10. cm med 0,7 mm messingstifter. I starten trykkede jeg blot stifterne ned gennem svellerne, så sporet lå fast an mod underlaget, men efterhånden syntes jeg, at det gav for megen støj, så nu er jeg begyndt at bore et 1 mm hul i svellen; 0,7 mm-stiften bliver stadig trykket i bund, men bagefter stikker jeg en lille skruestrækker ind under svellen, så stiften løftes en lille smule. På den måde kommer sporet til "at svæve" uden nogen hård og fast forbindelse med underlaget og det dæmper støjen ganske betydeligt.

Der er ikke nogen ballast og der kommer heller ikke nogen. Ballast pynter uhyre, men jeg har endnu ikke set nogen form, som lader sig forene med det svævende spor. De afskyelige skumgummistrimler vil jeg ikke have.

Der er ca. 1 mm overhøjde i de synlige kurver. Det ser godt ud, men er uden praktisk betydning, derfor er der ingen overhøjde i de skjulte kurver. 1 mm overhøjde lyder voldsomt,



men mindre kan faktisk ikke ses i den lille skala.

Hvad der derimod både ser godt ud og har praktisk betydning er overgangskurver. Det har jeg lavet til alle kurverne. Der findes store formler til beregning af overgangskurver, men de kan udmærket laves med det svenske øjemål. Selv lægger jeg det lige stykke før og efter kurven - ikke i tangenten til kurven, men ca. 1 cm udenfor denne, hvorefter jeg lader sporet om selv at danne overgangskurven.

Sporskifterne er som sagt Peco's lange sporskifter, som jeg er udmærket tilfreds med. På enkelte sidespor har jeg brugt nogle af Peco's korte sporskifter. Desuden er der 4 af Roco's sporskifter. De er udmærkede, men lidt for korte efter min smag, men som alle Roco's ting relativt billige. Endelig er der så en hel engländer fra Atlas, og den er jeg ikke tilfreds med. Der er for mange afsporinger, når man skyder et tog igennem. Når jeg får lyst, skal den skiftes ud med en hjemmelavet.

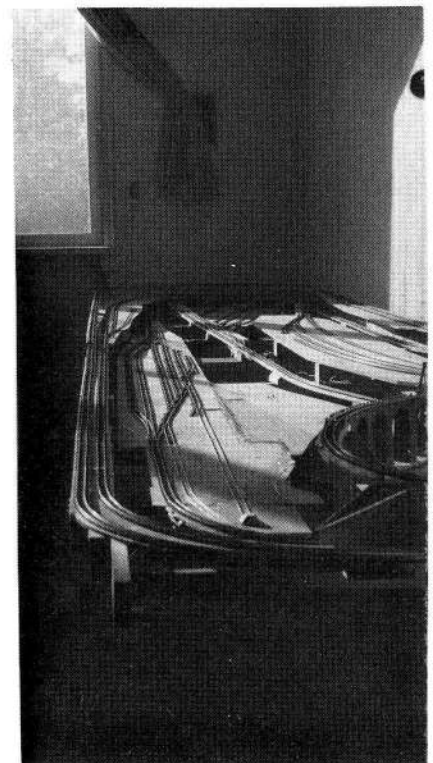
Sporskifterne stilles med tospolde relæer, dels nogle ældgamle Lyco relæer, dels Peco's, der er billige, men smelter, hvis der sker kortslutning, og dels hjemmelavede. Jeg købte en gang en posefuld spoleforme for ingen penge og har selv viklet dem med 0,2 mm tråd. Det er ingen sag, når man har en Unimat. (Det er en drejebank - red. bem.)

Relæerne sidder under pladen og trækker til sporskifterne sker via vippearme, bukket af 1 mm nysølvtråd, som er ført op gennem et hul i pladen. Relæet trækker på en lang arm, 3-4 cm, under pladen, og en kort arm, ca. 1 cm lang, over pladen trækker træksvellen. Systemet er nemt at lave og nemt

at indstille nøjagtigt, det sker simpelthen ved at bøje armene. Vippearmsystemet er beskrevet mange gange, og forfatterne siger altid, at hullet i pladen skal fores med en stump rør. Jeg kan ikke se, at dette er nødvendigt, så jeg nøjes med det borede hul i pladen, og det går udmærket.

Strømmen til relæerne er 12 volt jævnstrøm, i modsætning til den almindeligt brugte vekselstrøm. I kredsløbet er indskudt en fed kondensator på 4700 nF, som sikrer, at spolerne trækker hver gang.

Kontrolsystemet til sporskifterne er min variation af det ældgamle fattigmandssystem, hvor sporplanen er lavet som riller i en plade af træ eller



andet isolerende materiale. I bunden af rillerne sidder i hver sporskiftegren en metal-kontakt, hvorfra en ledning fører til den pågældende spole. Togvejen lægges op ved at køre langs rillerne, den vej toget skal køre, med en elektrisk metalpind. Når pinden passerer et kontaktpunkt, går der strøm til spolen og sporet skifter.

Systemet har altid forekommet mig tiltalende, bortset fra den løsthængende ledning, der fører strøm til den elektriske pind. Al erfaring tilsiger, at løse ledninger øjeblikkeligt kommer i ulave, slår knuder på sig selv, eller hænger fast i et eller andet og bliver revet over.

Derfor lavede jeg mine sporplaner - én for hver station - i printplade. Sporplanerne blev fræset ud som 1 mm dybe og 1 mm brede riller med et tandlægebor. Ud for hver sporskiftegren blev ved kanten af rillen bortfræset en smal strimmel af kobberlaget omkring et firkantet kobberstykke, som derved blev isoleret fra resten af kobberlaget. Fra de isolerede felter fører ledninger til sporskiftespolerne. Hele resten af kobberlaget forbindes til strømkilden. Togvejen lægges op ved at køre langs rillerne ad den vej toget skal køre med en metalgenstand - bedst er en gammel kuglepen, men også skruetrækkere, tænger og andre forhåndenværende metalgenstande kan bruges. Når kuglepenen passerer et isoleret felt, vil der gå strøm fra rillens modsatte kant via kuglepenen og sporet vil skifte.

Sådan var model I og den virkede udmærket, men var besværlig at lave, selvom fræseriets skete på en Unimat. Model II opfandt derefter næsten sig selv, efterhånden som sporplanen "sad i fingrene" - så holdt jeg nemlig op med at køre langs rillerne og nøjedes med at "prikke" ved de enkelte felter. Da rillerne således kunne undværes, lå det lige for at lave model II i fotoætsning, som jeg i forvejen havde remedieret til. Hele kobberlaget blev påført fotoresist, som derefter blev belyst og fremkaldt. Sporplan og felter blev så ridset gennem resistlaget ned til kobberet, og kobberet i disse streger ætset væk i ætsebad. Resultatet var en helt professionelt udseende sporplan, hvis eneste fejl var, at stregerne, der angav sporene, var for tynde og dermed for svære at se. Sporene blev derfor markeret med 2 mm brede strimler af sort isolerbånd. Samtidig fik alle ligeud-felterne en klat grøn maling og alle til krumt

spor en klat rød for at gøre dem lettere at se.

Nået så langt gik det op for mig, at det var overflødigt at ridse og ætse selve sporene ud, så på model III nøjedes jeg med felterne, medens den iøvrigt var magen til model II.

Før henkastede jeg såre overlegent, at jeg ætsede sporplanerne ud, fordi jeg havde udstyret. Nu er dette jo næppe noget, man finder i alle de tusind små hjem, og derfor vil jeg sige, at man også kan lave sporplanerne ved at ridse gennem kobberlaget med en ridse-spids. Det kræver bare noget mere arbejde, og når man laver det på den måde, har det bløde kobber en tilbøjelighed til at danne volde på begge sider af stregerne. Disse volde skal slibes væk, da kuglepenen ellers har en tilbøjelighed til at hoppe over stregen uden at danne elektrisk kontakt.

En fordel ved disse sporplaner er, at de kan laves meget små. Den største af mine er ca. 5 x 17 cm og dermed ikke større, end at den kan være på forkanten af anlægget. På den anden side kan det godt kræve lidt omtanke at få anbragt felterne, så der bliver tilstrækkelig afstand mellem dem, navnlig ved skråspor eller hvor der ligger en hel række sporskifter på rad.

Det står iøvrigt ingen steder skrevet, at pladerne skal udformes som en sporplan. Hvis man vil, kan man udmærket anbringe felterne på rad og række.

Systemet kan naturligvis også bruges til andet end sporskifter såsom signalbetjening. Det kan i det hele taget erstattes af trykknapper.

Drejeskiven er fuldautomatisk. Det mest bemærkelsesværdige ved den er udvekslingen, som simpelthen er et gammelt vækkeur, der er "vendt om", d.v.s. at drejetappen sidder på timeviserens aksel, og motoren trækker på sekundviserens aksel. Det giver en udveksling på omkring 3000:1. Motoren trækker urværket via et "remtræk" hvor remmen er 4 sammenhæftede fjedre af dem, der sidder under Märklin-vogne og holder koblingerne på plads. Den endelige tilpasning mellem motorens og drejeskivens hastighed bestemmes af remskivernes forskellige størrelse. Desuden udgør remskivernes den nødvendige glidende kobling mellem motor og drejeskive. Selve broen er lavet af printplade, limet sammen med Araldit. Skinnerne er loddet fast på kobberlaget og kob-

berlaget på vangerne er brugt til en del af ledningsføringen.

Automatikken er selvopfundet, og den har virket, men så gik motoren i stykker, og siden har jeg ikke kunnet få den til at virke ordentligt med den nye motor, der er af en anden type end den gamle. Så derfor må en beskrivelse vente.

Landskab er der ikke noget af, bortset fra det ene hjørne, hvor jeg har forsøgt mig med papmache, d.v.s. 5-6 lag papir gennemvædet med stærkt fortyndet hvid lim. Det er limet til kanterne af det forhåndenværende træværk, såsom kanterne af de krydsfinerstrimler, som danner "banelegemet", men hvor der er længere end 15-20 cm mellem disse, har jeg understøttet med 2 mm jerntråd, som stammer fra disse metalbøjler, som man får med, når tøjet kommer fra rensning. Jeg har også brugt tilskåret skumplastic til noget af terrænet. Det hele er stærkt nok til at holde til, at man ser på det, men naturligvis går der hul, hvis man taber tænger o.l. ned på det.

