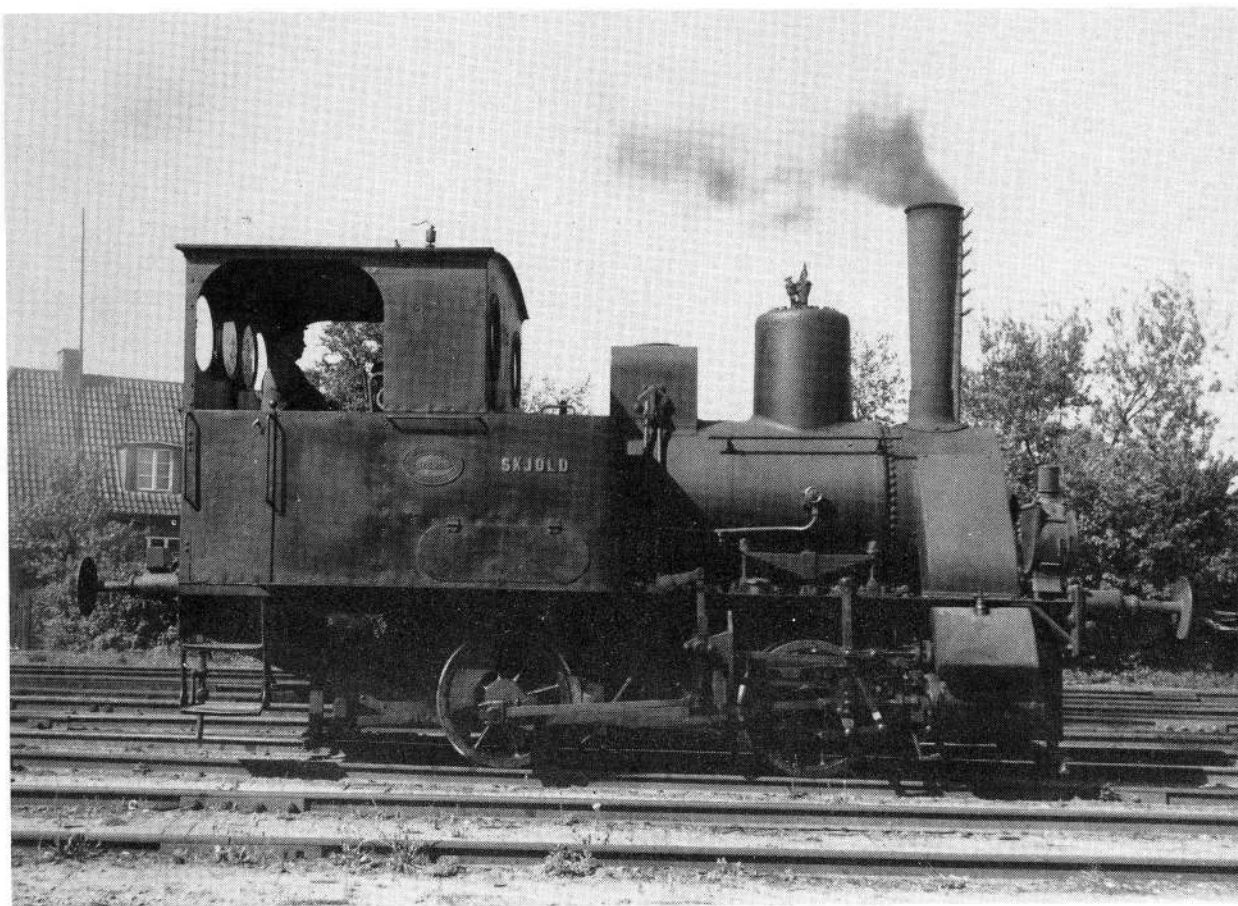
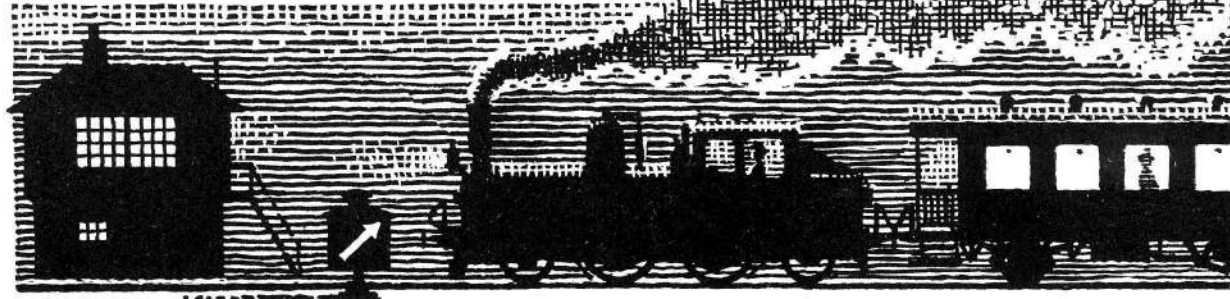


# SIGNALPOSTEN



**19** årgang **1983**

mar., nr. **1**

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes 4 gange årligt, normalt i kvartalets 3. 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  
Tlf. 01 - 71 79 03

## REPRODUKTION:

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

## TRYK & BOGBINDING:

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

## ANNONCEKSPEDITION:

Morten Hansted  
Bistrupgårdsvej 21, 2860 Birkerød.  
Tlf. 02 - 81 24 26

19. ÅRGANG - NUMMER 1

MARTS 1982

## INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, HOJ .....	3
Jernbanemuseet i York ...	11
Vi bygger DSB MO .....	14
Jernbanebøger .....	18
Ombygning af jernbane- færger .....	20
Motormateriellet, Triangel	28
Vi bygger VG 600 mm ...	36
Adams Hjørne .....	40
Uheld .....	44
Den gamle post .....	45

Forsidebilledet: SKJOLD fra Hedehusene skærvefabrik, foto Svend Jørgensen.

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

PRIS: 19. årgang 1983:  
Kr. 96,- incl. 22% moms.

Kære læser!

Allerførst vil jeg ønske alle et rigtigt godt nytår - og byde velkommen til 19. årgang af mit hjertebarn SIGNALPOSTEN.

Hjertelig tak for alle de mange hurtige fornyelser af abonnementet - og tak for alle de venlige og rosende bemærkninger på såvel girokort som i breve.

Vi bestræber os ihærdigt på at opfylde læsernes ønsker, hvilket også lykkes indimellem! Der er adskillige, som "gør ophævelser over" at Billedgalleriet bringer for "moderne" billeder, men hertil kan jeg kun sige, at vi bringer et udsnit af det, læserne indsender - og det er faktisk "kun" nyere fotos. Skal der ske en ændring heri, må vi altså appellere til læserne om at dykke ned i arkiverne. Iøvrigt gælder stadig den lære, at når man vejer læsernes kommentarer op mod hinanden er konklusionen: fortsæt i samme spor - men helst med dobbelt så meget af det hele!

Året 1982 kom vi nogenlunde helskindet ud af - økonomisk set. Regnskabet bringes et eller andet sted i dette nummer. Ganske vist har jeg været for gavmild med sidetallet, så den løbende årgang gav underskud men alt i alt løb det da rundt.

Abonnenttallet nåede i 1982 op på 958 - en tilbagegang på 6 i forhold til 1981, hvilket jeg er særdeles tilfreds med specielt i betragtning af den stadigt voksende økonomiske nedtur i samfundet. For året 1983 tegner billedet også meget pænt, idet jeg pr. 31/12 1982 havde modtaget nøjagtig det samme antal fornyelser som nytårsaften 1981.

Forhøjelsen af abonnementsprisen for 1982 med seks kroner synes jeg var meget moderat, men vores allesammens smertensbarn, P&T, ødelagde straks fornøjelsen ved forhøjelsen ved at bebude en kraftig portostigning, så de små fem kroner, der netto kommer ind, vil antagelig blive opslugt alene på dette udgiftsområde.

## Nyt Fra Redaktionen

Forlaget har haft et godt år. Mindre godt er det dog, at flere publikationer er udsolgt. Til orientering bringer jeg - også andetstede i bladet - en revideret oversigt over, hvad der nu er tilbage. Måske en og anden skulle tænke på at supplere samlingen op i tide?

Auktionen 1982 gik gnidningsløst og der kom mange opfordringer til at gentage spøgen i 1983. Det vil jeg gøre og derfor indkalder jeg hermed salgsmateriale fra alle, der har dubletter eller af anden grund ønsker at afhænde jernbanebøger eller jernbaneeffekter iøvrigt.

Lav en oversigt over, hvad du ønsker at sælge. Beskriv tingen - for bøger: Titel, forfatter, format, sidetal, illustreret eller ej, og angiv vægten til brug for portoberegning.

Send oversigten til redaktionen snarest muligt (og senest den 15. april 1983).

I næste nummer vender jeg tilbage med en nærmere omtale af forholdsregler for tilbudsgivning m.v.

Indholdet i dette nummer er resultatet af redaktørens pinefulde opgave ud fra en stor bunke at skulle vælge det stof, som altså kom med. Jeg ved, at nogle forfattere bliver lidt skuffede, når den artikel, de med megen møje fik færdig inden den af redaktøren lagte dead-line, alligevel ikke kommer med. Min trøst skal være, at så har pågældende artikel første prioritet i næste nummer.

Det var alt for denne gang. Næste nummer agtes udsendt pr. 1. juni 1983.

På genhør!

Holtrup



# Nedlagte Baner

## HORSENS-ODDER JERNBANE

### LINIEBESKRIVELSE

Fortsat fra 18. årgang, nummer 4. Redaktøren beklager den uheldige deling af artiklen, såvel som, at de lovede sporplaner må udskydes til nr. 2!!

Igen ligger stationen i en kurve, og jeg har sjældent for læssesporets vedkommende set så krumt et sidespor. Pakhuset ligger med langsiden ud mod sporet med en rampe, der er så bred, at en ikke alt for stor lastbil kan køre op ad den fra hvilken side den nu finder det for godt, idet der er skrå opkørselsramper på begge sider. Mellem pakhus og stationsbyg-

ning har man plantet et par træer, der har en ganske oplivende virkning. Stationsbygningen vender igen her gavlen mod perron, men da man har bygget en sidebygning af samme højde og næsten samme drøjde kan grundplanen godt sammenlignes med to huse, der er bygget sammen på tværs. Men det er gavlpartiet, der er det dominerende træk ved bygningen.

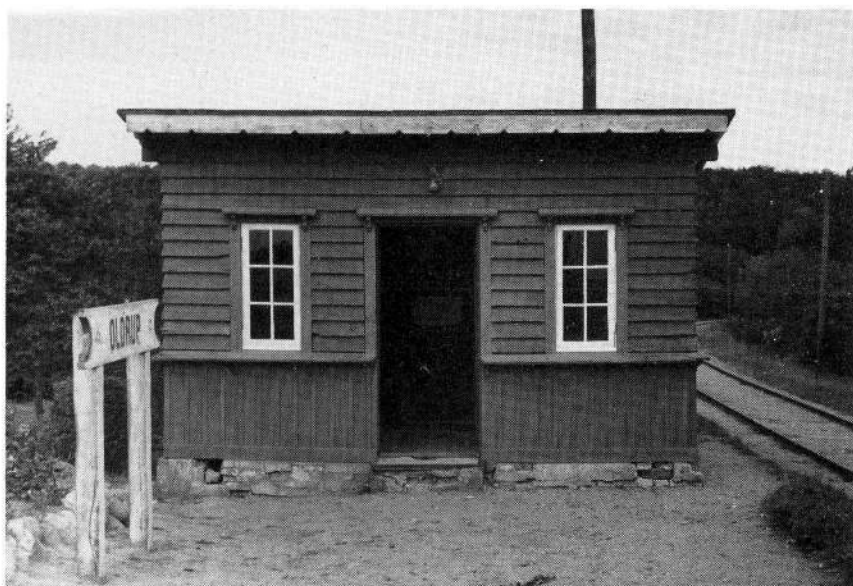
I Hundslund er der ca. 425 indbyggere. Det er en gammel by, som allerede i midten af tolvhundretallet nævnes i dokumenter. Her er alle de ting, der hører til en by af sådan en størrelse som f.eks. hotel, biograf, centralskole, sportsplads, forsamlingshus og noget er der endda dobbelt af, idet

der er to private alderdomshjem og to pengeinstitutter. Endelig er vi da kommet til en stationsby, hvortil bankerne og sparekasserne har fundet vej! Kirken er romansk med gotiske tilføjelser og den hører til den gruppe kirker i dette område som eksperterne kalder anseelige. Man behøver nu ikke at være ekspert for at se, at det drejer sig om en stor kirke, som forøvrigt er ganske køn. Inventaret er enkelt, men smukt. Det gælder især prædikestol og altertavle, der begge er renæssancesnitværker. Her i landet er der kun omkring hundrede vildtbanesten tilbage, og de er alle fredlyste. Faktisk ingen af dem står på deres oprindelige plads, og det er heller ikke tilfældet her, hvor fire af slagsen er opstillet ved indgangen til kirkegården. De stammer alle fra herregården Åkær. Stenenes opgave var at afgrænse jagtområder, som kun ejerne måtte benytte. Mon krybskytterne også har taget hensyn til det? Af udseende kan de godt minde lidt om gamle milesten. Jeg synes de er meget kønne med indhugget krone, årstal og nummer. Er man som turist også historisk interesseret bør man besøge Kærsgård voldsted lidt øst for Hundslund. Stedet er blevet nøjere undersøgt i 1947 bl.a. af Nationalmuseet. Det viste sig, at det var rester af en gammel borg fra Middelalderen man her har udgravet. Kan man lide smukke bakkepartier, er det ulejligheden værd at besøge det kønne område Torup bakker, der ligger et par kilometer syd for Hundslund. Herregården Åkær vender vi tilbage til, når vi kommer til Falling.

I en stor bue svinger vi nu mod nord efter afgang fra Hundslund. Vi kører gennem en temmelig dyb udgravning og fortsætter i større og mindre kurver nedad mellem bakkerne. En god kilometer efter afgang går kursen igen i nordøstlig retning og vi kører gennem områder, der nok er bakkede, men som savner beplantning. Og så kommer vi til Oldrup i km 21,0. Lige før indkørslen til dette trinbræt passerer vi en lille vej, som faktisk kun forbinder trinbrættet med den lille by som stedet er opkaldt efter. I byen ligger et mejeri og en mindre fabrik samt en samling huse og et par gårde. Lige efter den



H0J, Hundslund, stationsbygning, perronside, 5/65



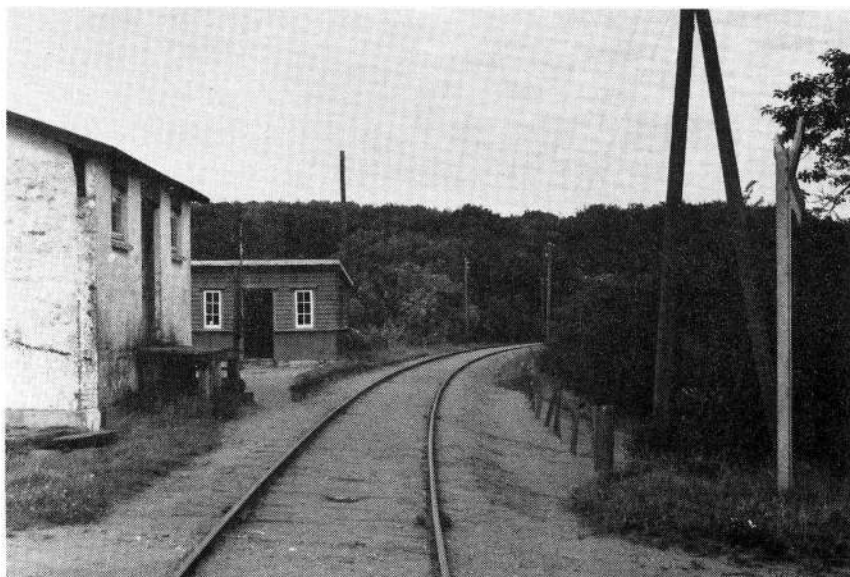
H0J, Oldrup, venteskur, 8/65

før omtalte vej ligger der på venstre hånd først en ikke særligt velholdt hvidpudset bygning på størrelse med et mindre udhus. Dette hus fungerer åbenbart som en slags pakhus, hvis rampe består af en på stolper hvilende træplatform. Bygningen har en bred dør flankeret af to små vinduer og taget har hældning til begge sider (20°). På den ene gavl er opsat en postkasse. Lige efter denne bygning kommer stopsignalet, derpå en grusbelagt perron, hvor græstoppe hist og her liver lidt op! Så kommer det rødmaledede venteskur med halvtag, der har gavlen ud mod sporet. Et par hvidmalede vinduer med palærunder flankerer døren til venterummet. Bag disse to bygninger, der udgør trinbrættets banemæssige faciliteter ligger - meget tæt op til banen - en rød murstensbygning. Det jeg i farten kunne nå at se (for vi stoppede ikke) var tilsyneladende hovedbygningen til en gård. Hele arrangementet virker ret så utraditionelt og temmelig primitivt.

Vi kom ind til Oldrup trinbræt gennem en kurve og vi forlader det gennem en ditto. Men nu bliver turen en smule mere interessant. Her er skov på begge sider af banen og vi kommer ud på en stor dæmning, hvis skråninger er temmelig stejle. Det er den største dæmning på strækningen, som især i banens første år voldte en del vanskeligheder med flere ret så alvorlige dæmningsskred. Vi har nu forladt Hundslund sogn og er kommet ind i Faling sogn. Turen fortsætter ind gennem skoven, hvor vi også passerer en å. Her - inde i skoven - kommer vi til en ret stor udgravning. Nu kommer de variationer i landskabet, vi hidtil har savnet på turen. Det er et meget naturskønt område vi er kommet til. Efter passagen af skoven kommer vi til et dalstrøg, der strækker sig næsten helt fra Odder og via Bilsbæk trinbræt, som vi snart når, og videre ned mod den før nævnte herregård, Åkær. Her er ret åbent, men skovene omkring Åkær liver lidt op i landskabet når man ser ud over markerne i sydlig retning. Banen er nu gået ind i en retning, der vel nærmest må betegnes som sydøst. For at klare dalstrøget har man ladet banen løbe på en dæmning, hvor den vej, der fører gennem dalen til Torrild, på et sted er ført gennem dæmningen. Broen som fører banen over vejen er nu ikke imponerende stor, men på egne, hvor man ikke er forvænt med slige sager, tager man gerne en bro



H0J, Oldrup, set mod Horsens, 8/65



H0J, Oldrup, set mod Odder, 8/65

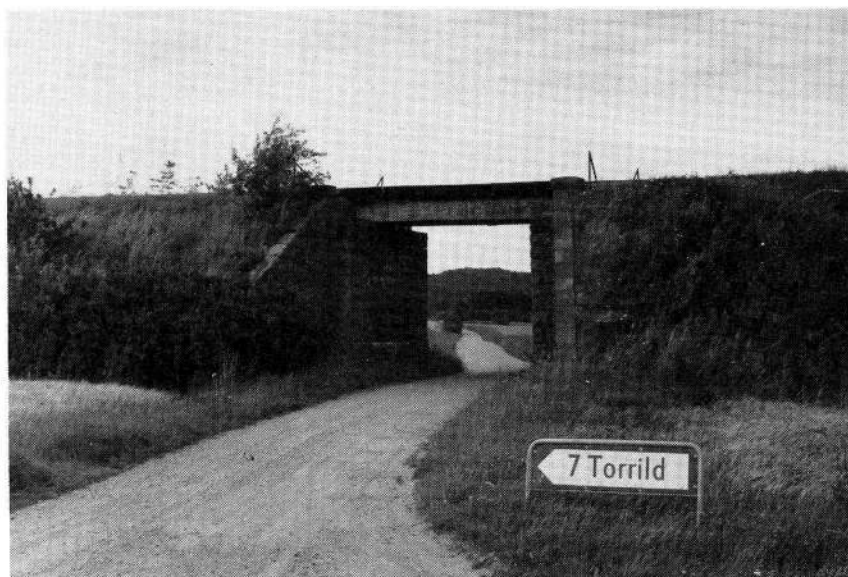


H0J, Bilsbæk, perron og læskur, 8/65





HOJ, Bilsbæk, set mod Odder, 8/55



HOJ, ved Bilsbæk, bro for Åkærvejen, 8/55



HOJ, Bilsbæk, gl. stationsbygning, 8/55

med i turforklaringen. Efter endnu nogle hundrede meters kørsel når vi Bilsbæk trinbræt i km 23,2.

I forhold til andre danske privatbaner er det utroligt så afvigende anlæggelsen af stationer og især trinbrætter er gennemført på HOJ; det kan siges at være ret så utraditionelt. Dette forhold gør sig også gældende for Bilsbæks vedkommende. Lige før vi kører ind på trinbrættet passerer vi en vej, der fører til Ørting. Vejen er her ligesom på så mange andre steder på "vor" bane ikke sikret med blinklys, også et udpræget fænomen på HOJ. Lige på den anden side ligger venteskuret. I ordets bogstavelige forstand er dette et skur. Det er grønmalet og taget består af bølgeblikplader, og det kan vist ikke påstås, at denne primitive bygning virker særlig velholdt. Fra den før omtalte Ørtingvej går et smalt grusspor hen ad perronen til stopsignalet, ellers er hele perronen bevokset med tæt græs. Her må da af og til komme mennesker viser dette smalle spor. Går man længere ud ad perronen gennem græsset åbenbarer der sig pludselig en hvidpudset stationsbygning, hvis skifertag på den side, der er nærmest banen går så langt ud over husets side, at der dannes en overdækket loggia. Forbundet med et kort plankeværk ligger udhuset med gavlen ud mod banen. I modsætning til "skuret" virker disse to bygninger yderst velholdte. Men endnu mærkeligere er det, at den gamle stationsbygning - for det er den tidligere station, som banen på et eller andet tidspunkt har skilt sig af med - ligger lavere end den tidligere stationsplads og den perron, der nu er tilbage. En nærliggende forklaring ville være, at man på et tidspunkt har hævet planum, men det er imidlertid ikke tilfældet, den tidligere station har altid ligget lavere end perronen. Stedet har aldrig været særlig besøgt med hensyn til passagerer. Stationen har nærmest været bestemt til at være læsseplads for det træ, der kom fra de store skove rundt omkring.

Vi har for et øjeblik siden forladt Falling sogn og er lige før Bilsbæk kørt ind i Ørting sogn. Men efter at have forladt trinbrættet kommer man vel hundrede meter længere fremme ind i Falling sogn igen, og vi bliver der lidt endnu. Vi kører stadig i sydøstlig retning gennem et lidt kuperet landskab, hvor man ser ud over udstrakte marker. Fra toget kan man også se det røde tag på herre-

gården Åkær kikke frem mellem havens træer et stykke ude over markerne. Undervejs - vel efter en  $1\frac{1}{2}$  km - passerer vi Horsens-Odder landevej. Banen kurver let mange steder for på den måde at slippe uden om alt for store bakker, selvom det ikke er de svimlende højder, der præger området omkring banens forløb. I en kurve kører vi så ind på Falling station i km 25,3.

Det er en temmelig stor stationsbygning, som findes her i Falling. Baggrunden for at bygningen er så stor er blandt andet, at man i forbindelse med anlægget af HOJ arbejdede med planer om at lave en sidebane fra Falling til Gylling. HOJ blev bygget, men sidebanen til Gylling blev ikke udført, bl.a. fordi ministeriet ikke kunne godkende planerne med hensyn til det antal tog, der skulle befare denne sidestrækning. Men tanken blev ikke opgivet i første omgang. Først omkring 1925 droppede man helt planerne. Dette er nok baggrunden for at man fik så stor en stationsbygning her.

Da HOJ kom til verden var byen i en ganske god udvikling og man ventede sig meget af dette vokseværk som dog senere gik næsten helt i stå. At byen var i god vækst, da banen holdt sit indtog, har nok også været medvirkende til, at stationsbygningen blev gjort større end det senere viste sig at være nødvendigt.

Som ved flere af de andre stationer kurver sporet gennem stationen, og sidesporet med to skifter ligger heller ikke her ud for stationsbygningen, men efter denne. Hovedbygningen er opført i røde sten og har skifertag. Igen har bygningen her gavlen ud mod sporet, men der er tilføjet to lidt mindre sidebygninger, hvis sider ligger parallelt med sporet, altså bygget på tværs af hovedbygningen. Lidt derfra ligger pakhuset, opført af materialer af samme art som hovedbygningen. Det har selvfølgelig rampe, der er meget bred med skrå sider, så man kan køre direkte op til pakhusdøren. Lige efter pakhuset ligger en større to-etages bygning, hvis udseende klart viser at det er et pakhus, dog ikke til brug for banen men for en privat virksomhed. Der er rigelig plads ved sidesporet til et spor mere, der så skulle have ført hen til det private pakhus. Der var nu ikke synlige tegn på at et sådant spor havde været der, og på stationen kunne man ikke give mig noget sikkert svar på spørgsmålet.



HOJ, Falling, stationsbygning, vejside, 8/65



HOJ, Falling, stationsbygning, perronside, 8/65



HOJ, Falling, indgangssoorskifte fra Horsens, 8/65

For turister er stedet ikke uden interesse. Egnen er ganske køn og kønnere bliver den jo længere man kommer mod øst ud mod Kattegat. Men lad os

først se lidt på Falling by. For sognet som helhed kan det oplyses at fra omkring 1930 har indbyggertallet været konstant faldende, et forhold som også





H0J, Falling, set mod Horsens, 8/55



H0J, Falling, stationsbygning, perronside, 8/65



H0J, Trekanten, set mod Odder, 8/65

har gjort sig gældende for stationsbyens vedkommende, hvis indbyggertal, da jeg besøgte stedet, vel kan anslås til omkring små 200. Af erhvervsvirk-somheder er der nu kun en planteskole, som ikke er helt lille, et savværk som før var en vigtig faktor for stedet har indstillet driften. Her er ingen banker og sparekasse, men centralskole, bibliotek, telefon-central og da stedet efter bilernes fremkomst ikke har brug for et sted, hvor turisterne kan overnatte har man omdannet afholdshotellet til forsamlingshus. Så er der kirken, som igen er en af dem, der hører til de anselige. Når man nærmer sig den kan man godt se, at det ikke ligefrem er en af den type der betegnes som en lille landsbykirke. Alene portalen ind til kirkegården er imponerende, næsten som om det snarere var indgangen til en borg end til en kirkegård. Som ved de fleste andre kirker i landet er kor, skib og apsis fra romansk tid mens de øvrige tilbygninger stammer fra gotisk tid. Inventaret hører til det bedre af slagsen, men det er også nogle af tidens ypperste kunstnere, der har udført billedskærerarbejdet og billederne. Bygningen har i det hele taget mange arkitektoniske detaljer, der er værd at se nærmere på, hvis man da har interesse i slige ting.

Hvis man følger hovedgaden i Falling og tager mod vest videre ud ad landevejen vil man efter små 2 km komme til den her flere gange nævnte herregård, Åkær. Godsets historie kan føres tilbage til midten af 1300, men de bygninger man ser i dag er dog af nyere dato, nemlig fra 1674 og ombygget flere gange. Gården har en lang og til tider dramatisk historie, som det her vil føre for vidt at komme ind på. Kommer man til Åkær i dag vil man finde en stor trefløjet hovedbygning af bindingsværk, der både er en smuk og særpræget bygning. Åkær er forøvrigt en gammel kongsgård, som i dag har et af de største landbrug i Jylland. Ved et par af de andre gårde vi har besøgt har jeg nævnt mystiske køretøjer man kunne se ved midnat. Åkær er et mere fredeligt sted, hvor hverken spøgelse eller mystiske kareter o.l. optræder, så af den grund behøver man altså ikke at besøge gården ved midnat, hvis man ellers er interesseret i at opleve overnaturlige ting.

Fortsætter man fra Åkær videre ud mod havet kommer man også forbi "Uldrupgården", der

er bygget i en stil så man tror, at det er Holsten man er kommet til. En meget smuk bygning, der vist især bruges i forbindelse med fåreavl. I nærheden af kysten kommer vi så til de meget smukke og storslåede bakker. For en del år siden måtte man først komme her, hvis man havde fået lov, idet tilladelsen til at besøge området skulle hentes på Åkær. I dag er der planer om at anlægge en naturpark og alle kan frit færdes her, hvis man overholder de regler, der gælder for området. Her er en mængde bakker, nogle skovbevoksede men en del er dog med lav beplantning som slåen, gyvel og egepur. Fra nogle af disse bakketoppe er der en helt enestående udsigt over indløbet til Horsens fjord med Alrø og Hjarnø i syd. Mod sydøst kan man se Endelave og Æbelø og i klart vejr kan man endda få øje på Fyns nordkyst. Ser man mod nordøst kan man få øje på Hov og langt ude - stadig i klart vejr - kan man skimte Tunø og Samsø. Sondrup Bavnehøj er vel det bedst kendte udsigtspunkt med en højde på 92 meter. Så hvis man vil opleve en dejlig natur og skønne udsigter så er bakkerne ved Ulstrup stedet.

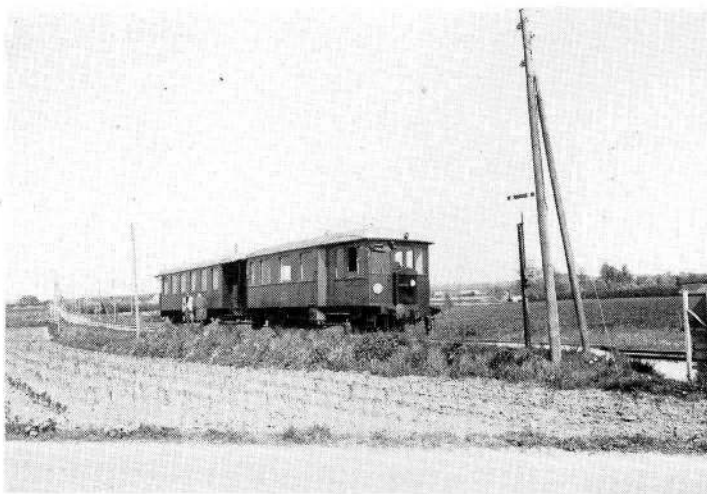
Fra Falling fortsætter banen mod nordøst over åbne og ikke særlig særprægede områder, og vi nærmer os igen Horsens-Odder landevejen, som vi dog kun kommer til at køre langs med uden skæring. Lige før banen kommer til at løbe parallelt med landevejen kommer vi til trinbrættet Trekanten. Det ligger i et helt åbent bondelandskab, der efter hvad en bybo har forstand på, når det gælder bonitet, ser ud til at være særdeles frugtbar. Et rigtig dansk fladt landbrugsområde, som fortsætter helt til Ørting.

Selve trinbrættet består kun af en af de sædvanlige grusperroner. Den er meget smal, men stedet ser mere velholdt ud end flere af de trinbrætter, vi hidtil har passeret. For eksempel er her intet vildtvoksende græs og stoppeskiltet ser pænt og ikke rusten ud.

Vi følger nu landevejen en lille kilometer til lige før det sted, hvor Gyllingvejen støder til Horsens-Odder vejen. Her ligger Ørting i km 27,9. Vi er også lige efter Trekanten kommet ind i et nyt sogn igen - Ørting. Men lad os se lidt på stationen. Samme type som ved bl.a. Søvind, altså igen et gavparti ud mod sporet i hovedbygningen. Pakhuset som ved de øvrige stationer og det samme kan siges om sidesporet,



H0J, Trekanten, set mod Horsens, 8/65



H0J, Trekanten med DMJKs særtog, 5/65



H0J, Trekanten med tog DL 216, 10/8 1965

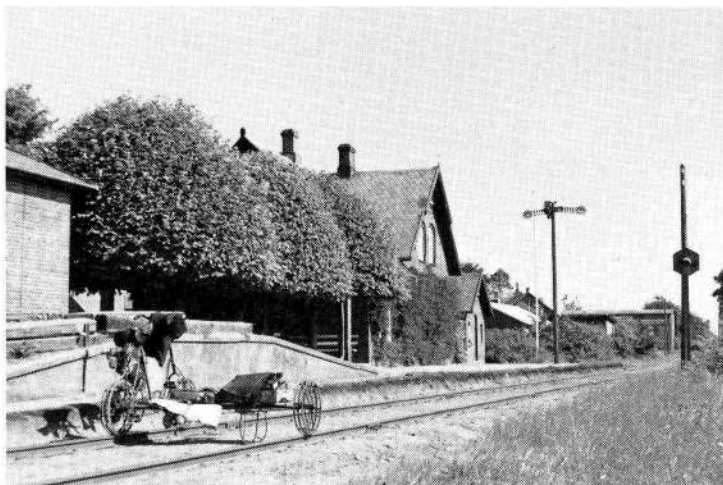
der også her ligger før selve stationsbygningen. På perronen står det sædvanlige to-armede privatbanesignal. Så er der selvfølgelig også udhus med toiletter m.m. Men her ser hyggeligt og pænt ud, dog virker stedet lidt dødt.