Derefter har jeg malet med plakatfarver i diverse nuancer af grønt, okker, brunt, gult, blegblåt og lysegråt, og malingen er ikke påført med nænsom hånd, men slasket på, så den har fået lov til selv at fordele sig efter ujævnhederne i terrænet og derved skabe skygge og lys, og således at de forskellige farver glider over i hinanden eller blandes. Selv synes jeg, at resultatet er rimeligt, især på baggrund af, hvor let det er at lave, men det skal dog helst ikke ses på en afstand af under én meter!

Anlægget har som sagt været under bygning i over 10 år, men er stadig en bekræftelse på det gamle ord om, at et modelanlæg aldrig bliver færdigt. Dog kan jeg glæde læserne med, at der er én ting på anlægget, som er totalt og 100% færdigt, og som aldrig nogensinde afsporer, kortslutter, vælter, ryger på gulvet eller springer i luften - nemlig stationsnavnene: Fallerød, Hornby, Limager, Longstrup og Trixløselille.

J. Stürup

ADRESSEÆNDRING: Husk når De flytter også at meddele dette til SIGNALPOSTENS redaktion. Det er ikke nok, viser det sig, at posthuset får en generel ændringsmeddelelse - den dækker kun de postbesørgede blade, og dem hører SP ikke til.

KUPESNAK

KØREPLANER OG KØRETIDER

Efter i en tidligere artikel at have fortalt om nogle køretider blev jeg af en af mine gode venner kritiseret for ikke at have givet en noget grundigere besked om dette interessante og betydningsfulde emne. Det har jeg i det følgende forsøgt at råde bod på.

For at kunne udarbejde køreplaner (tjenestekøreplaner) må man først og fremmest undersøge hvor stort et trafikalt behov, der er for den pågældende strækning, og derefter skal der så beregnes, hvor megen tid hvert enkelt tog skal bruge for at gennemkøre den givne strækning.

Denne tid, der betegnes køretiden, er afhængig af hastigheden, der atter er afhængig af

- 1) de særlige forhold på den enkelte strækning,
- 2) lokomotivets/motorvognens ydeevne,
- 3) materiellets konstruktion,
- 4) Bremsernes art og antal samt deres fordeling,
- 5) togstørrelsen (antal aksler og vægt) og togsammensætningen.

Beregning af køretider

A-køretider

A-køretider er de ældste køretider. Beregningen af disse køretider er efter at have været benyttet i en længere årrække revideret og tillempet efter indvundne erfaringer endelig udformet omkring året 1904. A-køretider refererer sig til bestemte togarter, der først har måttet fastsættes, og da K- og G-maskinerne på dette tidspunkt var de vigtigste persontogshenholdsvis godstogslokomotiver, er togarterne fastsat under hensyn til disse lokomotivtypers ydeevne.

Fremgangsmåden ved beregning af køretiderne har været følgende: Efter at have fastsat, at f.eks. hurtig-persontogstiderne (HP) skal være de køretider, der kan opnås med en K-maskine belastet med 270 tons på alle stigninger, idet der ved denne togart normalt kun tilkobles eller frakobles vogne på større knudestationer, beregner man lokomotivets (litra K) trækkeevne på basis af kedlens fordampningsevne og den samlede togmodstand ved hjælp af en række formler, hvoraf nogle er empiriske (erfarings-

mæssige), og derefter beregnes, hvilken hastighed der kan opnås på horizontal bane og på de forskellige stigninger. Den således udfundne hastighed på horizontal bane (herunder alle mindre stigninger) kaldes togartens grundhastighed.

Når togartens grundhastighed er udfundet, kan selve køretiden beregnes ved hjælp af visse formler, som bl.a. tager hensyn til større stigninger og fald på banestrækningen.

Disse køretider er såkaldte rene køretider. For igangsætning og standsning samt for foreskrevne hastighedsnedsættelser ved gennemkørsel på stationerne må der gives passende tillæg, jf. afsnittet om regler for køretidstabellernes benyttelse.

Når alle togarternes køretider på den måde er fastsat - for godstogenes vedkommende på basis af G-maskiner - udregnes for de øvrige lokomotivers vedkommende belastningen, idet hastigheden betragtes som givet. Resultaterne er opstillet i de i "Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger" anførte trækkeetabler.

A-køretiderne, der kan anvendes for tog fremført af såvel damp- og motorlokomotiver som motorvogne, fortrænges mere og mere af nedenfor omhandlede B-køretider, ikke alene for de hurtige togs vedkommende, men efter trykluftbremsens indførelse også for godstogenes vedkommende.

B-køretider

I året 1927 indførte DSB B-køretider, der adskiller sig fra A-køretiderne derved, at beregningen er teoretisk exact, det vil sige at køretidens længde beregnes fra det øjeblik, toget sætter sig i bevægelse med jævnt stigende hastighed, og indtil det øjeblik, hvor det standser, medens der under kørslen frem over linien tages hensyn til alle forekommende stigninger og fald med deres virkelige værdier og til alle forekommende mindre og større jævne hastighedsovergange. Endvidere tages der hensyn til banens stigningsforhold, hver gang disse ændrer sig, og når den tilladte største hastighed, hvormed banen ellers må befares, er begrænset af en fast hastighedsnedsættelse, skal nedsættes, f.eks. ved kørsel gennem stationerne. Der skal ikke ved B-køretider gives noget tidstillæg for igangsætning og standsning m.v. til de i "Tabeller over køretider" angivne tider, idet den hertil medgående tid er indbefattet i beregningen.

Beregningen foretages for en bestemt belastning og maskintype, hvoraf følger, at det ikke kan påregnes, at et tog, der er indlagt efter B-køretider, kan vinde tid, når belastningen svarer til den, hvorefter køretiden er beregnet.

Bestemmelsen af køretider falder i følgende 4 afsnit:

- 1) beregning af maskinens trækraft, der for damplokomotivers vedkommende også her sker på basis af kedlens fordampningsevne.
- 2) beregning af den samlede togmodstand,
- 3) konstruktion af togets hastighedskurve og
- 4) beregning af køretiden ud fra hastighedskurven.

Regler for køretidstabellernes benyttelse

A-køretider

For A-køretider gælder, at togenes art er angivet ved nedenstående bogstaver, som også findes under de i tjenestekøreplanerne anførte tognumre; til hver togart svarer, som anført foran i afsnittet om beregning af køretider, en vis grundhastighed:

K (oprindeligt udledt af kurétog)	86 km/h
HI (hurtigt iltog)	80 km/h
I (iltog)	76 km/h
HP (hurtigt persontog)	70 km/h
P (persontog)	60 km/h
LP (langsomt p.tog)	55 km/h
B (blandet tog)	45 km/h
HG (hurtigt godstog)	44 km/h
G (godstog)	40 km/h
LG (langsomt g.tog)	39 km/h

Disse togartsbetegnelser er ikke afhængige af togets karakter. Et tog karakter og art er to forskellige begreber. Medens karakteren giver oplysning om togets opgave i befordringsmæssig henseende og fortæller publikum, til hvilken kategori, toget er henført, har togarten til formål at angive, hvor tunge togene må være, og hvorledes køretiderne er beregnet.

De i tabellerne angivne rene køretider skal forøges ved hver igangsætning med 1 minut og ved hver standsning ligeledes med 1 minut undtagen på farlige stationer, der i køretidstabellerne er betegnet ved, at køretiderne dertil er trykt med fede typer, hvor der medgår 2 minutter til standsning. På Københavns Hovedbanegård regnes dog 2 minutter til igangsætning og 2,5 minutter til standsning.

Endvidere medgår, når et gennemkørende tog skal formindske sin hastighed til den

i tjenestekøreplanen angivne hastighed ad det gennemgående

hovedspor, eller når denne hastighed midlertidigt er nedsat

af hensyn til sporarbejder o.l. følgende antal minutter:

Togart		-	K	HI	I	HP	P	LP	B&HG	G&LG
Grundhastighed		90	86	80	76	70	60	55	45-44	40-39
Hastigheden	30 km/t	2,4	2,2	2,0	1,9	1,7	1,4	1,3	1,2	1,0
ad det	45 km/t	1,7	1,5	1,3	1,2	1,0	0,7	0,6	-	-
gennemgående	60 km/t	1,0	0,8	0,6	0,5	0,3	-	-	-	-
hovedspor	70 km/t	0,7	0,5	0,3	0,2	-	-	-	-	-
	75 km/t	0,5	0,3	0,2	-	-	-	-	-	-

For de togarter, hvis grundhastighed er 80 km/h eller derover (togarterne K og HI), må de i tabellerne anførte køretider kun anvendes under den forudsætning, at der tilbagelægges mindst 20 km mellem hver standsning, og for togarter, hvis grundhastighed ligger mellem 70 og 80 km/h (togart I), kun, når der tilbagelægges mindst 10 km mellem hver standsning.

B-køretider

Tog, hvis plan er beregnet efter B-køretider, betegnes i køretidstabellerne og i tjenestekøreplanen under pågældende tognummer med et litra, der angiver lokomotiv- eller motorvogntypen, i forbindelse med togets togvægt; f.eks. A 120, D 200, E 500, G 80, R 400, MY 350, MO 173 o.s.v. Lyntog angives kun ved L.

For gennemkørende tog er køretiderne fastsat således, at der er regnet med den normale gennemkørselshastighed. Anvendes der en lavere gennemkørselshastighed end normalt, må køretiderne forlænges i overensstemmelse med den foran under A-køretiderne anførte tabel, idet der som grundhastighed regnes med togets i køretidstabellen angivne maksimalhastighed.

For tog, hvis belastning varierer, er det nødvendigt, at man ved beregning af togets plan regner med trækraftens maksimalbelastning; sådanne tog blev derfor tidligere lagt med A-køretider. Er belastningen noget nær konstant, anvendes ved planlæggelse af toget nu i reglen B-køretider, hvorved der, når den til grund for køretiden lagte belastning er mindre end den, der svarer til A-køretiderne, kan indvindes tid og derved opnås forøget rejsehastighed.