Vi er kommet ind i et af de helt små sogne, som H0J møder på sin færd frem mod Odder. Ørting by huser omkring 350 beboere, og der er da heldigvis en sparekasse til at betjene indvånerne! Og så er der noget som jeg vist ikke før har om-





H0J, Ørting, indgangssporskifte fra Horsens, 8/65



H0J, Ørting, stationsbygning, perronside, 8/65



H0J, Ørting, set mod Horsens, 8/65

der lidt småhåndværk og lidt forretninger, men skal man have noget særligt tager man til Odder eller måske endda længere væk til Århus, sjældnere til Horsens. Her er hotel, hvad der nok kan undre - i sådan en lille by. Kirken er lille, fra romansk tid og med tårn fra omkring 1900. Indvendig ganske pæn, men intet særligt interessant inventar. Et stykke inventar af meget smuk kvalitet har man haft, et kobberkors fra omkring 1200, men det har Nationalmuseet lagt sin klamme hånd på; museet kunne vel nok i det mindste have ofret en kopi til stedet, hvorfra man forsynede sig.

Der er ikke meget at opholde sig for i Gylling, hvis det er af turistmæssige grunde man er der. Men er man kommet hertil kan det betale sig at tage turen ud på Gyllingnæs og til herregården af samme navn. Igen må man nævne Åkær, som før i tiden ejede store dele af næsset og de store egeskove, der voksede der. En englænder købte omkring 1800 disse områder og begyndte straks at hugge løs af de store egetræer. Det fortælles endda, at han under englænderkrigen smuglede egetræ ud til brug for den engelske flåde. Senere købte nogle tyskere området og fra 1810 og godt fyrré år frem lykkedes det denne tysker og hans slægtninge at skamhugge skovene og ødelægge egebevoksningen der.

Her er dejligt at gå ture i disse skove, og man kan stadig ind imellem de træer man plantede i stedet for egne, finde enkelte af de oprindelige store og smukke egetræer. Herregården Gyllingnæs er opført i 1842, og den ligger smukt ved indsejlingen til Horsens fjord.

Inden vi forlader Ørting bør det vel lige nævnes, at vi her er kommet til en af de få stationer på strækningen, der ikke ligger i en kurve, men hvor sporet ligger som trukket efter en lineal. Efter passage af Gyllingvejen fortsætter vi i nordøstlig retning. Der er et par svage stigninger lige efter stationen på den helt rette linie gennem et ikke særlig spændende landskab. Godt to kilometer fremme svinger banen mod nord. Forløbet af banen i dette område bevirker, at man kommer uden om moseområderne omkring Rævså. Efter drejningen kommer vi gennem et par udgravninger og passerer banens gamle grusgrav.

Lidt efter er vi så ved det sidste standsningssted, Drammelsbæk i km 30,3. Vi har forladt Ørting sogn forlængst, har været lidt inde i Gosmar sogn

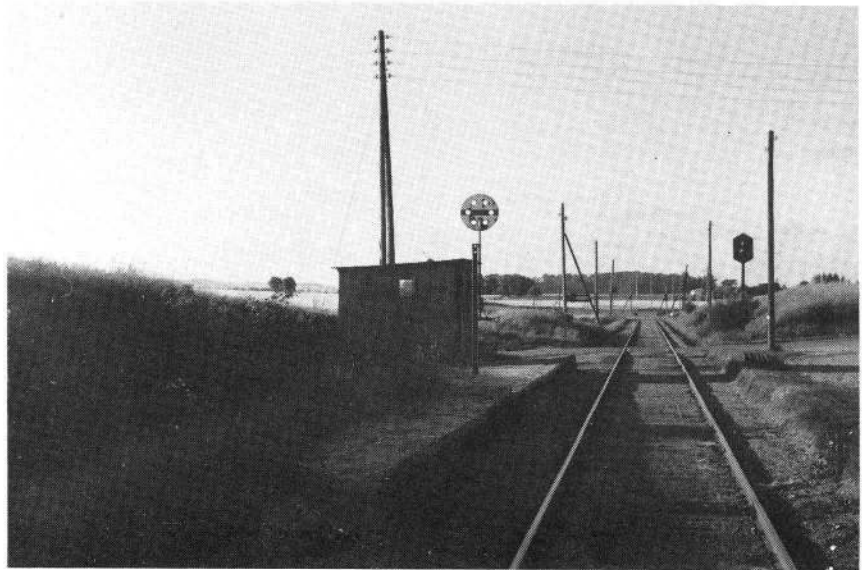
talt på nogen af de strækninger, jeg har forsøgt at beskrive, men som det til gengæld nærmest vrimler med rundt om

i landet i de små byer - en Genforeningssten. Her som på de øvrige steder med en pæn beplantning omkring. I byen er

og er nu inde i det meget lille Randlev sogn, hvor Drammelsbæk trinbræt befinder sig. Hvor der er gode og frugtbare jorder er der også tit mange herregårde. Sådant er det også her omkring Drammelsbæk. I flæng kan nævnes Dybved, Gersdorffslund, Rathlousdal, Rodsteenseje og flere kunne såmænd godt nævnes, men det vil nok være for omfattende at komme ind på her, selv om det kunne være fristende, for mange af dem har både en spændende historie og ligger i smukke parker. Da jeg nu et par gange har været inde på spøgeri, vil jeg da ikke undlade at nævne Rodsteenseje, der både har en hvid jomfru, der går igen, og lyde fra mange vogne, som kører op foran hovedbygningen - alt når midnatstimen slår!

Men lad os vende tilbage til vort sidste trinbræt på turen. Det ligger lige op til vejen, der fører fra Over Randlev til den lille klynge huse, trinbrættet er opkaldt efter. Her er det sædvanlige stoppeskilt og holdepladsens navn på et lavt skilt. Perronen er grusbelagt og dens kant består af gamle sveller. Venteskuret er igen her virkelig et skur i ordets bogstavelige forstand og virker så absolut ikke særlig velholdt. På den modsatte side af skur og peron ligger et hus, der har fået klistret en tilbygning på, der er større end det oprindelige hus. Det ligger så tæt ved sporet, at man godt kunne antage, at det oprindelige hus har fungeret som station. Denne bygningsstil er afvigende i forhold til de øvrige bygninger på strækningen. Det viser sig da også, at der har været opført en stationsbygning omkring 1915, og til at bestyre denne ansatte man en ekspeditrice. Dette forhold har i det lange løb ikke kunnet betale sig, og man har omdannet Drammelsbæk til et ubetjent trinbræt.

Sognet hedder som nævnt Randlev, opkaldt efter de to byer Over- og Neder-Randlev. Trods stedets lidenhed er her dog en centralskole, et mindre bibliotek, alderdomshjem og ikke at forglemme en spare- og lånekasse. Her er også en mindre møbelfabrik. Disse faciliteter er jævnt fordelt i de to byer. Så er der kirken, der her ikke er anselig, men lille. Den stammer i hovedsagen fra romansk tid og er ganske køn af udseende. Inventaret er også kønt og er virkelig værd at betragte nærmere. Til gengæld synes jeg, at præstegården er en perle. En meget smuk bindingsværksbygning. For digteren St. St. Blicher er der rejst



H0J, Drammelsbæk set mod Odder, 8/65



H0J, Drammelsbæk, set mod Horsens, 8/65



HHJ/H0J, udkørsel fra Odder mod Horsens, 8/65

en mindesten i haven. Han var i en periode forpagter af gården. Her er fladt og frodigt i Randlev, og det er nok ikke et sted, der vil blive overrendt af turister.

Kort efter trinbrættet svinger banen over i en kurs, der vel må betegnes som nordvest. Vi passerer forbi den førnævnte herregård Rodsteenseje og kører lidt efter langs et skovområde,



der tilhører en anden herregård Rathlousdal. Vi er forlængst kommet ind i Odder sogn. Vi kører langs en bakkeside og lidt efter får vi øje på Houbanen til højre for os, og så er vi næsten ved endepunktet for vor rejse - Odder. Det skærende hvide lys fra en blinklysbevogtet overskæring - over vejen - ind over det første skifte, og et øjeblik efter holder vi ved perronen. Jeg er lidt i tvivl om, hvormeget jeg skal beskæftige mig med Odder station. Årsagen er den, at for HOJ drejer det sig om lånte fjer, det er faktisk en anden banestation vi er kommet til, nemlig Hads-Ning Herreders Jernbane, eller som man også kunne kalde den, da jeg var der, Århus-Od-

der-Hou Jernbane, sidenhen er jo strækningen Odder-Hou blevet nedlagt. Denne bane kom allerede til Odder i 1884, adskillige år før HOJ holdt sit indtog nemlig i 1904. Ganske vist ejede HOJ mindre arealer og bygninger her i Odder, men broderparten var den anden privatbanes. I hvertfald må HOJ betale både til DSB i Horsens og til HHJ i Odder for optagelsen på de respektive stationer.

Det sidste år HOJ eksisterede var det et beløb på ikke mindre end 66.920,16 kr. ialt til de to baner, så man betalte da rigeligt nok for de lånte fjer.

Odder er en meget gammel by, som man hører om allerede i 1363. Men det var først i

slutningen af forrige århundrede, at den for alvor blomstrede op, og heri havde ikke mindst Hadsherreds Jernbane, som den jo oprindeligt hed, hovedparten af æren. Det er en af de største byer i landet uden købstadsstatus, kun Haslev er større. Måske har successen i Odder været skyld i, at også HOJ blev til. Men banen blev aldrig det gode aktiv, man havde ventet, og som alle ved måtte den lukke igen, mens den førstankomne privatbane hidtil har klaret skærene og tilsyneladende får lov til fremover at eksistere - heldigvis.

Så mangler jeg vist bare at nævne, at vi holder i km 34,0.

J.G.

# YORK

## JERNBANEMUSEET I YORK

Man kan med nogen ret kalde England for museernes land, for vel næppe i noget andet land findes der så mange museer, hvori er udstillet minder og genstande fra fortiden, som netop her. Utallige er emnerne og fremragende de fleste museer. Er entreerne noget høje, ja, så står det, man får til gengæld i et ganske rimeligt forhold til den oplevelse, der venter én, når man er kommet indenfor. Kort sagt, englænderne er dygtige til at opbygge museer, så de virkelig vækker interesse hos den besøgende.

I England blev verdens første jernbane åbnet for offentlig drift i 1825. Det var strækningen Stockton-Darlington. Snart fulgte andre strækninger efter, og jernbaner blev hurtigt også almindelige på kontinentet, hvorfra de bredte sig over hele jordkloden. En trafik revolution af format, der havde England som sit udspring.

Ud fra disse betragtninger måtte forventningerne til et besøg i The National Railway Museum i York være store, idet hvilket andet land skulle være i stand til at vise virkelige klenodier helt tilbage til jernbanens fødsel. Lad det være sagt med det samme, et besøg på jernbanemuseet i York vil ikke skuffe nogen i jernbaner interesseret, her er alt, hvad man med rimelighed kan forvente af museumsgenstande samlet under ét tag: trækraft, vogne, billeder, modeller o.s.v.

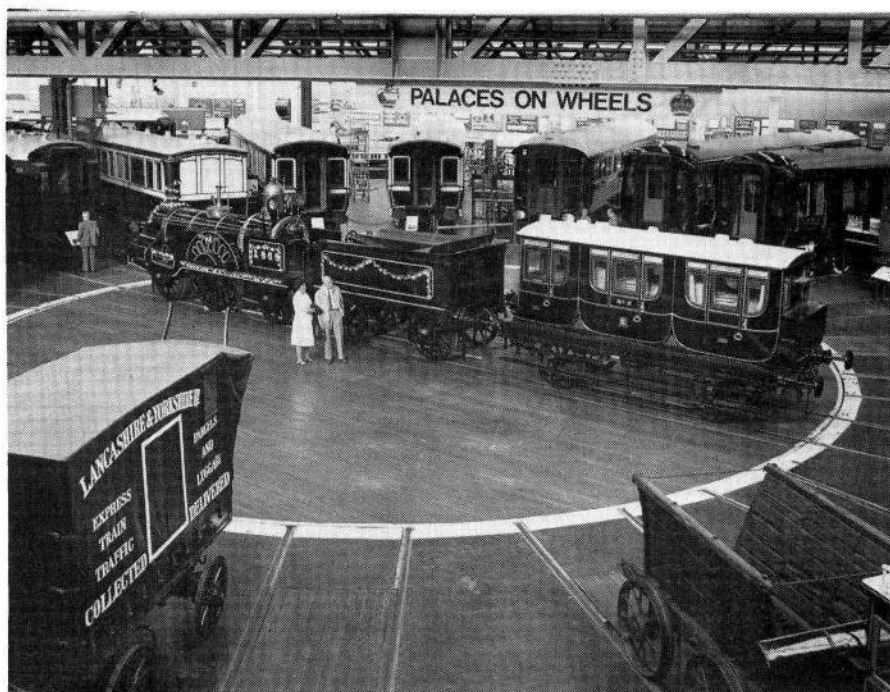
The National Railway Museum i York er en del af Science

Museum (teknisk museum) i London. Det blev åbnet for publikum af hertugen af Edinburgh den 27/9 1975, og antallet af besøgende har lige siden åbningen været meget stort, således at man i sommeren 1982 passerede tallet 10 millioner besøgende.

Oprettelsen af The National Railway Museum i den nuværende form blev indeholdt i en lov fra 1968, ifølge hvilken de engelske statsbaner var ansvarlig for museumsgenstandene af hvilke mange på det tidspunkt beboede i British Transport Museum i London. Det blev pålagt de britiske statsbaner sammen med Science Museum at finde og tilvejebringe et passende sted og hensigtsmæssige bygninger, hvori et nyt jernbanemuseum kunne indrettes.

Det må her nævnes, at det første engelske jernbanemuseum blev åbnet i 1928 af det tidligere London & North Eastern Railway også i York. Den direkte anledning hertil var nødvendigheden af at have et sted, hvor man kunne huse de museumsgenstande, der var blevet indsamlet i anledning af 100-året for åbningen af den første jernbane i England.

Til brug for det nye jernbanemuseum blev det besluttet at istandsætte og udvide en del af det gamle York North Motiv Power Depot, der blandt andet skulle genhuse de hidtil i det gamle museum i Queen Street i York og i Chapham (London Transport Museum) værende museumsgenstande. Arbejdet på indretningen af det nye museum begyndte i 1973.