Efter de gældende bestemmelser skal lokomotivføreren i forsinkelsestilfælde under iagttagelse af de foreskrevne regler søge at indvinde tabt tid. For tog, hvis plan er beregnet efter B-køretider, og som er fuldt belastet, kan indvinding af tabt tid under kørslen dog ikke påregnes.

Regler for køretidernes anvendelse

Som det vil fremgå af foranstående, er A-køretider baseret på, at toget er fuldt belastet, d.v.s. at den tilladte belastning efter tjenestekøreplanens trækretabler er fuldt udnyttet. B-køretiderne er beregnet efter en bestemt angivet trækraft og en bestemt belastning.

Eksempel på køretidstabel med A-køretider

(strækningen København-Korsør)

Strækningens maksimalhastighed 120 km/t

Station	Hastigheden i km/t ad det gen.g. hovedspor	Ren køretid i minutter										
		K	HI	I	HP	P	LP	B	HG	G	LG	
København H	D	-										
Valby	C	120	5,0	5,0	5,0	5,0	6	6	6	7	8	8
Vigerslev	D	120	1,5	1,5	1,5	1,5	2	2	3	3	3	3
Glostrup	E	120	4,5	4,5	5,0	5,0	6	7	8	8	9	10
Vridsløselille	D	120	2,0	2,0	2,5	2,5	3	4	4	4	5	5
Tåstrup	E	120	2,5	3,0	3,5	3,5	4	4	5	6	6	7
Hedehusene	D	120	6,0	6,5	7,0	7,5	8	9	11	12	13	14
Roskilde	E	120	6,0	6,5	6,5	7,0	8	9	10	11	12	13
Gøderup	E	120	4,5	5,0	5,0	6,0	6	7	8	9	9	10
Viby Sjælland	E	120	4,0	4,5	4,5	5,0	6	6	7	8	9	9
Borup	D	120	5,5	6,0	6,5	7,0	8	9	10	11	12	13
Kværkeby	E	120	5,0	5,5	5,5	6,0	7	8	10	10	11	11
Ringsted	D	120	6,0	6,5	7,0	8,0	9	9	11	12	13	14
Fjenneslev	E	120	6,0	6,0	6,5	7,0	8	9	11	11	12	13
Sorø	F	120	5,0	5,5	5,5	6,0	7	8	9	9	10	11
Frederikslund	D	120	6,0	6,5	7,0	7,0	8	9	11	12	13	14
	F	120	5,0	5,5	5,5	6,0	7	8	10	10	11	11
Slagelse	F	120										
Forlev	F	120	5,0	5,0	5,5	6,0	7	8	10	10	11	11
Svenstrup Sj.	E	120	4,5	5,0	5,0	6,0	6	7	8	9	9	10
Korsør	F	-	3,0	3,0	3,5	4,0	4	5	6	6	7	7
Samlet antal min.			87,0	93,0	98,0	106,0	120	134	158	168	183	194

Eksempel på køretidstabel med B-køretider

(Strækningen København-Korsør)

Strækningens maksimalhastighed 120 km/t

Station	Hastighed i km/t ad det gennemgående hovedspor	Virkelig køretid i minutter uden standsning:							
		Kh-Kø			Kh-Ro Ro-Sg Sg-Kø	Kh-Ro, Ro-Rg, Rg-So, So-Sg, Sg-Kø		Kh-Ro, Ro-Vy, Vy-Bo, Bo-Rg, Rg-So, So-Sg, Sg-Kø	
		L	P 200	MY 400	L	P 400	MY 400	S 300	MY 300
København H	-	3,75	5,0	4,4	3,75	8,5	4,4	5,0	4,3
Valby	120	1,25	1,5	1,4	1,25	2,0	1,4	1,5	1,5
Vigerslev	120	3,50	3,5	3,3	3,50	5,0	3,5	4,5	4,1
Glostrup	120	1,50	2,0	1,7	1,50	2,0	1,9	2,5	2,3
Vridsløselille	120	1,75	2,5	1,8	1,75	2,5	2,0	2,5	2,5
Tåstrup	120	3,75	4,5	3,8	3,75	5,5	4,2	5,5	5,0
Hedehusene	120	3,75	4,5	4,0	5,00	6,5	4,8	6,5	5,6
Roskilde	120	3,25	4,0	3,5	4,50	7,5	5,6	6,5	5,8
Gøderup	120	2,50	3,0	2,6	2,75	3,5	3,0	4,5	4,2
Viby Sjælland	120	3,75	4,5	4,1	3,75	5,0	4,6	8,5	7,0
Borup	120	3,75	4,5	3,5	3,75	4,5	4,1	6,5	6,0
Kværkeby	120	3,75	5,0	4,0	3,75	6,5	5,1	6,5	6,0
Ringsted	120	4,25	5,0	4,1	4,25	8,0	6,4	8,5	6,8
Fjenneslev	120	3,75	4,0	3,6	3,75	6,0	4,6	6,0	5,5
Sorø	120	4,25	5,0	4,3	4,25	9,0	6,6	8,0	6,8
Frederikslund	120	3,75	4,5	3,7	4,50	5,5	4,7	6,0	5,7
Slagelse	120	3,75	4,5	3,6	5,00	7,5	5,8	6,5	6,3
Forlev	120	3,25	4,0	3,1	3,25	4,0	3,7	4,5	4,6
Svenstrup Sjælland	120	3,50	4,0	3,5	3,50	4,5	3,8	4,0	4,2
Korsør	-								
Minutter ialt		62,75	75,5	64,0	67,50	103,5	80,2	104,0	94,2
Togets max.hast.	km/t	120	100	120	120	100	100	90	80

I tidligere tid foreskrev man i tjenestekøreplanen, hvor megen tid et forsinket tog, der ikke var fuldt belastet efter trækketabellerne, burde kunne indhente. Eksempelvis var følgende foreskrevet herom i køreplanen for året 1884: "Når et tog er forsinket, bør lokomotivføreren indhente så mange minutter pr. kørt mil, som han har vogne færre at trække end det antal, der er normeret for maskinen på banestrækning "A", dog må hastigheden aldrig overskride den i politireglementet angivne maksimalhastighed".

Køreplansberegning og -planlægning

Antallet af ankommende og afgangende rejsende fra en station er i almindelighed nogenlunde det samme, hvoraf følger, at antallet af personførende tog i begge retninger almindeligvis vil være det samme.

I godstrafikken er en tilsvarende regelmæssighed oftest ikke til stede.

En strækningens køreplan bør tilrettelægges således, at der - almindeligvis - til hvert tog i den ene retning svarer et tog

i den modsatte retning ("modtog"). På sidebaner er det oftest de samme vogne, der løber i et togpar og køreplanen for tog og modtog (togpar) bør stemme således sammen, at loko og vogne kan forblive i løb i de togpar, hvori de er planlagt at løbe.

Vendetider må derfor være tilstrækkeligt udmålt, så ikke blot forsinkelser kan udlignes, men at der også er afsat tid til togforstærkning, rangering og klargøring af loko m.m.

Det er af største betydning at køreplanen er forsvarligt tilrettelagt, så der tages det fornødne hensyn til det virkelige behov og til stationernes ydeevne, tilstrækkelig tid til togskifte, til perronundergange og -overgange, sporbenyttelser og krydsninger m.m. På stationer med lille sporareal bør kun et godstog ad gangen udføre rangerbevægelser.

I dag, hvor de fleste tog tilrettelægges med B-køretider, er der, såfremt togene er fuldt belastede, kun ringe mulighed for at indvinde tabt tid; derfor bør stationsopholdene have den fornødne tid til, at forsinkelser på grund af ekspeditionen undgås.

Når fornødent hensyn tages til stationer og strækninger og til virkelig ekspeditionstid, er der en vis sandsynlighed for at man opnår at få en "sand" køreplan. (Gør man det idag, er man ikke lidt for optimistisk?).

Togforsinkelser nedsætter ydeevnen. Loko og motorvogne bliver holdt længere til tjeneste end beregnet med deraf følgende forøget brændselsforbrug, der yderligere forøges, når kørslen forceres for at indvinde tabt tid. Dertil kommer den irritation der påføres de rejsende.

Præcision er den bedste støtte og en af de bedste metoder for jernbanen til at erhverve og fastholde kunder - til gavn for økonomien.

Efterskrift Årsager til forsinkelser

Forsinkelse ved krydsninger.
Forbindelser med andre tog.
Forkert køreplanlægning.
Hastighedsnedsættelser (midlert)
Fejl ved materiellet.
Vejrforhold.
Færgeoverfarterne.
Menneskelige fejl.
Driftsuheld.
Mange rejsende.

A.Gregersen

Forvist til det mørke Jylland
eller
den Juul-Rysensteenske affære

af Lars Nikolajsen

Til alle tider har magthavere søgt at slippe af med politisk besværlige personer. Forvisninger og afskedigelser har her været nogle af de midler, der har været taget i anvendelse. Af kendtere eksempler fra vor egen tid kan nævnes Sovjetunionen, hvor personer, der har været i opposition til styret, er blevet sendt til Sibirien, og Vesttyskland, hvor man ligefrem har indført et erhvervsforbud over for politiske modstandere på yderfløjene.

Denne form for forvisninger og afskedigelser af oppositionelle elementer kendes også her fra landet, selv om det dog er i betydeligt mindre målestok. Hvem forestiller sig egentlig, at Varde, Vedsted samt Sparkær ved Viborg har været forvisningssteder i dette århundrede? Dette skete i forbindelse med "den Juul-Rysensteenske affære", der i vinteren og foråret 1901 vakte megen opsigt.

Partiet

Partiet Højre led i løbet af 1890'erne af en tiltagende svækkelse. Adskillige politiske spørgsmål delte partiet, hvilket ødelagde dets handlekraft, og dets mandattal faldt støt. Adskillige kredse i Højre følte, at partiets magt var ved at være forbi. Alligevel søgte man en genrejsning af partiet med ministeriet Sehested, der blev betegnet som "et Estrupsk ministerium uden Estrup" *1.