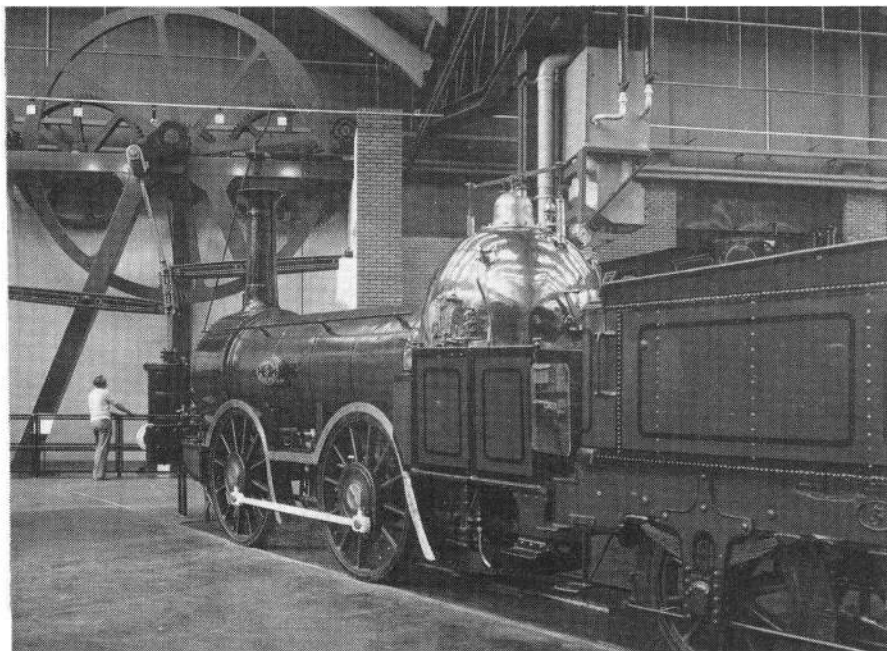


Det nye museum stod som nævnt færdig til indvielse den 27/9 1975, netop på 150-årsdagen for indvielsen af Stockton-Darlingtonbanen. Og anstrengelserne for at indrette et virkelig godt museum har ikke været forgæves, resultatet er blevet fortræffeligt.

Museet er bygget op omkring en hovedhal, hvor hovedparten af det tekniske udstillingsmateriale - i hovedsagen trækraft og vogne - er udstillet. Materiellet er opstillet i tilslutning til og omkring to drejeskiver, der indbyrdes er forbundne med hinanden og med det almindelige jernbanenet udenfor. Drejeskiverne stammer fra stedets tidligere benyttelse som lokomotivdepot og reparationsværksted, og derved er det muligt at foretage ombytninger af materiellet, ændre opstillingerne og eventuelt tage lokomotiver og vogne helt ud og erstatte dem med andre enheder. Nogle af lokomotiverne er lejlighedsvis ude for at fremføre veteran tog eller for at undergå eftersyn, restaurering eller lignende. Den nordligste drejeskive (A) giver adgang til 24 spor, og her er damplokomotiverne fortrinsvis udstillet. Den anden drejeskive (B) med 20 spor benyttes fortrinsvis til udstilling af personvognsmateriel af forskellige typer, den dag forfatteren af disse linier besøgte museet dog med klar overvægt på kongelige salonvogne.

Ved gennemgangen af de udstillede damplokomotiver kunne det konstateres, at hele udviklingen fra 1825 var fint repræsenteret med mange fornemt restaurerede eksemplarer af de forskellige damplokomotivtyper, der har befaret de engelske jernbaner. Det ældste er bygget i 1829, og det tilgik Science Museum allerede i 1884, og dette lokomotiv suppleres af en kopi af "The Rocket". Kopien blev bygget i 1979 for at markere 150-årsdagen for den originale maskines bygning. Dette lokomotiv - kopien - har været en del rundt på udstillinger i blandt andet Frankrig og Holland samt Australien. Det har også været i Californien, i hvilken forbindelse lokomotivet var det første, der blev fløjet over Atlanterhavet. (Om det er sket senere er forfatteren ubekendt).

Det vil være vanskeligt efter én rundgang at nævne alle de mange forskellige lokomotiver og deres hver især særlige historie. Men nogle af dem tiltrak sig naturligvis større opmærksomhed end andre skønt det skal siges, at samtlige de udstillede lokomotiver hver for sig



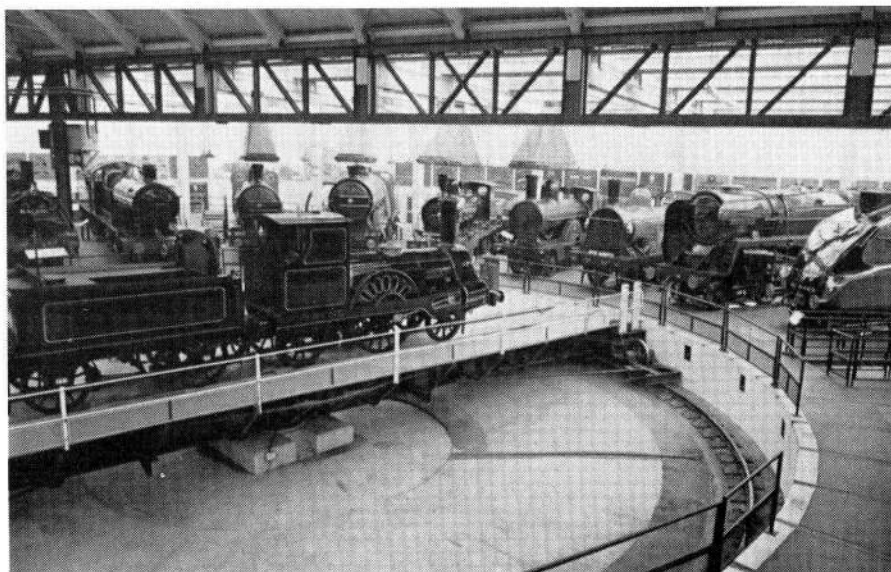
var meget interessante. Således kan nævnes Grand Junction Railway nr. 1868 "Columbine", der blev bygget i 1845. Maskinen, der med tiden blev ombygget, var i drift indtil 1902. Den er nu ført tilbage til den skikkelse, den havde omkring 1870. Et andet lokomotiv, der påkalder sig særlig opmærksomhed er Furness Railway nr. 3, "Coppernob". Dette lokomotiv er bygget i 1846 og er karakteriseret dels ved helt at mangle førerhus og dels ved den ejendommelige kedelform, hvis top er udført i kobber, hvilket gav lokomotivet dets tilnavn. Videre kan nævnes repræsentanter for trækraften til nogle af Londons nærbaner, bl.a. London, Brighton & South Coast Railway Class "A" 0-6-0 nr. 82 (Boxhill) bygget 1880. Som det fremgår trekkoblede maskiner, nogenlunde

svarende til vore F-maskiner. Disse små maskiner måtte arbejde meget hårdt, hvilket man godt forstår, når man ser lokomotivet. Samme jernbaneselskabs eksprestogslokomotiv nr. 214, "Gladstone" bygget i 1882 er også udstillet; dette lokomotiv blev i sin tid reddet fra op-hugning af The Stephenson Locomotive Society. Lokomotivet blev straks udstillet i det ny-åbnede York Railway Museum. Et af de smukkeste lokomotiver er nok North Eastern Railways nr. 1621 4-4-0 bygget 1892, en eksprestogsmaskine, der kort for danske læsere kan beskrives som en kraftig udgave af en C-maskine.

Således kan man fortsætte længe endnu, men lad os slutte med at nævne London, Midland & Scottish Railways nr. 46229 "Duchess of Hamilton" (4-6-2)







bygget 1938, en virkelig smuk maskine, ejendommeligt nok med en 3-akslet tender. Endelig kan nævnes London & North Eastern Railways Class A 4, nr. 4468 (4-6-2) "Mallard", også bygget i 1938, et strømlinet damplokomotiv således som man forestillede sig et højt avanceret damplokomotiv skulle konstrueres. Endelig besidder museet det sidst byggede engelske damplokomotiv Class 9 F nr. 92220, bygget 1960. Lokomotivet bærer navnet "Evening Star", et ganske passende navn i betragtning af, at damplokomotiværaen ved dets levering hastigt var ved at rinde ud.

Til anskueliggørelse af damplokomotivernes indretning og virkemåde er i museet opstillet Southern Railways "Merchant Navy" Class 4-6-2 nr. 35029 "Ellerman Lines" bygget 1949. Lokomotivet er gennemskåret således, at kedlens ind-

retning og maskineriets opbygning m.v. kan betragtes udefra.

Museet rummer eksemplarer af andre former for trækraft, bl.a. elektriske lokomotiver, hvoraf det ældste er North Eastern Railway nr. 1 bygget så tidligt som i 1904 på et tidspunkt, hvor elektricitetsforsyningen i nordøst-England var under hurtig udbygning. Nævnte år blev North Tyneside forstadsbanerne elektrificeret og samtidig hermed også en kort sidebane til hovedlinien. Sidebanen havde et meget stejlt forløb og passerede en tunnel med meget dårlige ventilationsforhold. Derfor blev der anskaffet 2 elektriske lokomotiver, hvorved forholdene for togpersonalet forbedredes meget ved passage af tunnelen. Lokomotiverne var i drift i 60 år hvorefter nr. 1 kom til York. Her blev det i 1977 ført tilbage til sin oprindelige skikkelse.

Også af dieselelektriske lokomotiver findes der flere eksemplarer, hvoraf det yngste bygget i 1961 netop er overtaget af museet efter at det blev taget ud af drift i december 1981.

Vognmateriellet er, som foran nævnt samlet omkring drejeskive B. Det består for en stor dels vedkommende af kongelige salonvogne, efter udseendet at dømme ret tunge køretøjer, idet de er forsynet med 3-akslede trucks. Vognene kan kun betragtes udefra, hvilket er særdeles forståeligt deres ret sarte interieur taget i betragtning. En del andre vogne er også udstillet, mest specialvogne som sovevogne og spisevogne. Godsvognssiden er ikke så stærkt repræsenteret og består i det væsentlige af enkelte meget gamle enheder og enkelte nyere. Udstillingen i hovedhallen

suppleres i siderne af monterer med modeller og forskellige genstande, hvoraf en del er op-hængt på murene. Af de udstillede ting kan nævnes ure, billetmaskiner, navneplader, stationsnavneskilte o.s.v.

I hallen findes en balkon, hvorfra tingene kan betragtes lidt fra oven samt udstillingsgalleriet, der bl.a. anvendes til specialudstillinger. Herudover findes et galleri med adgang fra indgangshallen. Her udstilles forskellige genstande, der på en eller anden måde har været anvendt i forbindelse med jernbanedrift, bl.a. uniformer, der bæres af voksfigurer og meget andet.

To udstillingsgenstande, to stationære dampmaskiner, anbragt op mod henholdsvis hallens nord- og østvæg, tiltrækker sig særlig opmærksomhed, nemlig "Weatherhill Winding Engine", bygget i 1833 for Stanhope & Tyne Railway med det formål ved hjælp af et tov at trække godsvogne op fra Wear-dale, en stigning på omkring 425 meter. Strækningen var delt i 2 afsnit, hvoraf Weatherhill var det øverste. Maskinen er meget omfangsrig og har én opretstående cylinder. Svinghjulet har en diameter på 2,7 m. Maskinen var i drift indtil 1919.

En anden maskine med tilsvarende formål er "The Swannington Incline Winding Engine". Denne maskine har en vandret liggende cylinder og var i drift indtil 1947. Begge maskiner kan ses i bevægelse til forud fastsatte tidspunkter (drevet af en elektromotor) i museets åbningstid.

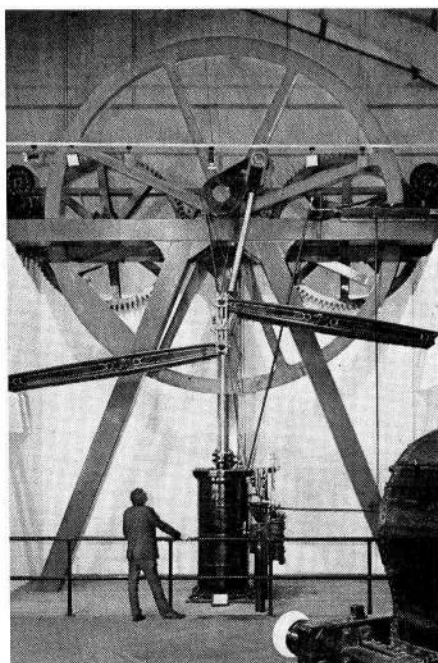
Udover det allerede nævnte rummer museet et bibliotek, foredrags- og filmsal og en butik hvori sælges jernbanelitteratur, billeder og så videre.

Udenfor findes et mindre område (garden), hvor der i fri luft er udstillet forskellige genstande.

Parkeringsforholdene ved museet er iøvrigt gode, men afstanden fra York (stationen) er ikke større end at enhver normalt gående kan klare strækningen på rimelig tid.

Adgangen til museet er gratis, men man må være forberedt på en mild form for visitation inden man får adgang. Et besøg på museet kan meget varmt anbefales, men den besøgende bør beregne god tid og ikke under 3-4 timer, hvis man skal kunne foretage en blot nogenlunde fornuftig gennemgang af museet.

Medens vi er ved York. Udover jernbanemuseet byder byen på mange seværdigheder. Kathedralen er velkendt, men "Castle



Museum" er mindst lige så interessant som jernbanemuseet, et af de mest spændende museer i verden. I det kan man se noget om livet både hos høj og lav, som det levedes for 100 år siden, idet museet er udformet som en by med forretninger, værksteder og alle de andre til et bysamfund hørende institutioner. Alle de udstillede genstande er ægte, og samtlige udstillinger meget levende, således at indtrykket af England dengang bliver meget overbevisende. En halv dag eller ikke under 3-4 timer kan man uden vanskeligheder tilbringe her på dette museum, der er det største i England udenfor London. Her skal man forøvrigt betale en entre, som kan forekomme ret høj, men man får til gengæld valuta for pengene.

Ib V. Andersen

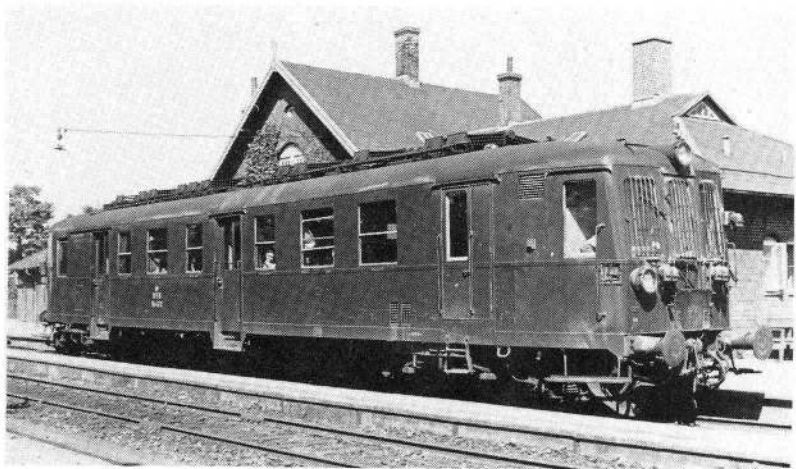
# Vi Bygger

DSB Litra M0 i H0

Når dette læses, vil M0-vognenes timeglas være ved at løbe ud. I flere år har jeg drømt om at bygge en, inden den helt forsvandt fra det virkelige liv, så nu begynder det jo at haste.

Som vanligt bliver også denne vogn bygget af dåseblik, denne gang fra en 2½ liter trækonservingsmiddel. Efter opskæring af dåsen, bliver den rettet nødtørftigt ud i hånden, og den ene af vognens sider bliver mærket op på pladen, såvel omrids, som de døre, vinduer og evt. åbninger for ventilationsriste, der er ens på begge sider af vognen. For at lette udsavningen af vinduesåbninger m.m. klipper jeg begge sider ud først og lodder dem sammen, ja i dette tilfælde endog 4 sider, svarende til 2 vogne.