Genrejsningen lykkedes dog ikke. De love, man ønskede at gennemføre, kunne man ikke få gennemført; finansloven fik en helt anden udformning end ønsket; fæstningsbyggeriet var standset på grund af manglende bevillinger, og ministrene var lammet af den uvilje og ringeagt, der omgav dem. Ingen minister var mere ringeagtet end baron Christian Juul-Rysensteen der beklædte posten som trafikminister.

Baronen

Christian Juul-Rysensteen var født på godset Lundbæk ved Nibe i 1838. Han var således en forholdsvis ældre mand, da han blev minister, men hans politiske løbebane var lang. Han blev statsvidenskabelig kandidat i 1866, og året efter

* henviser til noter bagest.

købte han Mundelstrupgård ved Århus. Her gik han aktivt ind i politik. I 1874 blev han sognerådsformand, og samme år valgtes han ind i Landstinget for Højre. Dette mandat havde han til 1890, men i 1893 kom han igen i Landstinget - denne gang som kongevalgt. I Landstinget beklædte han i flere perioder en post i tingets finansudvalg, men ellers beskæftigede han sig stort set kun med landbrugsspørgsmål. Han var en god partisoldat, der gjorde, hvad partiets ledelse ønskede, og i øvrigt selv sjældent tog ordet i tingets debatter. *2.

Juul-Rysensteen havde således ingen egentlig forudsætning for at overtage posten som trafikminister. Formentlig var det også uden større glæde, at han lod sig bevæge til at indtræde i Sehesteds ministerium.

Der gik kun kort tid efter ministerindsættelsen, før Juul-Rysensteen kom i alvorligt modsætningsforhold til sine underordnede ved statsbanerne og som et resultat heraf også Folketinget. Årsagen hertil var dog næppe en mangelfuld faglig indsigt, men snarere hans jævne, bramfri junkerindstilling. *3 Hans impulsive og taktisk ubehændige handlinger gjorde ikke en genrejsning af Højre lettere, da partiet yderligere splittedes over hans embedsførelse. Hans fremfærd var således uden tvivl med til at give Højre et så stort nederlag ved valget i april 1901, at partiet opgav at danne en ny regering, således at Venstre derefter kom til magten.

Affæren

"Den Juul-Rysensteenske affære" omfattede flere forhold. Disse var på nogle punkter ret forskellige, men tre af dem havde dog klare politiske overtoner, og alle sluttede med forvisning.

1. Struer forvisningen.

Den første forvisning havde ingen politisk overtone, og den blev ikke i første omgang kædet sammen med de senere forvisninger. At forvisningen alligevel har en forbindelse til de senere forvisninger er helt åbenbar. Juul-Rysensteen accepterede ingen opposition blandt sine underordnede.

Den første forvisning skete i august 1900. På dette tidspunkt forflyttede Juul-Rysensteen en assistent fra Charlottenlund station til stationen i Struer, fordi assistenten ifølge Juul-Rysensteens opfattelse ikke

havde optrådt tilstrækkelig høfligt over for ham. *4.

Denne sag vakte stor opstandelse blandt jernbanefunktionærerne, men den fik ingen politisk betydning. Flere mente endog, at Juul-Rysensteen fortjente ros for sin handling, fordi embedsmænd i funktion ikke burde være overlegne. *5.

2. Varde forvisningen

Der gik dog ikke lang tid, før Juul-Rysensteen igen lagde sig ud med jernbanepersonalet, og denne gang blev der virkelig ballade, fordi sagen havde principiel karakter.

Dansk Jernbaneforbund, der repræsenterede det underordnede jernbanepersonale, væsentligt portørerne, havde et stykke tid diskuteret muligheden for at få indvalgt et medlem i Folketinget. Dette førte til, at pakmester P.D. Pedersen, København, modtog en opfordring til at lade sig opstille som socialdemokratisk folketingskandidat i Slagelse-Korsør kredsen til valget i 1901.

P.D. Pedersen indsendte straks en indberetning til Generaldirektoratet, hvorefter han fik en tilladelse til at rejse til Slagelse for at holde en række møder. Den 9. februar 1901 modtog P.D. Pedersen imidlertid en skrivelse fra Juul-Rysensteen hvori det bl.a. blev meddelt ham, "at da varetagelsen af det ham som medlem af Folketinget påhvilede enhver ville forhindre ham i at udføre sin tjeneste som pakmester, anser ministeriet det ikke for foreneligt med hans stilling ved statsbanedriften, at han søger valg til bemeldte ting". *6.

P.D. Pedersen blev temmelig overrasket over denne skrivelse. Han henvendte sig derfor straks til trafikchef R. Hansen og generaldirektor Tegner. Begge var enige med ham i, at der var tale om et angreb på hans grundlovsmæssige rettigheder. Grundlovens § 56 sikrede nemlig embedsmænd ret til uden regeringens samtykke at blive valgt til Rigsdagen. Hverken Hansen eller Tegner turde i øvrigt blande sig i spørgsmålet. Tegner opfordrede ham endda til at bøje sin nakke "således som han selv ofte havde måttet gøre det over for de skiftende ministre, som han ikke altid kunne være i overensstemmelse med". *7.

P.D. Pedersen ville imidlertid ikke uden videre bøje sin nakke. Han forlangte straks at få en samtale med Juul-Rysensteen, hvilket han også fik.

Under mødet udtalte P.D. Pedersen, at han ikke havde

tænkt sig at opgive sit folketingskandidatur. Hertil svarede Juul-Rysensteen, at han ikke ville ændre i sin skrivelse, og at det var han oprigtige mening, at han ikke kunne have P.D. Pedersen gående blandt personalet, der, som han udtrykte det, "blev gjort tosset" af hans agitation. Og når P.D. Pedersen desuden stillede sig som socialist, så måtte han skride ind. Det ville han "fanden gale mig ikke finde sig i".

P.D. Pedersen nægtede fortsat at ændre sin beslutning. Uanset konsekvenserne ville han stille op. Dette ophidsede i den grad Juul-Rysensteen, at han nærmest sprang op af stolen og slog i bordet. Dette gjorde blot P.D. Pedersen endnu mere stædig. Han slog også i bordet og svor på, at han ville stå fast.

Nu ændrede Juul-Rysensteen tilsyneladende taktik. Han gik hen til P.D. Pedersen, klappede ham på skulderen og sagde, at P.D. Pedersen jo måtte tænke på sin kone og sine børn. Han gik endda så vidt, at han ville finde sig i, at P.D. Pedersen lod sig stille som venstremand.

P.D. Pedersen foreslog nu, at Juul-Rysensteen ændrede sin skrivelse på et punkt, så der kom til at stå, at det var uforeneligt at "blive valgt" i stedet for at "søge valg". Dette nægtede Juul-Rysensteen, hvorpå P.D. Pedersen truede med at offentliggøre skrivelser i "Social-Demokraten". Juul-Rysensteen var ligeglad, og de to mænd skiltes i vrede. *8.

Skrivelsen blev offentliggjort den 10. februar, og dermed var balladen rigtig i gang.

Tilfældigvis var der den 10. februar indkaldt til fællesmøde blandt de bestående statsfunktionærorganisationer. Dette møde fik et noget andet forløb end oprindeligt planlagt, idet mødedeltagernes interesse straks blev fanget af Juul-Rysensteens skrivelse.

Talerne ironiserede meget over, at en pakmesterstilling var så vigtig og ansvarsfuld, at det ville være umuligt at lade den bestride af en vikar, mens embedsmænd som dommere, præster og officerer udmærket kunne lade deres embeder bestride af andre, når de havde sæde i Rigsdagen. Mødet sluttede med, at der blev vedtaget en resolution, hvori der udtaltes "en alvorlig protest mod dette krænkende forsøg på at berøve statsbanefunktionærerne deres grundlovsmæssige, statsborgerlige rettigheder". *9.

Også fra anden side indløb protester. Det blev her bl.a. fremdraget, at der fandtes et analogt tilfælde blandt de øvri-

ge folketingskandidater. I København 8. kreds var en skibsminder opstillet, men her havde ministeriet intet foretaget sig. Forskellen var da også, at skibsminderen var opstillet for Højre. *10.

Sagen blev også bragt frem i Folketinget, og Juul-Rysensteen syntes at give efter for protesterne. Den 13. februar udtalte han således i Folketinget, at "jeg har slet ikke forbudt ham at stille sig, og jeg har ikke hjemkaldt ham fra den permission, som vi, uden at vi vidste, at den var søgt i agitationssøjemed, har givet ham på 3 uger. Jeg har slet ingen hindring lagt ham i vejen i så henseende, men jeg har følt mig forpligtiget til over for pakmester Pedersen, hans kone og børn at meddele ham, at sæde i Rigsdagen er uforenelig med hans nuværende stilling". *11.

Juul-Rysensteens standpunkt syntes således mildere, men han ville ikke acceptere, at P.D. Pedersen blev valgt. Begrundelsen herfor var, om der var nogen, der troede, "at en privatmand ville undvære en mand, som han sætter pris på, fordi han stillede sig til Rigsdagen. Nej, han ville ganske roligt sige "lad det være", og det samme har staten gjort her. .. Jeg har ikke så mange mennesker til min rådighed, at jeg kan stille en anden pakmester i hans sted." *12.

Efter denne tale kunne man have ventet, at der ikke skete mere i sagen, før valget var overstået, men det kom til at gå helt anderledes.

Den 17. februar modtog P.D. Pedersen endnu en skrivelse fra trafikministeriet. Det var en kort meddelelse fra generaldirektoratet om, at han fra den 1. marts var forflyttet til Varde. Der blev ikke givet nogen begrundelse for forflyttelsen, men et par dage efter fremsatte Juul-Rysensteen nogle udtalelser, som uden tvivl angav den egentlige grund til, at Juul-Rysensteen ikke ønskede at acceptere P.D. Pedersen som folketingsmedlem. Juul-Rysensteen udtalte, at rent bortset fra, om det overhovedet gik an at have en aktiv socialdemokrat i sin tjeneste, så "kan det i alt fald ikke tilstedes, at en agitator som pakmesteren får adgang til at færdes frit på et så befolket sted som København. Statens velstand trues mindre, når Pedersen kun agiterer i det mindre tæt bebyggede Varde". *13.