Nu saves diverse vinduer m.m. i de 4 sider ud på én gang hvorefter siderne skilles 2 og 2 og de resterende åbninger for ventilationsriste og vinduer bliver udsavet. Når åbningerne er gået efter med en lille fil skilles de helt ad, og der loddes fx. 0,5 mm kobbertråd på siderne for at ildulere dæklister m.v. Såvel kobbertrådens fortinning, som sidernes fortinning, der hvor trådene skal sidde, genopfriskes, hvorefter tråden kan loddes på næsten uden brug af yderligere tin. Det-



FORBILLEDET: M0 572, her i Høng

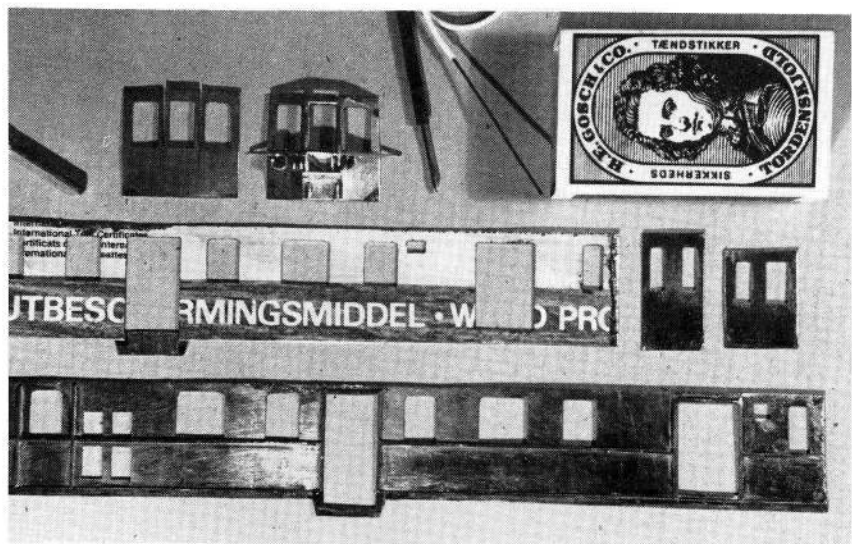


Fig. 1. Vognsider og gavle på forskellige stadier

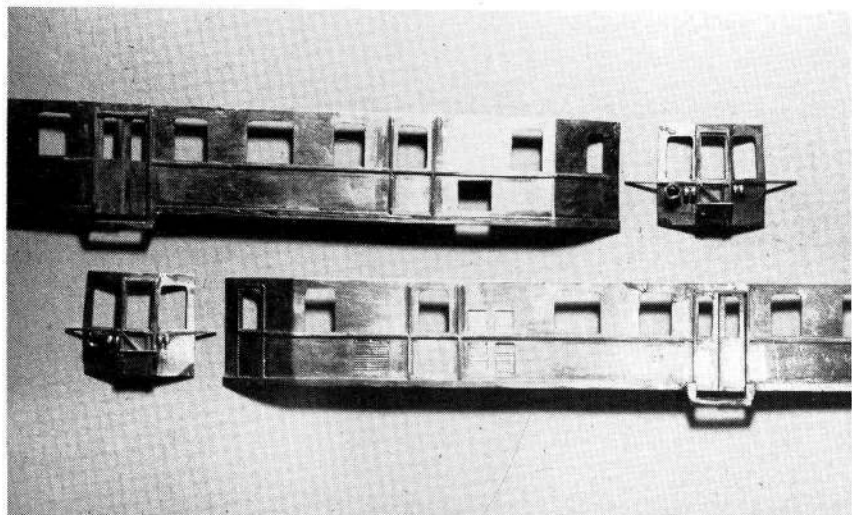


Fig. 2. Vognsider og gavle kort før de bliver loddet sammen til den egentlige vognkasse.

te letter fjernelsen af overflødig tin meget. Når trådene er loddet på, files de halvt ned for at give det rette udseende af lister (fig. 1). Dørene, der er dobbelte skydedøre, og som begge skydes til samme side, udklippes nu ca. 1 mm bredere i hver side

end tegningen viser, loddes sammen og vinduerne udsaves, på samme måde som anført for siderne. Nu sammenloddes de enkelte dørhalvdele således at den ene halvdel overlapper den anden og slutelig loddes de fast indvendig i døråbningen (ses på fig. 2).



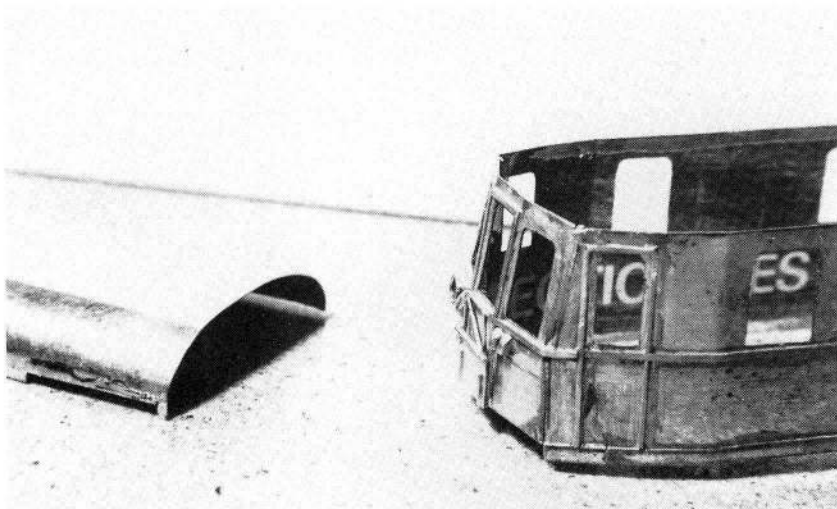


Fig. 3. De samlede sider og gavle og det bukkede tag inden det loddes fast.

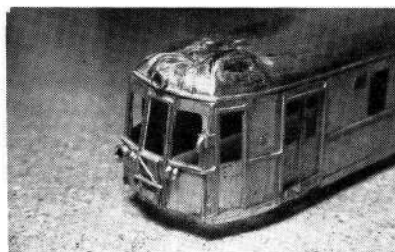
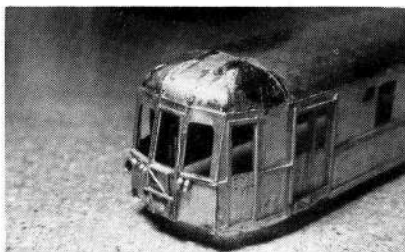
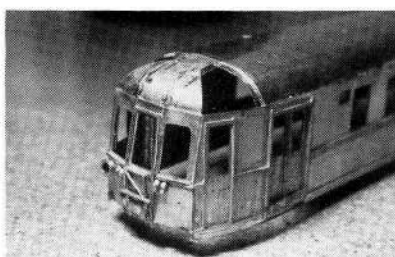
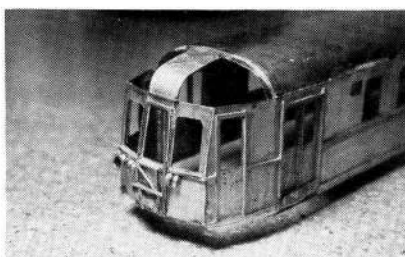


Fig. 4. 4 stadier af opbygningen af taget over førerrummet.

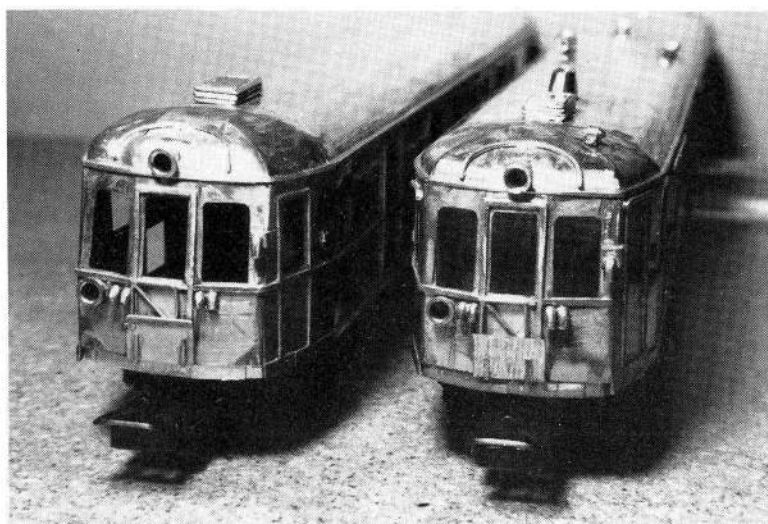


Fig. 5. Opstillet til fotografering på lånte bogier.

Kasserne bag fodtrinene ved indgangsdørene bliver loddet fast. Luftristene laver jeg af broncetætningsliste (eller eventuelt af en opskåret, udrettet, tandpastatube), der rides kraft-

tigt med fx. en passerspids og loddes fast bag udskæringerne (de skulle egentlig have siddet i plan med vognsiden, men af hensyn til udseendet af det færdige resultat, valgte jeg at sætte dem

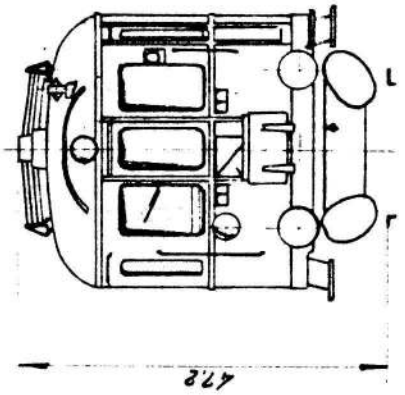
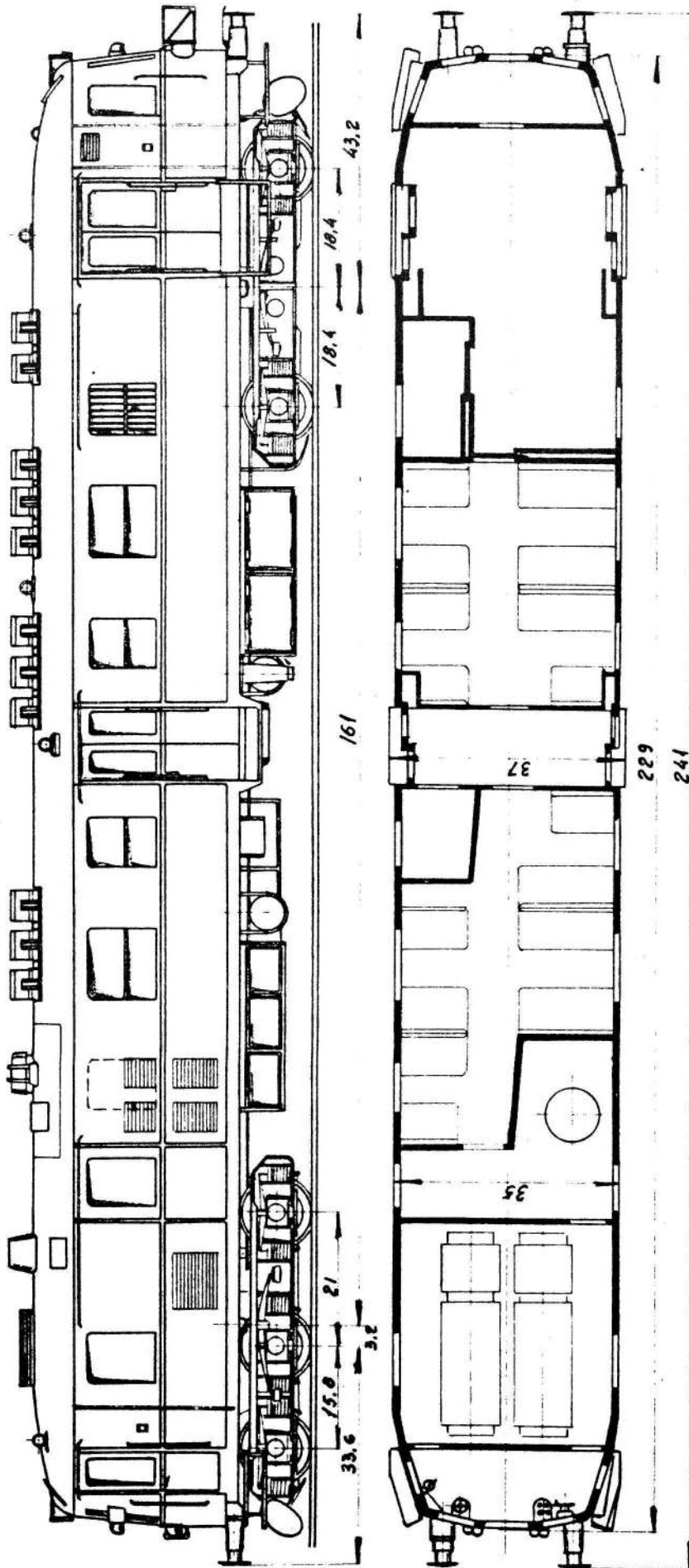
bag ved hullet i stedet for at indfælde dem, selv om det ikke er helt modelrigtigt. Ses nederst på fig. 2).

Vi er nu nået til gavlene. Disse udklippes 1 mm bredere end tegningen viser og vinduerne udsaves som anført under vognsiderne. Nu klippes to små tynde kiler ud mellem vinduerne, fra gavlens overkant ned til lige under vinduerne, hvorefter gavlene bukkes i den rette facon (anes på fig. 1 øverst til venstre). Først bukkes alle vinduesstykkerne en anelse bagover (ca. 6-7°) og derefter bukkes de 2 yderfelter lidt bagud (10°). Nu skulle de 2 kiler være lukkede, og disse loddes sammen, eventuelt med en lille strimmel blik som forstærkning over lodningen på indersiden. Forsiden af gavlen forsynes nu med dæklistler ligesom siderne.

Lanternen her og siden taglanten består af et lille stykke kuglepennepatron, medens de elektriske koblingsdåser laves af 1,5 mm kobbertråd. Lige under dæklisten under vinduerne, hhv. til højre og venstre for døren, er boret 2 stk. 1,5 mm huller, så tæt ved siden af hinanden som det kan lade sig gøre. Et stykke kobbertråd bukkes først i U-facon, hvorefter U'ets ben igen bukkes i vinkel og tilpasses således, at det kan stikkes gennem de 2 huller og loddes fast på indersiden (ses på fig. 5). Når det er lavet således, skyldes det, at jeg synes det er nemmere end at bukke dem hver for sig og lodde dem fast enkeltvis, - det går godt nok med den første, men når vi lodder den anden, falder den første af!

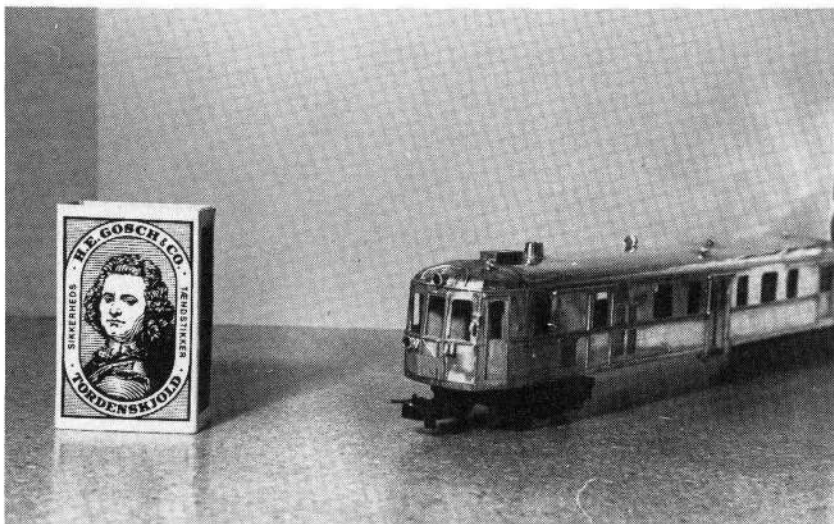
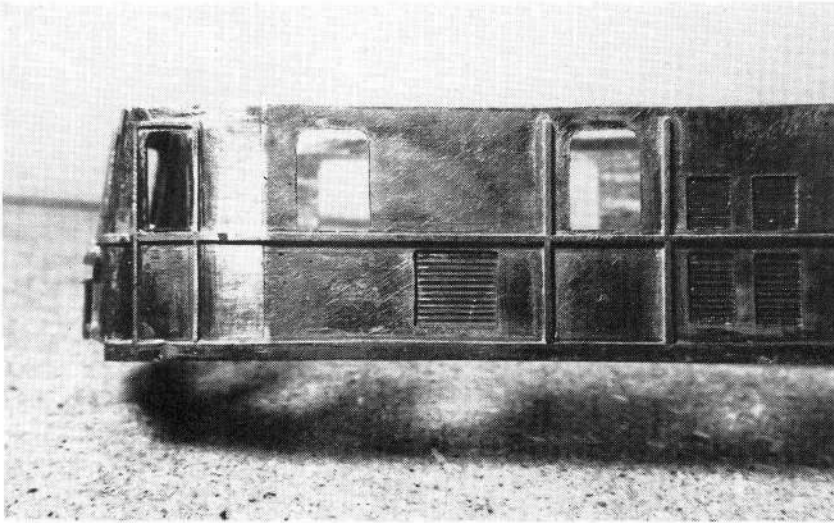
Når gavlene er færdige, tilpasses de til sidestykkerne, hvor der i enderne fra vinduernes underkant og opefter er afklippet en lille trekant, svarende til det bagudhældende gavlstykke. Gavle og sider loddes nu sammen med en lille vinkel indvendig, på langs over lodningen, til forstærkning. Tilsidst afrundes hjørnerne med en fil.