Forflyttelsen var således sket ud fra statsbevarende grunde. Man kunne ikke acceptere, at en statsansat ønskede,

at der skulle ske ændringer i den eksisterende rets- og statsordning. Hertil kom, at Juul-Rysensteen naturligvis ikke kunne acceptere, at hans ordrer ikke blev efterkommet.

Forflyttelsen bragte gemytterne endnu mere i kog. P.D. Pedersen tog uden protest til Varde, men forflyttelsen fik et efterspil, idet der i Folketinget blev rettet en forespørgsel til Juul-Rysensteen om hans forhold til P.D. Pedersen. Forespørgslen kom til debat i midten af marts.

Lyngsie, der var ordfører for forespørgerne, udtalte, at "ministerens adfærd - - - må siges at være i strid ikke alene med valglovens bestemmelser om valgbarhed til Folketinget, men også i strid med grundlovens bestemmelser". Endvidere kunne Lyngsie nævne, at der fandtes adskillige fortilfælde, hvor pakmestre, konduktører, portører og jernbaneassistenter havde fået bevilget orlov. Det forekom derfor mærkeligt, at P.D. Pedersen ikke havde kunnet få orlov.

Hertil svarede Juul-Rysensteen, at han havde været "gentlemanlike" over for P.D. Pedersen, når han havde fortalt ham, hvad det ville føre med sig, hvis han blev valgt. Han ville i øvrigt handle på samme måde igen, hvis han fandt, at en mand ikke kunne forene sine pligter i statens tjeneste med sit forhold til Rigsdagen.

Det var i øvrigt forkert, når Lyngsie i sit indlæg havde hævdet, at Juul-Rysensteen havde forhindret P.D. Pedersen i at søge valg. Tværtimod havde han "udtrykkelig sagt ham, at han har ret til at søge valg, så meget han vil. Jeg har ikke forhindret ham i at agitere et eneste øjeblik; han har agiteret på permission i 3 uger, og han ophørte kun med agitationen, fordi han blev forflyttet. Jeg har ikke lagt ham den fjerneste hindring i vejen i så henseende ... (En stemme: Jo, ved at forflytte ham) ... Det skete, efter at hans permission omtrent var udløben. ... Jeg har forøvrigt ikke sagt, at hvis han blev valgt, ville han ubetinget blive afskediget".

Herpå kom I.C. Christensen på talerstolen. Det forekom ham nemlig, "at den ærede minister ikke kan huske, hvad det er, han har skrevet til pakmester Pedersen". Derpå oplæste han Juul-Rysensteens brev, hvori Pedersen fik at vide, at det ikke var foreneligt med hans stilling, at "han søger valg til bemeldte ting".

Overfor dette havde Juul-Rysensteen kun den ynkelige for-

klaring, at han ikke havde ment, hvad han havde skrevet til Pedersen. Hertil kommenterede venstremanden Harald Holm tørt, at "det er meget muligt, at den ærede minister slet ikke har ment det, som han har sagt, men det som vi misbilliger, er det, som ministeren har sagt, og ikke det, som ministeren har ment".

Debatten sluttede med, at der blev stemt om en mistillidsdagsorden til Juul-Rysensteen. Dagsordenen var stillet af I.C. Christensen og blev vedtaget ved navneopråb med 56 stemmer mens 7 ikke stemte, og 49 var fraværende. *14. Det var altså kommet så vidt, at selv ikke Højres folketingsmænd ville stemme imod en mistillidsdagsorden til en af Højres ministre.

Juul-Rysensteen syntes totalt upåvirket af det skete. Han udtrykte det på den måde, "at en misbilligelse af administrationens ret vælter jo ikke en minister". *15. Der var endnu nogle måneder til parlamentarisismens indførelse!

Debatten vakte stor opmærksomhed i offentligheden. Politiken karakteriserede kort debatten på følgende måde: "Baronen vred og vendte sig for hr. I.C. Christensens håndfaste tag, men kom bestandig dybere i det. ... Det blev til rent vrøvl". *16.

3. Sparkær forvisningen

Til trods for at ikke en af Højres folketingsmedlemmer bakkede ham op i P.D. Pedersen-sagen, ændrede Juul-Rysensteen ikke sin praksis med at forvise folk, han af en eller anden grund ikke brød sig om. Allerede i slutningen af marts indledte han et nyt felttog mod jernbanefunktionærerne, og den uheldige hed denne gang Vilhelm Ohlsson.

Vilhelm Ohlsson var næstformand i Jernbaneforeningen, der var det overordnede jernbanepersonales organisation. Vilhelm Ohlsson, der var trafikassistent, arbejdede hårdt for at få gjort Jernbaneforeningen til en stærk faglig organisation. Den havde hidtil væsentligt været en selskabelig forening. Selv om han således lagde sit arbejde i udviklingen af en faglig organisation, deltog han også på andre af samfundslivets områder. Han var således stillet og anbefaler for en af Venstres kandidater til det folketingsvalg, der skulle finde sted i begyndelsen af april. Dette skulle komme til at spille en rolle i "den Juul-Rysensteenske affæres" videre udvikling.

I forbindelse med den protest, statsfunktionærerne afgav

ved Juul-Rysensteens første skrivelse til P.D. Pedersen, havde Ohlsson og Juul-Rysensteen haft en meningsudveksling. Juul-Rysensteen forsøgte ved denne lejlighed at overbevise Ohlsson om, at den vedtagne protest hvilede på forkerte forudsætninger. Da Ohlsson ikke lod sig overbevise, sluttede Juul-Rysensteen med at slå i bordet og sige: "Ja, hvis de herrer vil have krig, så skal de fanden gale mig få krigen, og så skal jeg vise, at jeg er den stærkeste".

Hertil svarede Ohlsson, at "statsfunktionærerne ønsker ingen krig - de har kun ønsket at værne deres borgerrettigheder, og når jeg personlig har sluttet mig til denne bevægelse, så er det, fordi jeg føler mig overbevist om, at der er gjort menigmand uret". *17.

Den 30. marts ønskede Juul-Rysensteen imidlertid at vise sin magt. Ohlsson blev om formiddagen kaldt op til generaldirektør Tegner, der efter Juul-Rysensteens ordre mundtligt meddelte ham, at hvis han optrådte "som stiller eller agitere for en oppositionskandidat mod regeringen, ville han blive forflyttet". Og hvis han "til nogen meddelte, at det ikke var hans egen taktfølelse, der afholdt ham fra at være stiller, ville han blive afskediget". *18. Disse betingelser var en klar stramning i forhold til P. D. Pedersen sagen. Der gik striden om at søge valg. Her var det et spørgsmål om at støtte dem, der søgte valg.

Ved at give advarslen mundtligt gennem Tegner havde Juul-Rysensteen formentlig ventet at undgå en ny protestbølge, men det kom til at gå noget anderledes, idet Tegner totalt desavouerede sin minister.

Ohlsson rådførte sig nemlig straks med et par kolleger, og disse fandt det andet påbud i advarslen ganske uhørt. De rådede Ohlsson til at bede om at få advarslen gentaget i et vidnes nærværelse. Ohlsson fulgte dette råd. Han henvendte sig på ny hos Tegner sammen med trafikassistent V. Monrad. Tegner indvilligede i at læse advarslen igen, og dermed kunne det bevidnes, at Juul-Rysensteen havde indledt et nyt felttog mod statsfunktionærernes ret til at udtrykke deres meninger. En ny ministerstorm var på vej.

Ohlsson-sagen var på flere måder en skærpelse i forhold til P.D. Pedersen-sagen. I P.D. Pedersen-sagen havde Juul-Rysensteen forsøgt at gardere sig ved at hævde, at en pakmesterstilling og en stilling som fol-

ketingsmand var tidsmæssigt uforenelige.

I Ohlsson-sagen var forklaringen på forflyttelsen, at Ohlsson "for længst skulle være forflyttet eller måske endog afskediget, men at han på sin indstændige bøn ikke blev forflyttet under den bestemte forudsætning, at han afholdt sig fra al agitation og uro for etaten". Advarslen skyldtes ikke "det isolerede faktum, at han er stiller for en oppositionskandidat, men at han overhovedet ikke har opfyldt den fornævnte forudsætning". *19.

Juul-Rysensteen talte altså ikke faglig agitation i jernbanefunktionærernes rækker. Ytringsfriheden havde trange kår.

Formentlig ville advarslen til Ohlsson have vakt mindst lige så stor opsigt i offentligheden som P.D. Pedersen-sagen, men offentligheden havde opmærksomheden rettet mod andre forhold. Ved folketingsvalget i begyndelsen af april led Højre nemlig et stort nederlag, og al interesse vendtes mod spørgsmålet: får landet en ny regering?

Da Ohlsson klart havde overtrådt advarslen, var det at forvente, at han blev afskediget. Dette skete dog ikke. Juul-Rysensteen undlod dog ikke at straffe Ohlsson. Den 18. april blev offentligheden underrettet om, at Ohlsson blev forflyttet. Juul-Rysensteen havde således taget sig god tid til at finde et passende sted at forflytte Ohlsson til. Valget faldt på Sparkær ved Viborg. *20. Her blev Ohlsson konstitueret som stationsforstander, og sandsynligheden for at han herfra kunne gøre de øvrige jernbanefunktionærer "tossede" med sin agitation var ikke stor. Hvorfor Juul-Rysensteen ikke afskedigede Ohlsson vides ikke, men det skyldtes måske, at han ikke havde sit partis fulde opbakning i forflyttelsessagerne.

Generaldirektør Tegner syntes også at være i fare på grund af sine oplæsninger af Juul-Rysensteens advarsel til Ohlsson. Nationaltidende omtalte det som "en forbavsende taktløshed", men Juul-Rysensteen forekom urørt af det skete. *21. Han udtalte endog, at han havde tillid til Tegner. *22. Men forholdet mellem dem var næppe godt, og uden grund var det formentlig ikke, at da Juul-Rysensteen i august 1900 havde forflyttet assistenten fra Charlottenlund til Struer, opstod der rygter om, at Tegner udsendte Juul-Rysensteens portræt til alle stationer, for at funktionærerne kunne tage sig i agt, når han viste sig. Disse ryg-

ter afviste Tegner dog på det bestemteste. *23. Det var han som overordnet embedsmand også nødt til.