Herefter gik jeg videre til taget, der også består af dåseblik som det øvrige. For at finde tagpladens bredde, bukker jeg et stykke kobber/ståltråd efter tegningen, således at det har samme runding som taget og går 1 mm ned i vognkassen i hver side (ca. 45 mm i dette tilfælde). Taget bukkes nu i hånden over diverse rør (store rør til det midterste af taget, og små rør (den runde ende af et sneglebor kan også bruges) til det yderste). Derefter glattes med diverse håndværktøjer, fx håndgrebet på en fladtang, den runde del af et filehæfte eller lignende. Når taget efter gentagne bukninger og efterfølgende udglatninger har opnået den rette



Dansk Model-Jernbane Klub  
Tegningarkivet





facon, anbringes det i vognkassen og loddes fast - fig. 3.

Turen er nu kommet til den tilspidsede del af taget over førerrummene, der må laves i smådele og foregår således: Et stykke blik af samme bredde som gavlens midterfelt bukket med den aktuelle runding, efter tegningen, og således at den går ca. 1 mm ned i vognkassen. Det holdes nu forsigtigt på plads og afskæres hvor det møder det store tagstykke. Når dette er sket loddes det fast i begge ender. Et stykke blik af bredde som et af gavlens yderfelter bukket med den aktuelle runding, det holdes forsigtigt på plads og klippelinierne markeres fx ved ridsning med en passerspids. Stykket klippes til og loddes fast. Tilsvarende foretages i den anden side. Så mangler der kun en lille "trekant" i begge sider. Et stykke blik af passende bredde bukket i facon og holdes på plads. Igen markeres klippelinier med passerspidsen, idet de øvrige tagstykker nu kan bruges som "lineal" ved markeringen. Når stykket er klippet til, loddes det fast og processen gentages i den anden side - fig. 4.

Til sidst forstærkes lodningerne på den indvendige side med

pålodning af nogle små, ca. 2-3 mm brede, strimler på langs over lodningerne. Taget afrettes nu på ydersiden med en fil.

Når taget i vognens anden ende er færdigt, loddes et stykke 0,5 mm kobbertråd fast i overgangen mellem vognside og tag og files fladt.

Vi må nu slutte for denne gang med anbringelse af en taglanterne i hver ende af vognen. Den laves, som anført, også af kuglepennepatron ligesom den nederste frontlanterne, medens "listen" rundt om lanternen laves af et stykke 0,5 mm kobbertråd, der loddes fast - fig. 4 + 5.

Det skulle naturligvis stadig glæde os at høre om læsernes resultater, hvis du skulle få lyst til at gå igang. Det er da sket en enkelt gang før!!!

E.V.P.

PS.

Tro det om De vil, - på årets (1982) sidste dag, længe efter at redaktøren havde lukket for egentlige artikler, dumpede et brev ind gennem brevsprækken indeholdende det sidst udkomne nummer af UK-modelinformation (nr.

13, dec. 1982). Heri omtales, at man er meget langt fremme med forberedelserne til modeller af både en MO-vogn, en CL- og en CLS-vogn, ja man er så langt fremme, at man håber at kunne udsende MO-vognen, efter de sidste afpudsninger, i februar måned og de to personvogne ca. 6 uger senere. Alle tre vogne leveres denne gang som færdige vogne, altså ikke som byggesæt.

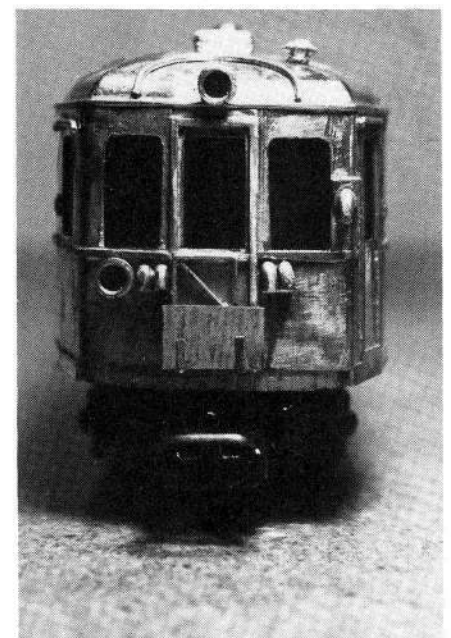
Ovennævnte projekt har indtil i dag været mig ganske ukendt, og var det derfor også, da jeg begyndte bygningen af mine vogne og aftalte med SIGNALPOSTENS redaktør, at vi ville bringe de tilsvarende byggebeskrivelser. Jeg synes imidlertid at det bør nævnes her, så modelbyggerne eventuelt kan nå at gøre sig deres overvejelser.

Prisen for UK-modellers MO-vogn forventes at blive under 600 kroner, medens det skal nævnes, at jeg agter at anvende (og har købt) en motorbogie, fremstillet af Nyboder Hobby, til min MO-vogn. Denne bogie og den tilsvarende løbebogie koster 380 kroner uden bogiesider, som eventuelt kan købes særskilt. Disse 380 kr. må man jo tage med i sine betragtninger når man overvejer selvbygning contra køb af en færdig vogn.

Det nævnes endvidere fra UK-modeller, at der lidt senere vil kunne købes løsdeler til deres model, såsom tagkølere, bogiesider m.m., alt i en meget fin udførelse - lover man.

Det bliver spændende af se!

E.V.P.



# JERNBANEØGER

## Æ KRINGELBAHN

(Aabenraa Amts Jernbaner)  
af Birger Wilcke.

Udgivet af Dansk Jernbane Klub  
Format 170 x 250 mm (750 g)  
256 sider tekst, 72 sider ill.  
Pris kr. 170,- + 8,- i porto fra  
Dansk Jernbane Klubs salgsaf-  
deling, Holmevej 8, 4340 Tølløse  
Giro 3 17 91 76

Man må undre sig - efter-  
hånden i endog temmelig høj  
grad - over, at jernbanebøger  
om samme bane partout skal  
falde over hinanden. Her fore-  
ligger samtidig udgivelse af to  
digre værker om Aabenraa Amts  
Jernbaner (og et mindre om  
statsbanen Rødebro-Løgumkloster  
som dog er en naturlig fortsæt-  
telse af hver af de to andre),  
medens det iøvrigt er længe si-  
den, at der overhovedet er ud-  
givet et værk i denne kategori.

Birger Wilckes bog kom mig  
først i hænde og omtales derfor  
først. Det er et bastant værk,  
som borer dybt (altfor dybt!)  
i forhistorien, i småuheld og  
i omtalen af ekspeditionssteder-  
ne, medens køreplaner, takster  
og driftsmateriellet m.v. er be-  
handlet let (lidt for let!).

Bogen forekom mig særdeles  
tung at komme igennem, og jeg  
forsøgte at analysere hvorfor.

For det første har man - vel  
af økonomiske årsager - todelt  
materialet, således at tekstsiderne  
overalt er ren tekst, medens  
foto, sporplaner og teg-  
ninger o.l. er indsat samlet i  
5 afsnit med hver 8 eller 16  
sider. Det betyder, at man -  
specielt under liniebeskrivelsen  
og beretningerne om de enkelte  
ekspeditionssteder - skal blade  
frem og tilbage i én uendelig-  
hed. (Den megen bladren frem  
og tilbage har iøvrigt ført til,  
at jeg inden længe selv kan  
flytte fotosiderne til, hvor de  
hører hjemme - indbindingen er  
ikke alt for solid).

For det andet forekommer tek-  
stens typografi mig ubehagelig  
(for lille skrift og for megen  
sværte) og opsætningen i kun  
én spalte med meget tæt linie-  
afstand trætter meget.

For det tredje er der mange  
(alt for mange!) citater på  
tysk, som det tog tid at "stave  
sig igennem". Jeg mener selv,  
at jeg er nogenlunde god til at  
læse tysk, men her var en del  
gammelt ord, hvoraf endda

et par stykker, som jeg ikke  
kunne finde i Gyldendals den  
røde, som gjorde, at jeg i de  
fleste tilfælde måtte tage citatet  
én gang til. I nogle tilfælde  
havde Wilcke selv uddraget  
kvintessensen af citatet - men  
det fandt jeg jo først ud af ef-  
ter at have læst det. Principi-  
elt mener jeg, at 99% at de be-  
nyttede citater burde have væ-  
ret oversat eller genfortalt af  
forfatteren. Jeg blev så "sur"  
over alle disse citater, at jeg  
brugte tid på en lille statistik,  
der siger, at af de 143 sider,  
der omhandler forhistorie og  
drift, er omkring de 10% (eller  
15 sider) tyske citater. Så ved  
læseren det.

For det fjerde har man været  
uheldig med fotosiderne. Flere  
er bragt i forkert format, et  
er glemt, nogle er spejlvendt,  
andre ombyttet - og for at af-  
hjælpe denne misere medfølger  
et lille rettelshæfte, hvor man  
beder læseren om at udføre det  
lille kunststykke at indklæbe  
erstatningsfoto forskellige steder  
i bogen, uden at forklare,  
hvordan man skal gøre dette,  
når rettelserne er trykt på for-  
og bagsiden af samme stykke  
papir. Oversigtskortet er også  
i forkert målestok (der mangler  
et par bidder hist og her af  
banen) og det fra forlaget lo-  
vede rettelshæfte var ikke  
fremkommet i skrivende stund.

For det femte er det trælsomt  
at skulle blade baglæns, sådan  
at forstå, at tekstomtalen af  
ekspeditionsstederne på stræk-  
ningen Åbenrå-Gråsten sker i  
retningen fra Åbenrå, medens  
billedsiderne med sporplaner er  
bragt i retningen fra Gråsten.  
For det sjette er alle sporplaner  
anbragt vandret i bogen -  
med retningen mod Åbenrå til  
venstre og retningen til Gråsten  
henholdsvis Løgumkloster til  
højre. Der er ingen "nordpil"  
på skitserne, hvilket absolut  
ikke letter orienteringen, og da  
jeg, når jeg ser et kort eller  
lignende, forventer at NORD er  
opad, fandt jeg det specielt  
forvirrende, at skitserne vedr.  
Løgumklosterbanen (hvor fler-  
tallet af stationerne faktisk  
ligger næsten ret øst-vest) er  
bragt med SYD opad. Jeg mener  
iøvrigt at kunne konstatere, at  
også forfatteren et par steder  
løber sur i verdenshjørnerne.

Nu må læseren ikke tro, at  
jeg ikke finder bogen læseværdig  
og oplysende. Forfatteren  
har lagt et kæmpearbejde i den  
og har vitteligt skabt et hi-  
storisk dokument. Han har en  
soleklar ret til at vurdere sit  
materiale og bringe det, der  
ligger hans hjerte nærmest, men  
anmelderen mener, at der er  
medtaget lidt for megen politik  
og polemik.

Der er en helt utrolig sam-  
ling fotos fra disse baner, og  
omslagsbillederne er endda far-  
velagt.

Og til sidst en lille - ven-  
ligt ment - bemærkning til Wil-  
cke (og andre forfattere!), som  
ofte anvender vendingen: "ube-  
tydelig" landsby. Vi forstår  
alle, hvad der menes, men or-  
det "ubetydelig" har i denne  
sammenhæng en negativ, ned-  
værdigende klang. Intet sted,  
hvor der lever mennesker, er  
"ubetydeligt" for dem, som ved  
skæbnens tilskikkelse er havnet  
lidt afsides og ensomt. Vendingen  
bør ændres til f.eks. "en  
ganske lille landsby" eller "en  
bebyggelse med kun få huse".

Holtrup

## AABENRAA AMTS JERNBANER 1899 - 1926.

af L.H. Hansen

Format 160 x 225 mm (750 g)

304 sider, rigt ill.

Pris kr. 159,75 fra

Niels Thomsens boghandel,  
Åbenrå eller hos boghandleren.

L.H. Hansens bog er - som  
Wilckes - et digert værk (de  
vejer pudsigt nok nøjagtigt det  
samme!), som fortæller historien  
på en lettere fordøjelig måde  
(eller er det bare fordi jeg  
først har læst Wilckes?). Der  
er ingen citater på tysk; den  
giver næsten samme liniebeskri-  
velse og omtale af ekspeditions-  
stederne, men har en anden op-  
deling af stoffet om driften og  
økonomien; der er lidt om sik-  
kerhedstjenesten, billetter, post  
og noget om personale samt -  
og som Wilcke - lidt om, hvad  
der kan ses af rester i dag.

Bogens typografi tiltaler mig  
særdeles meget og billeder m.v.  
findes spredt i bogen i nærhe-  
den af den tilhørende tekst.  
Der er ikke nær så mange bil-  
leder som i Wilckes bog; der  
er mange gengangere, men dog  
også en del "solister" i L.H.  
Hansens bog.

Der er sporplaner for alle  
stationer - bortset fra trinbræt-  
ter uden sidespor; de kommer  
i samme rækkefølge som be-  
skrivelsen, men er også her om



en vandret akse og uden nord-pil. L.H.H. løber også sur i verdenshjørnerne hist og her.

Der er 3 oversigtskort over delstrækningerne Åbenrå-Gråsten Åbenrå-Hovslund og Hovslund-Løgumkloster, men desværre med en indtegnet linieføring, hvor mange af banens små slyngninger er udeladt, hvorfor beskrivelsen i teksten ikke altid harmonerer med kortet (gælder i hvert fald for beskrivelsen om Nørby).

Materiellet er lidt udførligere beskrevet, men der mangler tegninger af materiellet. Der er et par gode billeder af loko med "skørt".

Og så kommer mit store dilemma - hvilken bog skal jeg nu anbefale?

Havde der kun været en var der jo intet dilemma. Men nu!! Ja - der er mange punkter, hvor de to forfattere ikke er helt enige. Det gælder sporplanerne (længdeangivelser m.m.), ejerforholdene for stationskroerne (navne og årstal), trafik-tallene og forskellige forhold i det historiske.

L.H.Hansens bog synes lettere at gå til end Wilckes.

Wilckes har mange flere fotos end L.H. Hansens.

Der er nok ikke anden udvej end at man anskaffer dem begge!

Holtrup

KLOSTERBANEN og RØMØBANEN af P. Thomassen  
Udgivet af ptbøger  
Format 170 x 250 mm (190 g)  
68 sider, 60 ill.  
Pris kr. 75,-  
I kommission hos Rosenkilde & Bagger.

P. Thomassen har udgivet en ny bog om en sønderjysk statsbane-sidebanes historie, denne gang om strækningen Røde Kro-Løgumkloster-Bredebro og i samme bog tillige historien om hestebanen på Rømø.

For at tage Løgumklosterbanen først. Forfatteren har her disponeret sit stof som i tidligere bøger og giver i de forskellige afsnit udmærkede og ret udtømmende oplysninger om anlæg, drift og stationer samt afslutningen på jernbaneepoken på den egn, banen gennemløb.

Ved gennemlæsningen forekommer enkelte småting lidt uforståelige. Blandt andet omtalen af Ellum station, hvor der dels nævnes de meget små

tal for godsbefordringen til og fra stationen, dels tales om ulemperne for automobiltrafikken ved den stationen nærliggende niveauoverkørsel på dage med megen rangering.

Som et fremskridt i forhold til tidligere bøger om sønderjyske sidebaner kan nævnes, at der i bogen bringes sporplaner af samtlige stationer på strækningen (excl. Røde Kro, som burde have været medtaget) i fin udførelse, og at billedmaterialet formentlig er det kvalitetsmæssigt bedste og mest mulige, der kan tilvejebringes i dag.