4. Vedsted forvisningen.

Ohlssons forflyttelse var imidlertid ikke den endelige afslutning på "den Juul-Rysensteenske affære". Endnu en jernbanefunktionær blev forflyttet, inden Juul-Rysenstein ved systemskiftet selv blev "flyttet fra vort offentlige liv og til den afsides station i Jylland, hvor han hører hjemme" som Politiken udtrykte det. *24.

På dage efter Ohlssons forflyttelse blev forretningsføreren i Dansk Jernbaneforbund, Chr. Nielsen, nemlig også forflyttet. Forvisningsstedet var denne gang Vedsted station, der på dette tidspunkt var grænsestation. Chr. Nielsen havde overtaget de funktioner, som P.D. Pedersen indtil sin forflyttelse havde udført i København. Chr. Niensens forflyttelse var endnu et forsøg på at modarbejde det faglige arbejde, der blev udført af forbundet. Juul-Rysenstein mente øjensynligt, at han kunne knække forbundets arbejde ved at forflytte dets topfolk, men deri tog han fejl.

Dansk Jernbaneforbund overvejede nemlig dels at flytte sit hovedkvarter til Varde, og dels viste det sig, at det faglige sammenhold i forbundet blev kraftigt styrket. Der blev straks efter Chr. Niensens forflyttelse indkaldt til generalforsamling i forbundets Københavns afdeling. 700 jernbanefunktionærer deltog, og der blev givet udtryk for megen vrede over Juul-Rysenstein. Generalforsamlingen sluttede med enstemmigt at vedtage en udtalelse, der beklagede de angreb, der blev rettet mod organisationen ved disse forflytninger. Yderligere opfordrede generalforsamlingen Chr. Nielsen til at blive som forretningsfører i København og tilsagde ham i den forbindelse økonomisk støtte, hvis det i den forbindelse blev nødvendigt for ham at tage sin afsked fra statsbanerne. *25.

Efter generalforsamlingen rejste Chr. Nielsen i slutningen af juni til Varde for at rådføre sig med P.D. Pedersen. Da det på dette tidspunkt forventedes, at landet ville få en ny regering, besluttede de to mænd at se tiden an. Chr. Nielsen søgte derfor orlov i tre måneder uden løn. Denne orlov blev tilladt. *26. Hermed undgik Chr. Nielsen at blive forflyttet, idet Juul-Rysenstein i slutningen af juli måtte forlade trafikministe-

riet ved dannelsen af den første Venstregering under Deuntzer.

De uheldige helte.

I Venstregeringen blev trafikministerposten overtaget af Viggo Hørup. Han "første ministergerning" var at omstøde Juul-Rysensteens forflytninger af P.D. Pedersen og Wilhelm Ohlsson. De blev begge flyttet tilbage til København med virkning fra 1. august 1901.

P.D. Pedersen ankom til København om morgenen den 2. august, mens det varede yderligere godt en uge, før Ohlsson vendte tilbage.

P.D. Pedersens tilbagekomst til København formede sig som et sandt triumftog. Han var dagen i forvejen blevet afhentet i Varde af flere bestyrelsesmedlemmer i Dansk Jernbaneforbund og var på alle større stationer undervejs blevet genstand for sine kollegers hyldest. Dette gjaldt specielt i Slagelse. *27.

Tilfældet ville, at Juul-Rysenstein rejste i samme tog som P.D. Pedersen fra Fredericia. Det blev senere påstået, at Juul-Rysenstein troede, at hyldesten gjaldt ham. Hvis det er rigtigt, blev han i alt fald bragt ud af sin vildfarelse, da toget nåede København. Der blev han nemlig vidne til, at P.D. Pedersens kolleger omringede P.D. Pedersen, løftede ham op og bar ham i guldstol til en ventende droske.

Droskekuskene havde aftalt, at ingen af dem måtte køre, før P.D. Pedersens vogn var kørt. Dette var besluttet for at vise sympati med P.D. Pedersen og for at vise taknemmelighed for den støtte, Dansk Jernbaneforbund havde ydet kuskene under en netop afsluttet kuskestrejke. Da P.D. Pedersen holdt en lille takketale, måtte Juul-Rysenstein vente et stykke tid i sin droske. Til sidst tabte han tålmodigheden og stak hovedet ud af vognen og råbte: "Hvorfor fanden kører De ikke, kusk?". Hertil fik han svaret: "Vi venter, til pakmesteren er kørt". *28. Juul-Rysenstein måtte nu sande, at krigen var tabt. Nye tider var på vej. Organisationerne var blevet så stærke, at de ikke længere lod sig kyse af en jysk junkers lune, og en anden politisk kurs var indledt.

Vilhelm Ohlssons ankomst til København blev mere stilfærdig. Han ankom først til København i midten af august, fordi en ny stationsforstander først skulle indsættes i Sparkær.

I den tid han opholdt sig i Sparkær, havde han utrætte-

ligt fortsat sin kamp for at skaffe Jernbaneforeningens medlemmer bedre vilkår. Forflyttelsen til Sparkær besværliggjorde dette arbejde, men Ohlsson tog det hele med godt humør uden på nogen måde at appellere til offentlighedens medlidenhed, hvilket P.D. Pedersen var tilbøjelig til. Ohlsson bevarede en ro og en besindighed, der mere end noget andet skabte en offentlig vrede over det, der var håndt ham.

Da han efter eget ønske uden festivitas vendte tilbage til København, stod han stærkere end nogen sinde tidligere. Hans forbindelser til den nye regering var ret nære, og disse forbindelser blev i de kommende år af betydning for Jernbaneforeningens medlemmer, idet disse på flere punkter fik bedret deres kår. *29.

Sammenfattende bemærkninger.

Den Juul-Rysensteenske affære viste, hvordan en minister straffede folk, som han af en eller anden grund ikke brød sig om.

Juul-Rysensteens handlemåde må karakteriseres som i bedste fald kluntet, og den vakte en proteststorm, som Juul-Rysenstein uden tvivl stod helt uforstående overfor.

Affæren fik en "happy end". "Skurken" i stykket blev sendt ud i mørket, mens "de uheldige helte" blev rehabiliteret. Affæren forbedrede med et slag de offentlig ansattes retsstilling væsentligt, men helt sikret mod forfølgelse er de offentlig ansatte dog aldrig blevet.

Affæren fandt sted for 80 år siden, men også senere har man i Danmark set eksempler på, at folk er blevet forflyttet, afskediget eller nægtet ansættelse inden for det offentlige, hvis de på en eller anden måde ikke var enige med den politiske eller administrative ledelse eller ikke i forvejen havde indyndet sig hos den. Metoderne er blot blevet forfinede. Juul-Rysenstein ville næppe kunne begå sig som minister i dagens Danmark.

Det ironiske ved de forflytninger, afskedigelser og afvisninger, der finder sted i dag, er, at de i vid udstrækning foretages af arvtagerne til de folk, der i 1901 forsøgte at forhindre dem.

At forholdene er sådan, er i god tråd med den italienske samfundsforsker Gaetano Mosca opfattelse af samfundet. Mosca hævdede nemlig, at der i alle samfund findes to klasser, nemlig en klasse, der styrer, og en klasse, der styres. Den her-



Fig. 3: FKH V 69, MAK 500 071/1974, type G 500 C. Skønt den er radiostyret, ses dog her både "fører og rangerleder". Foto: GB 18.3.81.



Fig. 4: FKH V 68, MAK 500 070/1974, type G 500 C. "Fører/rangerleder" ses til højre med sin 2,5 kg tunge radiosender, der både kan manøvrere lokomotivet og modtage returmeldinger f.eks. om olietryk. (Henschel markedsfører et tilsvarende lokomotiv, men helt uden betjeningsudstyr i "førerhuset", der udelukkende fungerer som "velfærdslokale"). Arkiv: BH.



Fig. 5: FKH V 74, MAK 700 027/1979, type G 761 C. Foto: GB 18.3.81.

elektriske loko er "drejestrøm" - en betegnelse, der er direkte oversat fra tysk, men vel nok lidt misvisende. Om teknikken kan læses i JERNBANEN nr. 5 fra 1979. Ved en senere overgang til elektrisk drift på DSB's linier, kan lokoene let ombygges til "rene" elektriske loko. Mens Thyssen-Henschel i skrivende stund stadig har "knas" med ME-eren, er MAK åbenbart kommet længere med det diesel-elektriske rangerlokomotiv. Indtil dato har den langt overvejende part af rangerlokoene været hydrauliske, men dette forhold vil formentlig ændre sig i fremtiden.

Typebetegnelsen for MAK's nye diesel-elektriske rangerloko er DE 501. Turbinen-Union i Friedrichshafen har ansvaret for motoren, der udvikler 680 hk. MH-eren har kun 440 hk. Akseltrykket er imidlertid højt, 20 t, da lokomotivet vejer 60 t, og da det er tre-akslet, kan man frygte for sporet. Tiden vil vise, om frygten er velbegrundet.

Som en særlig finesse er typen forberedt for radiostyring (førerløse loko), men om DSB vil gøre brug af denne finesse, vides ikke. Om radiostyrede loko kan læses i et kommende nummer af TIPVOGNER, Industribaneklubbens blad.

DSB's eksemplar skulle have byggenummeret MAK 700 049/1981, og foreløbig eksisterer otte loko hos Ruhrkohle (RAG V 001 - V 008), mens yderligere tolv styk er på hånden. Krupp Hüttenwerke i Rheinhausen har bestilt elleve styk, hvoraf fem er leveret og tre er på vej pr. april 1981.

At beskrive RAG her på et par sider vil være urimeligt mod et jernbaneselskab med næsten tusind kilometer bane og over tre hundrede lokomotiver og en årlig godstrafik på hundrede gange DSB's!! Krupp i Rheinhausen er derimod en overkommelig opgave, og udviklingen ses også tydeligt her.