At hestebanen på Rømø også er kommet med i bogen, giver forfatteren selv en udmærket forklaring på. Skildringen af denne Danmarks helt ubestridt mest ejendommelige trafikbane er overordentlig interessant om end lidt rodet. Billedmaterialet er imponerende, magen til "jernbanemateriel", som det der i årene 1899-1940 kørte på Rømø har ikke eksisteret andre steder i Kongeriget.

Bogen kan trods den ret høje pris varmt anbefales til enhver i jernbaner interesseret - ikke mindst på grund af afsnittet om Rømø-banen.

Ib V. Andersen

#### SIGNALPOSTEN, DRIFTSREGNSKAB 1982

	Indtægter	Udgifter
18. årgang 1982	82.296,10	85.766,81
gl. årgang (op til 17.)	6.891,20 )	
... og så kommer toget, Trine	278,45 )	
Supplement til Bay	172,05 )	
Danske jernbanestrækninger I + II	520,50 )	
Fotohefter 1 + 2	195,90 )	
Fotohefter 3 + 4	784,90 )	2.814,40
Romantik i røg og damp	1.103,35 )	
Old-Timere i model	1.690,40 )	
Damptrækkraft i model	2.469,25 )	
Årets overskud		7.820,89
Balance	96.402,10	96.402,10

#### STATUS pr. 31. december 1982

	Aktiver	Passiver
Beholdninger (likv. midler)	78.129,31	
Kapitalbevis i SDS	5.000,-	
Forudbetalte abonnementer		40.200,10
MOMS-mellemværende		9.472,46
Diverse kreditorer		564,-
Formue 1/1 82	25.071,86	
+ overskud	7.820,89	
	= formue 31/12 82:	32.892,75
Balance	83.129,31	83.129,31

# Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

## OMBYGNINGEN AF M/F DRONNING MARGRETHE II OG M/F PRINS HENRIK

En af forudsætningerne for gennemførelsen af DSB plan 74 var anskaffelsen af 2 nye hurtige jernbanefærger til Storebæltsoverfarten. De nye færger, der begge blev bygget af Nakskov Skibsværft, blev leveret og indsat i driften henholdsvis i 1973 (M/F DRONNING MARGRETHE II) og 1974 (M/F PRINS HENRIK) og således, at plan K 74 som forudset kunne iværksættes fra køreplansskiftet i maj 1974. Planen krævede endnu en jernbanefærge på Storebæltsoverfarten, denne tredje jernbanefærge blev M/F PRINSESSER BENEDIKTE, der er bygget i 1959. Ved indsættelsen af de såkaldte intercitytog var der herefter timedrift mellem København og Fredericia/Århus, og de fleste af vognene i disse tog blev overført over Storebælt.

Med anskaffelsen af de 3 nye 4-sporede jernbanefærger til Storebæltsoverfarten - M/F DRONNING INGRID, M/F PRINS JOACHIM og M/F KRONPRINS FREDERIK - der blev indsat i driften i 1980 og 1981, kunne 3 af de ældste 3-sporede jernbanefærger ved Storebæltsoverfarten udrangeres. Samtidig blev det muligt at overføre M/F DRONNING MARGRETHE II og M/F PRINS HENRIK til Rødby-Puttgardenoverfarten, hvorved overførselskapaciteten på denne overfart kunne øges væsentligt. Omstationeringen af de to færger forudsatte dog en ombygning af de to skibe, i hvilken forbindelse der tillige blev udført en forlængelse af de to færger samt indbygning af et nyt automobildek.

Efter at begge færger nu er afgivet til drift, er de hjemmehørende i Rødby, men kun M/F PRINS HENRIK er fast stationeret ved Rødby-Puttgardenoverfarten, idet M/F DRONNING MARGRETHE II påregnes benyttet som afløserfærge for de store intercityfærger på Storebæltsoverfarten og som afløser for automobilfærgerne på Halsskov-Knudshovedoverfarten, idet den udover den nedenfor beskrevne ombygning tillige er blevet ombygget for transport af "farligt gods" ligesom M/F SPROGØ. Tillige påregnes det, at M/F DRONNING MARGRETHE II eventuelt også vil blive anvendt til

afløsning for færgerne på Kalundborg-Århusoverfarten.

Ved omstationeringen af de to tidligere Storebæltsfærger til Rødby-Puttgardenoverfarten kunne M/F KNUDSHOVED frigøres fra denne overfart og vende tilbage til Halsskov-Knudshovedoverfarten, der således også fik øget overførselskapacitet.

I forbindelse med omstationeringen af M/F DRONNING MARGRETHE II og M/F PRINS HENRIK til Rødby-Puttgardenoverfarten blev opstillet det krav, at færgerne skulle have omtrent den samme overførselskapacitet, som den hidtil ved overfarten sejlede danske færge M/F DANMARK. Denne færge har to vogndek, hvoraf det nederste benyttes til overførsel af jernbanevogne, busser, lastbiler og campingvogne og det øverste

udelukkende til almindelige personbiler.

Før M/F DRONNING MARGRETHE II og M/F PRINS HENRIK kunne indsættes i sejlads på de nævnte overfarter, var det nødvendigt at ombygge færgernes agterskibe, således at de svarede til færgeljerne i Puttgarden og Knudshoved. Dette medførte, at der af hensyn til sejladsen på Rødby-Puttgardenoverfarten måtte udføres en sporforlægning på agterdækket og etableres et nyt stoparrangement agter, bygges hækport m.v.

For at opnå større overførselskapacitet blev det endvidere besluttet at forlænge færgerne med 12 meter og at hæve overbygningen 2,5 meter samt indbygge et personbildæk.

De to færger var som nævnt



Den ombyggede M/F DRONNING MARGRETHE II



Vogndek på M/F PRINS HENRIK, aug. 1982



bygget af Nakskov Skibsværft, og det blev da også dette værft, der fik overdraget opgaven med ombygningen og forlængelsen af skibene.

Den første af de to færger, der skulle ombygges var M/F PRINS HENRIK, der sejlede sin sidste tur som IC-færge i den gamle skikkelse den 27. september 1980. Derefter blev den oplagt i Halsskov for afrigning, hvorefter færgen afgik til Nakskov, hvor den straks blev taget i tørdok. Værftet gik herefter i gang med forberedelserne til forlængelsen og løftningen af færgen. Af disse to operationer var sidstnævnte den vanskeligste, idet det i forbindelse med indretningen af det nye automobildek drejede sig om løftning af meget store mængder stål i den øverste del af færgens overbygning. Forlængelse af færgen er langt fra noget nyt indenfor DSB, hvorimod indbygning af et helt nyt dek var en operation, som kun havde været udført to gange tidligere på de to færger på Kalundborg-Århusoverfarten: M/F PRINSESSE

ANNEMARIE og M/F PRINSESSE ELISABETH.

Hvorledes forlængelsen og ombygningen af M/F DRONNING MARGRETHE II og M/F PRINS HENRIK iøvrigt skulle udføres ses af tegningen hosstående.

På tegningen ses hvilke områder af færgerne, der især blev berørt og det fremgår også klart, at der var tale om en meget kompliceret opgave, som krævede stor teknisk dygtighed.

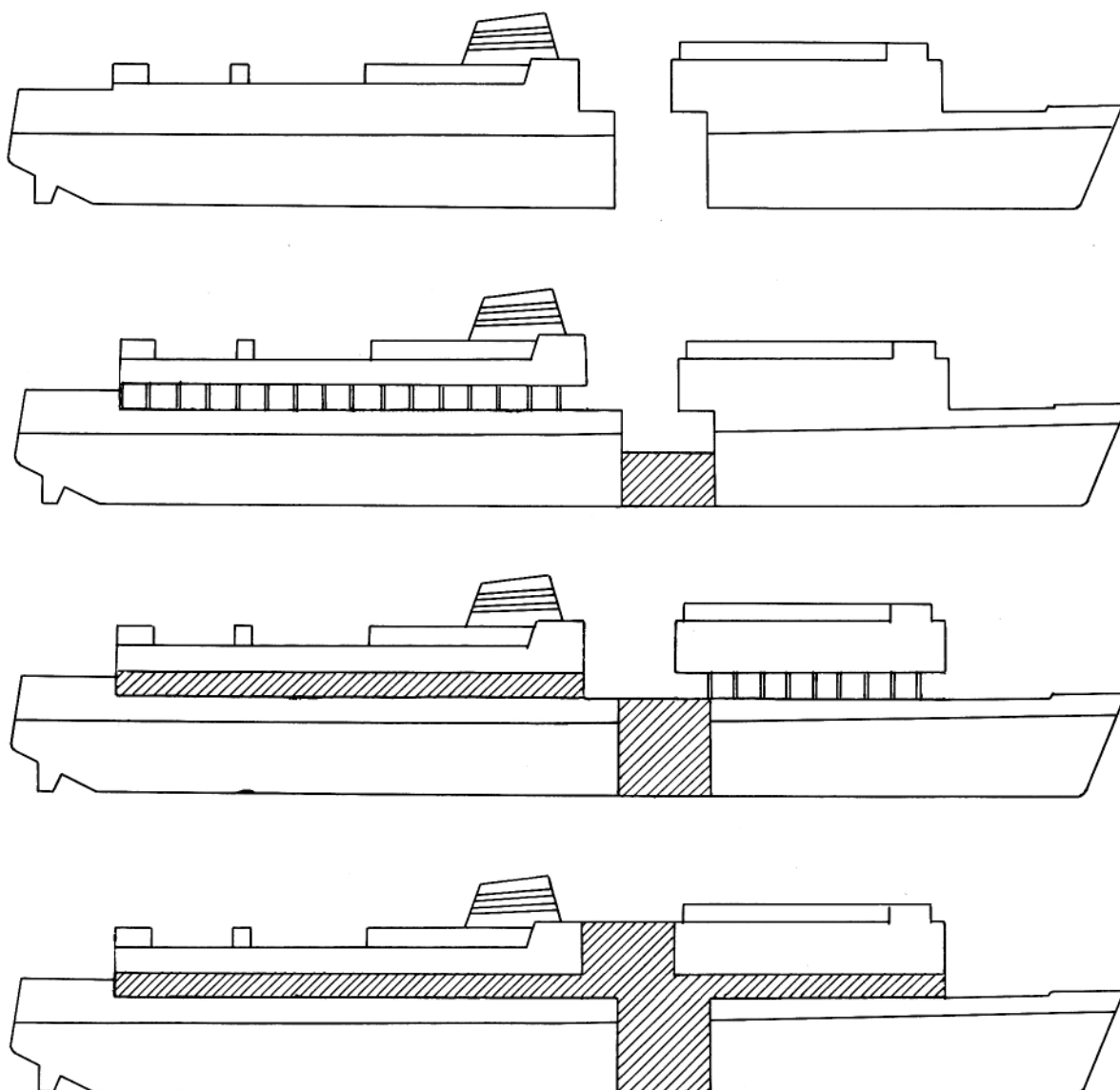
Som nævnt var M/F PRINS HENRIK den første færge, der skulle ombygges, og første del af den vanskelige opgave, nemlig at trække færgens forskib 12 m frem, blev udført den 22. november 1980 og forløb uden større vanskeligheder. Forskibet, der vejede 1400 tons, blev trukket de 12 m frem i løbet af 28 minutter, og kontrolmålinger viste kun meget små afvigelser og skævheder.

Anden og tredje del af operationen var løftningen af overbygningerne i henholdsvis agterskib og forskib. Det drejede sig om henholdsvis ca. 430 tons og ca. 530 tons. Til hver af

disse opgaver blev anvendt 45 donkrafte, der alle skulle løfte lige hurtigt og med det samme løftetryk. Hvert løftested kunne afgive elektriske signaler til en kommandocentral, som ved lyssignaler og plakater gav ordrer til operatørerne. Ca. 100 udvalgte arbejdere fra værftet medvirkede som operatører ved løftningerne, der forløb heldigt og med kun få og mindre uheld. Agterskibet blev løftet den 6. december 1980 og forskibet den 17. januar 1981.

Herefter kunne ombygningen og herunder indbygningen af de nye dele påbegyndes, og da disse arbejder forløb som planlagt, blev det forventet, at færgen kunne blive færdig til indsættelse på Rødby-Puttgardenoverfarten ved overgangen til sommerkøreplanen 1981.

Imidlertid udbrød der den 13. februar 1981 en voldsom brand ombord på færgen i tjenerapteringen med omfattende skader til følge, som medførte, at afleveringsfristen fra værftet ikke kunne overholdes, idet røgskaderne forårsagede, at alt



i agterskibet skulle ryddes ind til bart stål, nedvaskes og genopbygges i nye materialer.

Hovedmotorerne i M/F PRINS HENRIK havde som bekendt flere gange tidligere givet anledning til driftsforstyrrelser, og allerede i efteråret 1975 var der blevet udført en større reparation med bl.a. udskiftning af motorstativerne, hvorunder hovedmotorerne havde været taget ud gennem færgens bund. Da

hovedmotorerne fremdeles gav anledning til problemer, blev der derfor samtidig med ombygningen og forlængelsen af færgen udført en større renovering af disse. Hovedmotorernes ydelse i såvel M/F PRINS HENRIK som i M/F DRONNING MARGRETHE II er iøvrigt uændret efter ombygningen og forlængelsen.

De udførte ændringer i færgernes hoveddimensioner fremgår af følgende oversigt:

	Oprindelige dimensioner	Nye dimensioner efter forlængelsen
Længde overalt	132,66 m	144,56 m
Længde mellem p.p. i vandlinie 4,50 m	127,50 m	139,50 m
Bredde max. over fenderlister	17,70 m	17,71 m
Dybgang, lastet fra kølens overkant (moulded)	4,50 m	5,02 m
Højde mellem mellemdæk og vogndæk i borde	2,85 m	uændret
Højde mellem vogndæk og vingedæk i borde	2,60 m	uændret
Højde mellem vogndæk og øverste autodæk i borde	5,30 m	uændret
Højde mellem øverste autodæk og salondæk i borde		2,10 m
Højde mellem salondæk og bådedæk og bådedæk og brodæk	2,75 m	uændret
Største effektive længde af:		
1) Midterspor fra stopbom agter til stopbom for	ca. 124,6 m	ca. 134,6 m
2) Midterspor fra stopbom agter til agterste frispør for	ca. 92,4 m	ca. 102,3 m
3) Sidespor fra stopbom agter til stopbom for	ca. 124,1 m	ca. 135,0 m
4) Sidespor fra stopbom agter til forreste frispør for	ca. 104,1 m	ca. 115,0 m
5) Sidespor fra stopbom agter til agterste frispør for	ca. 91,8 m	ca. 102,6 m
Største samlede effektive sporenlængde	ca. 320,6 m	ca. 352,3 m

Max. fart: 17,0 knob

Overførselskapacitet: 12 store personvogne á 26,4 m eller ca. 30 godsvogne.

Max. antal rejsende: 1500 ved fuld last af jernbanevogne (personvogne). Sejler færgen som bilfærge kan der overføres 1173 passagerer.

Ændringerne i færgernes indretning og aptering er som allerede nævnt meget omfattende, således at en helt udtømmende omtale ikke er mulig indenfor dette blads rammer. I det følgende derfor kun en omtale af de væsentligste og mest iøjnefaldende forandringer.

På færgernes mellemdæk har ombygningen og forlængelsen og de dermed øgede pladsforhold

givet mulighed for udvidelse af mandskabsapteringen. Af væsentlige ændringer kan nævnes, at kamrene for færgens maskinofficerer nu er flyttet hen foran maskinrummet, og at der her tillige er indrettet baderum og opholdsfaciliteter for lastbilchauffører. Den gamle maskinmesteraptering er ændret til aptering for motormænd, bådsmænd og tømmer samt garderobe for

dagmænd samt dagmødsmesse.

Forandringerne på togdækket er især synlige agter, hvor sporforløbet er ændret således, at det passer til de tyske færgelejer i Puttgarden. Stoparrangementet er også helt ændret og endvidere er der foretaget forandringer i strømforsyningen af overførselsvognene.

Færgens nye automobildæk, der har plads til ca. 125 bilenheder er indrettet omkring to midterhuse, således at der fremkommer 3 x 2 kørebaner eller bilbaner. Denne indretning er nødvendig af hensyn til færgens konstruktion som jernbanefærge. Midterhusene indeholder trapper og elevatorer med forbindelse til færgens øvrige dæk, forskellige tekniske rum, handicappetoilet samt et puslerum for rejsende med småbørn. Adgangen til disse rum er dog vanskelig, dersom færgen har fuld last af automobiler.