Familien Krupp vil forekomme de fleste ældre læsere bekendt, navnlig fra begivenheder i to verdenskrige, og stadig har familien stålværker i Vesttyskland, f.eks. i Rheinhausen og i Bochum. I Essen ligger Krupps lokomotivfabrik, og - i følge DSB - har familien også interesser i MAK og i Ardelt.

Fried. Krupp Hüttenwerke AG (FKH) ligger vest for Rhinen omtrent på højde med Duisburg. Værkets tog kan betragtes fra en af perronerne på DB-stationen i Rheinhausen Ost.

Foruden et omfattende normalspørnet råder værket over et ikke ubetydeligt 785 mm-net,

og som et kuriosum har normal-spornettet forbindelse til andre private firmaspor, hvoraf et har egne loko.

Værkets lokomotivudvikling har været ganske traditionel og kan derfor bruges som eksempel. Man begyndte med damploko, og af disse er 32 normalsporede og 14 smalsporede slidt op og ophugget. Det sidste normalsporede var et fem-koblet tenderloko med overheder af Krupp-fabrikat. (DSB har aldrig haft fem-koblede rangerloko).

I 1954 begyndte dieselalderen med fem fire-akslede diesel-hydrauliske Krupp-loko med stiv ramme. De er nu alle ophuggede. Derpå fulgte i 1955-56 ti styk to-akslede, ligeledes diesel-hydrauliske loko fra Krupp. Seks af dem er endnu i behold (fig. 1). I 1957-58 fulgte ti fire-akslede, men denne gang med trucker; også disse er hydrauliske og af Krupp-fabrikat. De er nu under udrangering, og det er planen, at de sidste skal være væk i maj 1981 (fig. 2). De sidste loko af Krupp-fabrikat kom fra 1961, og her var tale om tre-akslede, diesel-hydrauliske loko. Alle er imidlertid solgte eller ophuggede. Ikke nok med at man forholdsvis hurtigt skilte sig af med disse sidst anskaffede Krupp-loko, men man begyndte nu ovenikøbet anskaffelse fra MAK.

Det første MAK-loko til FKH kom i 1967, og efter at have afprøvet det, anskaffede man fra 1970 yderligere tolv af typen. De er tre-akslede, hydrauliske og to af dem har radiostyring. Typebetegnelsen er G 500 C (fig. 3 og 4). Fra omkring 1975 anskaffede man seks MAK-loko af typen G 761 C, fremdeles tre-akslede og diesel-hydrauliske (fig. 5).

I 1980 var man så klar til at prøve sidste skud på stammen, MAK's diesel-elektriske DE 501 (fig. 6 og 7). De skal erstatte de fire-akslede Krupp-loko fra 1957-58 (fig. 2). Som nævnt har man bestilt elleve styk, som må være leveret, når SIGNALPOSTEN "kommer på gaden".

Gad vide, om FKH også får lyst til som RAG (der foreløbig har bestilt to styk), og DSB (der vil leje ét), at prøve den nye fire-akslede diesel-elektriske type (G 1204 BB).

Et fingerpeg om i hvilken retning udviklingen går, fås i et lille notat fra Krauss-Maffei, der netop har leveret deres første diesel-elektriske drejestrømsloko.

På FKH's smalsporet kører seks Deutz grube-loko, der ikke desto mindre kører "oven på jorden". De er fra 1956-64, og



Fig. 6: FKH V 79, MAK 700 040/1980, type DE 501. Det foreløbig sidste skud på udviklingen. Overbygningen er ikke forskellig fra G 761 C. Bemærk træk-tøjet. I baggrunden en G 500 C og en "to-akslet". Foto: GB 18.3.81.



Fig. 7: FKH V 80, MAK 700 042/1980. Type DE 501. Overbygningen er åbenbart ikke symmetrisk. Denne side har en stor udluftningsåbning. Foto: GB 18.3.81.

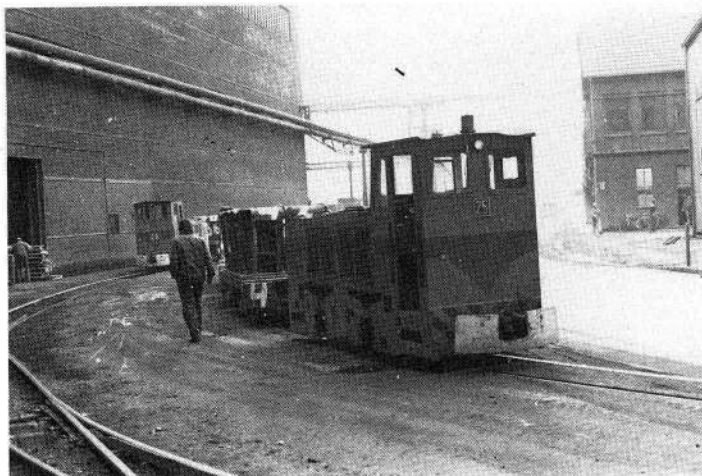


Fig. 8: FKH V 25 og 28 på smalsporet. Der ses en vis lighed med Deutz-lokoet i Fakse. V 25 er Deutz 57606/1964. Foto: GB 18.3.81.

de er diesel-hydrauliske (fig. 8). Yderligere ni smalsporloko er enten hensat eller solgt fra.

Den samlede bestand af dieselloko ved FKH var i august 1980 meget nær halvtreds, og antallet passer formentlig stadig.

Ud over de i teksten nævnte kilder og litteraturhenvisninger er anvendt informationer og foto fra Hr. Günther Barths, Feld- und Werksbahn Museum, Oeko-ven.

Yderligere relationer giver læsning om DB's nye E 120 (i nær familie med DSB's nye ME), i Blickpunkt, DB's blad, f.eks. nr. 6/1979, nr. 1/1980 og nr. 1/1981.

BENT HANSEN

Klubnyt

Præsentation af "MODELBANEN"

Vi er et par modeljernbaneentusiaster, der ønsker at starte udgivelsen af et modeljernbaneblad, hvorfor vi håber, at De vil hjælpe os det første lille stykke vej ved at omtale vort initiativ for SIGNALPOSTENS læsere.

Til oplysning skal nævnes, at man kan modtage tidsskriftet for ét år ad gangen ved at tegne et abonnement. I håb om, at bladet skal stå som et supplement til de allerede eksisterende blade, og ikke som et alternativ, har vi sat vort regnskabsår fra september til august, da der traditionelt er mange kontingenter og abonnemeter, der skal betales ved årsskiftet. Abonnementet kan selvfølgelig tegnes løbende, og for 1981/82 koster en årgang på 4-5 numre kr. 35,00. Hvert nummer er i A 5-format og på ca. 20 sider. Vi har regnet med en sidepris på 45 øre.

Vi producerer selv bladet fuldt ud fra redigering til trykning, hvorfor vi også har indkalkuleret et lille beløb til vore maskiner. Der er dog ikke tale om et kommercielt blad. Bladet er åbent for indlæg af enhver art indenfor emnet.

Bladet fås ved at indsende kr. 35,00 med tydelig angivelse af "abonnement på Modelbanen" til: Modelbanen, redaktionen, Mågevænget 4, 4700 Næstved. Girokonto 1 41 75 25.

Redaktionen af Modelbanen

RANDERS MODEL JERNBANE KLUB afholdt lørdag den 4. april sin årlige generalforsamling. Formanden aflagde beretning, som godkendtes, ligesom regnskabet blev godkendt. Derefter var der valg til bestyrelsen og følgende valgtes denne gang: P. Fur genvalgtes som formand, Benny Kristensen valgtes til sekretær og Anders Fur nyvalgtes til kasserer. Vi valgte denne gang ingen suppleanter for disse, da der desværre ikke er så meget at lave som egentlig ønskeligt. Et af de øvrige punkter på dagsordenen var problemerne med klubbens virke, og det diskuteredes livligt. Vi har jo desværre siden vor start i 1978 været ramt af en del uforudsete problemer, hvoraf vor lokalemangel er det største. Vort påbegyndte anlæg måtte vi desværre pille ned, da det lokale vi byggede det i, uundgåeligt skulle anvendes til andre formål. Vi har i øjeblikket kun et interimistisk anlæg på ca. 15 m², og dette er langt fra tilfredsstillende. Vi håber dog i nær fremtid at finde nogle egnede lokaler, således at klubben igen kan leve op til sit formål.

Som det sikkert kan forstås, har vi ikke kunnet udfolde de store aktiviteter, men dog er der siden sidst blevet bygget følgende trækraft: 2 stk. C (UK-modeller), 1 stk. G, 1 stk. HS, 1 stk. gl.P., 1 stk. Q, 1 stk. S, 1 stk. ME (UK), 1 stk. gl. Mx, 1 stk. ny Mz (ombygget Lima) og 1 stk. MA-lyntog. Privatbanemateriel: OHJ 5, OHJ M 45 og GDS L 1 samt skinnerbusser fra Perl-Modell. En anden nyhed er, at vi for nogen tid siden vedtog at køre med 2-skinne-jævnstrøm i stedet for Märklin-drift. Derudover kan der vist ikke skrives mere om klubben nu, men når der forhåbentlig kommer skub i tingene igen, vil vi love, at vi

fremover vil være lidt flittigere med pennen, da SP jo tit efterlyser modelbanestof.

Eventuelle oplysninger om klubben fås ved henvendelse til formand eller kasserer, begge bor Energivej 74, 8900 Randers.

Med jernbanehilsen,
Peter Fur

LITTERATUR

DANSK JERNBANEVÆSEN

af Niels Jensen.

J. Fr. Clausens forlag.

Format 128 x 185 mm.

96 sider, illustreret.

Kr. 62,50 - fås i boghandelen.

Den 14. april 1981 udkom et nyt bind i Clausens Jernbanebibliotek.

Efter at Niels Jensen i enkeltbind har omtalt jernbanerne i Danmark, kommer dette bind, som i meget kortfattet form (hvordan skal det ellers kunne nås på kun 96 sider) giver en tværgående fremstilling af bernes udvikling.

Der indledes med en historisk oversigt med hovedvægten på de sidste årtier. Derefter beskrives udviklingen i organisationen, som for DSB bl.a. indeholder et afsnit med adresse og telefonnummer på DSB driftsmaskin-, bane-, bygnings- og rutebilområder og en lignende oversigt over samtlige privatbaner - afsnit, som jeg ikke synes hører hjemme i en bog af denne karakter.

Der er også afsnit om driften og driftsmateriellet og der sluttes med omtale af de faste anlæg samt en forkortelsesliste.

Bogen er som sædvanlig pænt illustreret med gode billeder.

Holtrup

ANNONCEPRISLISTE

Pris pr. indrykning excl. moms for:

Forside, billedfelt (140 x 100 mm)	kr.	2000,00
Omslag, side 3 (kun helside)	kr.	1000,00
Bagside (kun helside)	kr.	1500,00

Øvrige sider:

1/1 side (180 x 260 mm)	kr.	800,00
1/2 side (180 x 130 mm)	kr.	500,00
1/4 side (180 x 65 eller 90 x 130 mm)	kr.	300,00
1/8 side (90 x 65 mm)	kr.	150,00

Priserne gælder for færdigt manus, klar til reproduktion. Sats- og monteringsarbejde debiteres ekstra med vor netoudgift. Gentagelsesrabat efter aftale.

BILLEDGALLERIET

GAMLE BILLEDER FRA FAMILIE-
ARKIVET.

Hosstående tre billeder synes jeg fortjener at blive set af en større kreds.

Billederne er forsynet med

en sparsom tekst fra ophavsmanden, hr. E. Boilesen i Silkeborg. Dertil er føjet nogle kommentarer fra min side, som et forsøg på en nøjere bestemmelse. Kan læserne tilføje noget /nærmere bestemme, hører redaktionen gerne herom.

De kan fortsat indsende billeder til brug i Billedgalleriet. Jeg har ganske vist en hel del liggende, som afventer en gunstig lejlighed til at udvide Billedgalleriets sidetal, men jeg vil gerne have nogle flere at vælge imellem.

Benyt redaktionens adresse.

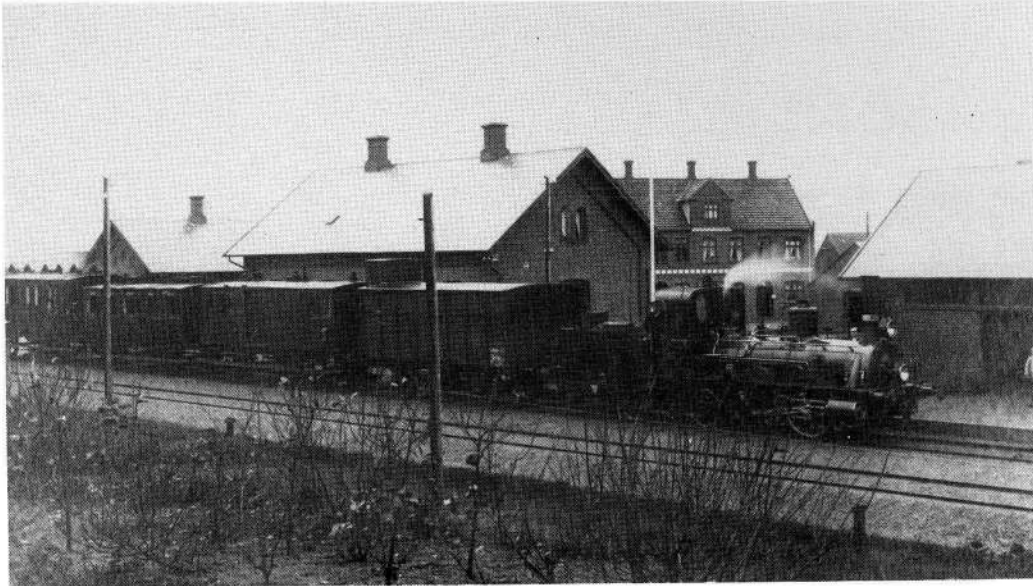
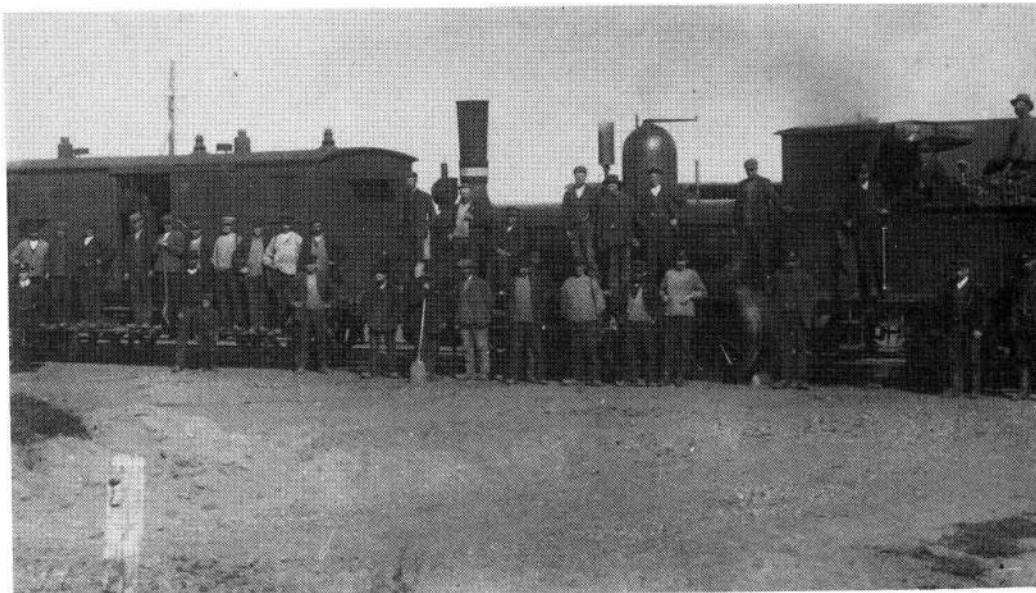


Foto 1 bærer titlen: Skals station omkring 1900. Lokoet er en L-maskine. Derpå følger en Q-vogn med bremsehus, en EH-vogn samt nogle personvogne, som imidlertid ikke er tydelige.

Det ses dog, at de har udvendigt, gennemgående trinbrædt.

L-maskinen byggedes af Hannomag 1875-77, og DSB havde nr. 84-91. Senere fik man fra Østjyske Jernbaneselskab dettes

nr. 1-7 som fik DSB nr. 110-116 samt Silkeborg-Herning bannens 1-3, som fik nr. 117-119. "Små Hannoveranere" kaldtes de. De udrangeredes 1900-1905, idet dog enkelte ombyggedes til rangermaskiner.



Ee⁷ Foto 2 er fra Moselund station 1903-04. Her ses en G-maskine og en EH-vogn. Det usædvanligt store personale tyder på, at toget er på vej mod grusgraven i stationens østende. Fra 1880-1908 gravedes

nord for banen, mens der fra 1906 gravedes syd for banen. Rester af den tilgroede grusgrav kan stadig anes på stedet. De store tørvetransporter fra stationen må vi på grund

af tidspunktet lade ude af betragtning. På originalbilledet kan på førerhuset ses tallet 17, hvorfor lokoet kan bestemmes til G 170-173, Maffei fabr. nr. 1476-1479/1888. Alle udrangeret i 1936.

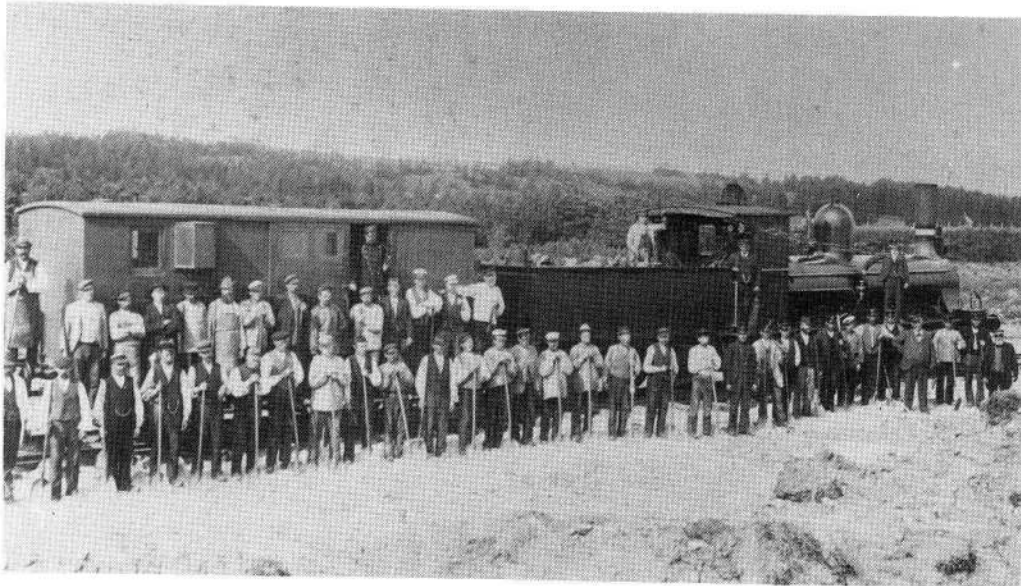


Foto 3 er enten Moselund omkring århundredskiftet eller den nærliggende Funder station i forbindelse med Bramming-Funder banens anlæg 1917. Personligt tror jeg ikke på Moselund. Godt nok ses masser af grus i forgrunden og masser af "børster" med skovle, men i baggrunden til højre ses en vej, og der fører ingen vej over Bøllingsø ved Moselund.

Desuden var bakkerne ved Moselund bare langt op i dette århundrede. Derfor tror jeg på Funder. Lokoet er igen en G-maskine med en EH-vogn. G-eren er dog ikke af samme type som den på foto 2. Nummeret kan ikke læses, men jeg vil søge den inden for 601-651, bygget af Saronno, Breda og Borsig 1896-1901.

BENT HANSEN

BAGSIDEFOTO: Særtog på HBS mellem Them og Vrads, 15/10 1967 (Asger Christiansen). Op-rangering: HOJ L 406, HBS C223 C225, C226 og E235.

HERUNDER: HHBG SM 3 i Gilleleje den 17/1 1981 kl. 07.18 som tog nr. 8 (Erik Buus).