Til- og frakørslen fra det nye automobildæk sker ad eksisterende ramper i de forskellige færgehavne. I Rødby og Halskov gennem midterport i forskibet, i Puttgarden gennem SB og BB sideporte agter og i Knudshoved gennem midterport agter.

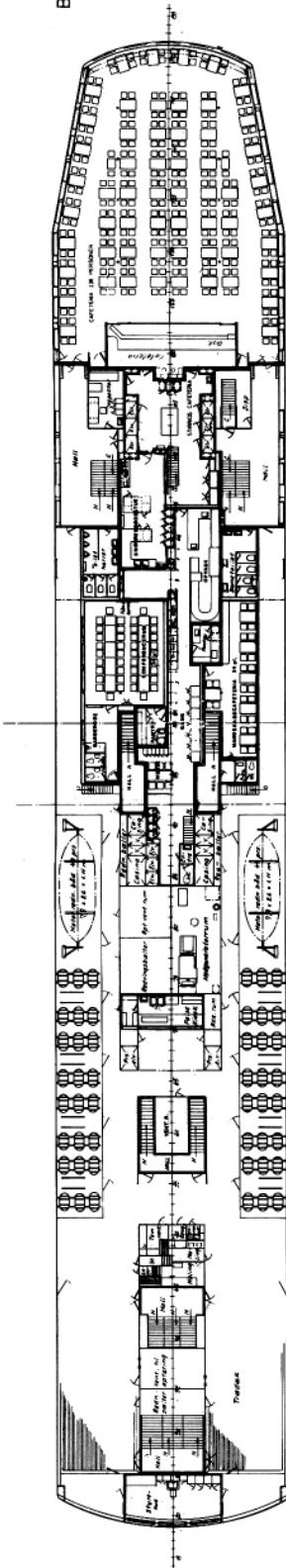
Salondækket er formentlig det sted på færgen, hvor de største forandringer er synlige for de rejsende. Hele forreste 1. og 2. kl. spisesalon er fjernet, og i stedet er nu indrettet et supermarked med plads til 116 containere og med 7 kasseekspeditioner. Af hensyn til anvendelsen af færgen på Storebæltsoverfarten kan supermarkedet med undtagelse af kasseekspeditionerne i M/F DRONNING MARGRETHE II fjernes, og almindelige siddepladser indrettes i stedet. Afrigningen af supermarkedet kan udføres på 4 timer, medens opstillingen af borde og stole tager 6 timer. I forbindelse med indretningen af supermarkedet er udført provianteringsporte i begge sider af færgen, hvorfra der er forbindelse med nye vareelevatorer i land i Rødby.

Agten for supermarkedet er foretaget en del ændringer i forbindelse med fjernelsen af det hidtil værende stirrds m.v. De mest markante forandringer i færgens indretning er imidlertid tilvejebringelsen af en butikarkade omfattende en souvenirkiosk, parfumebutik, information, vekselkiosk samt en mindre kiosk og en telefonboks.

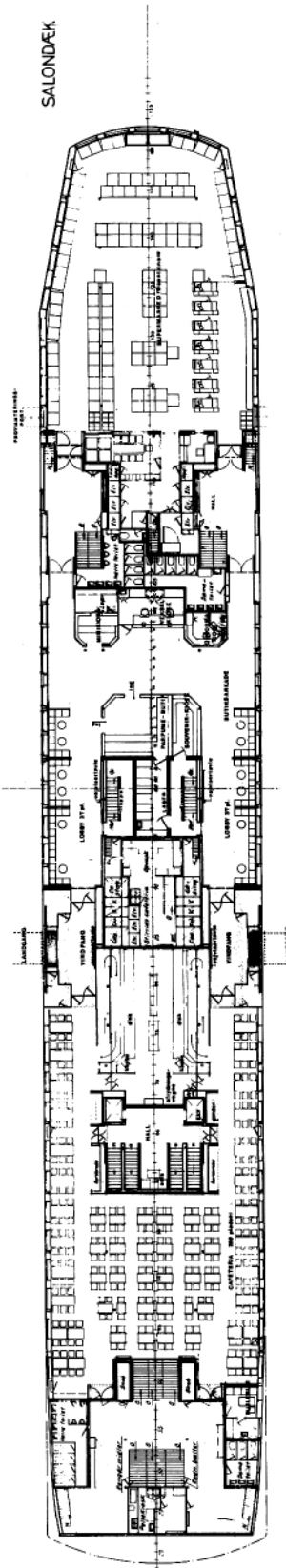
Videre agter er der også foretaget en del ændringer og udvidelser, bl.a. ved indretning af en hall med trappeforbindelser såvel til det ovenover værende bådedæk som til auto-



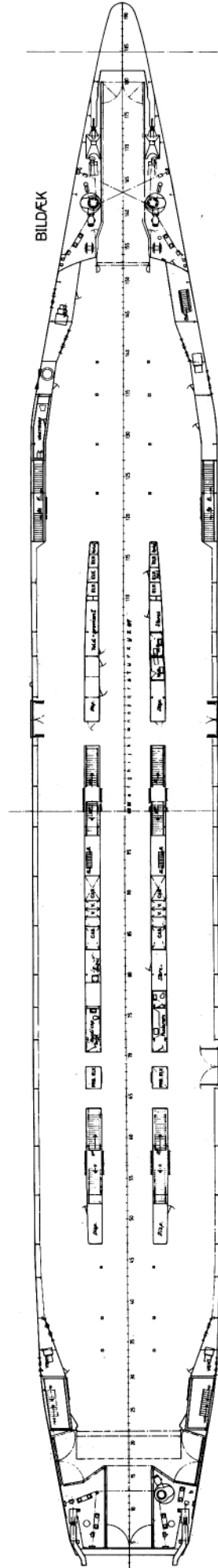
BÄDEDEK

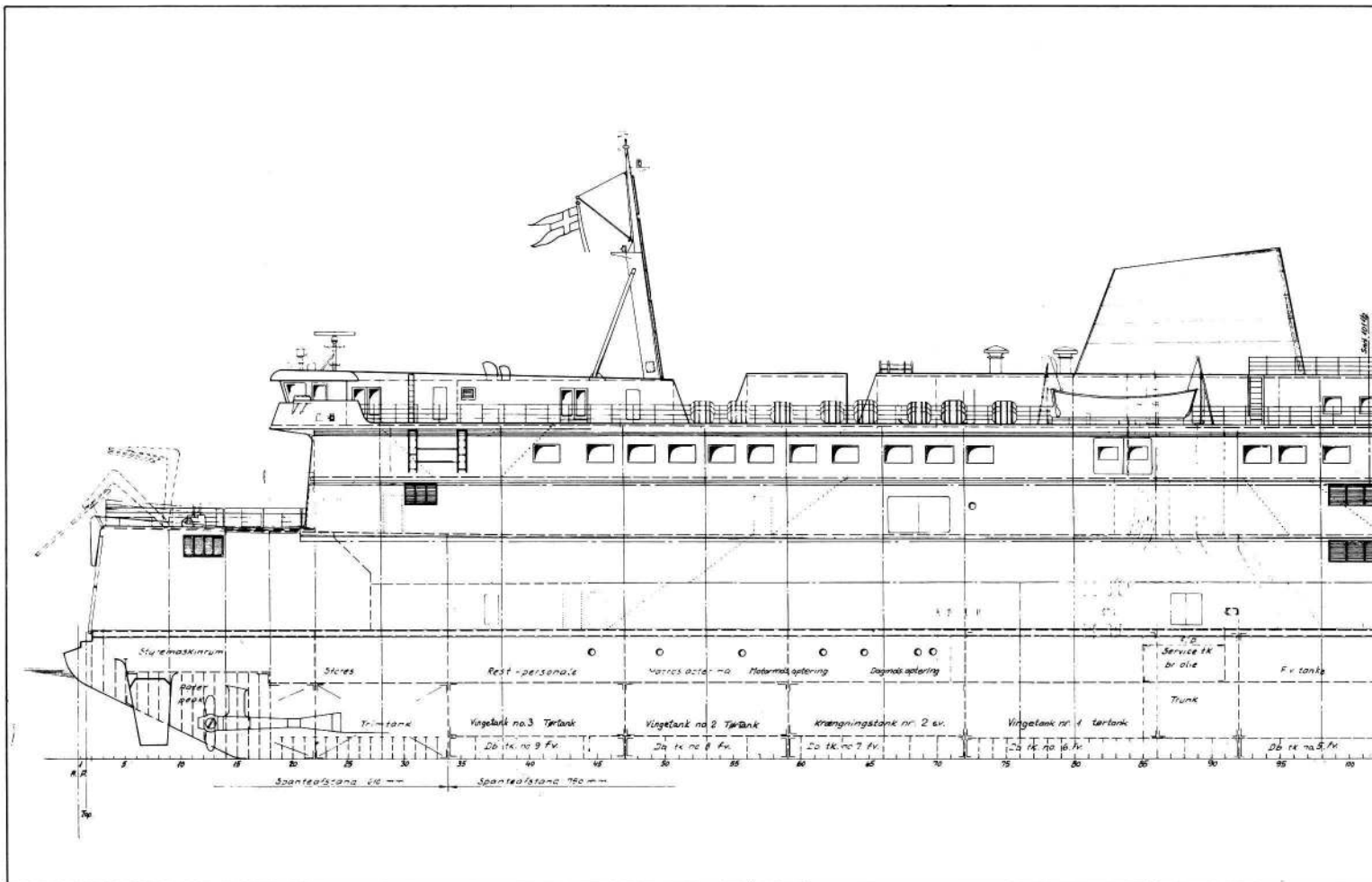


SALONDEK



BILDEK





mobil- og togdækkene nedenunder. I denne forbindelse er den tidligere legestue fjernet og de midterste dele af cafeteriet flyttet agterover. Den agterste del af salondækket indeholder foruden trappeopgange en del siddepladser tilvejebragt ved anbringelse af lette fastskruede stole.

Færgens bådedæk har gennemgået en række væsentlige ændringer. Dog ikke for så vidt angår cafeteriet i forskibet i M/F PRINS HENRIK, hvorimod cafeteriet i M/F DRONNING MARGRETHE II er blevet delt, således at der er indrettet restauration i den midterste del med tjenerservering afskærmet mod cafeteriet af lette flytbare skærmvægge. De til cafeteriet/restaurationen hørende faciliteter (stirrids, smørrebrødsrum m.v.) er noget ombygget. Herudover er der agten for disse rum i bagbords side indrettet et konferencerum med 40 siddepladser med tilhørende garderobe og toiletrum. Endvidere findes i færgens modsatte side et mandskabscafeterie med 24 pladser. Agten for skorstenen mellem de to hidtil eksisterende dækshuse er nu indrettet et dækshus med trapper til det nedenunder værende salondæk. Ag-

terste dækshus og styrehus er ikke ændret.

På brodækket er styrehuset blevet udvidet næsten helt frem til forkanten af færgens overbygning, og det er derved blevet meget stort og rummeligt. På M/F DRONNING MARGRETHE II er brovingerne blevet tilsvarende flyttet frem, således at forkanten flugter med styrehusets forkant. På M/F PRINS HENRIK er brovingerne ikke

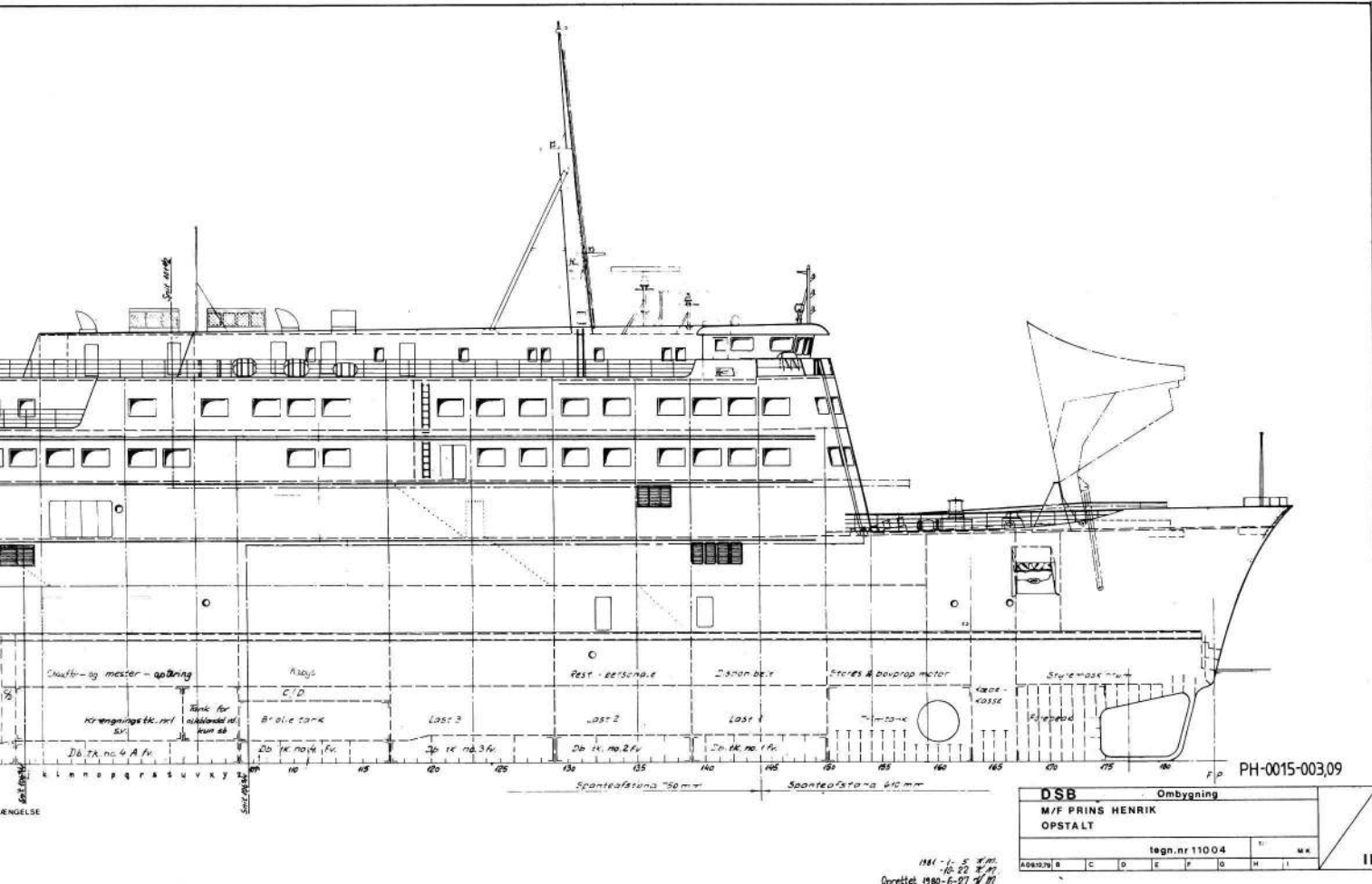
blevet flyttet tilsvarende frem. Det store dækshus bag styrehuset er i det væsentlige ikke ændret. Derimod er der tilbygget et ventilationsrum.

Det er allerede nævnt, hvornår M/F PRINS HENRIK ankom til værftet for at gennemgå den store ombygning. Det var herefter ventet, at færgen som også allerede nævnt kunne blive færdig så betids, at den kunne indsættes på Rødby-Puttgarden-



M/F PRINS HENRIK. Puttgarden, ilandkørsel fra øverste autodæk, aug. 1982





overfarten ved sommerkøreplå-  
nens ikrafttråden i maj 1981,  
men den voldsomme brand for-  
sinkede afleveringen så meget,  
at færgen først den 25. septem-  
ber 1981 kunne sættes i fart.  
Færgen har herefter - med en  
del afbrydelser - sejlet fast på  
denne overfart.

M/F DRONNING MARGRETHE  
II sejlede for sidste gang i sin  
oprindelige skikkelse på Store-  
bæltsoverfarten den 6. maj 1981

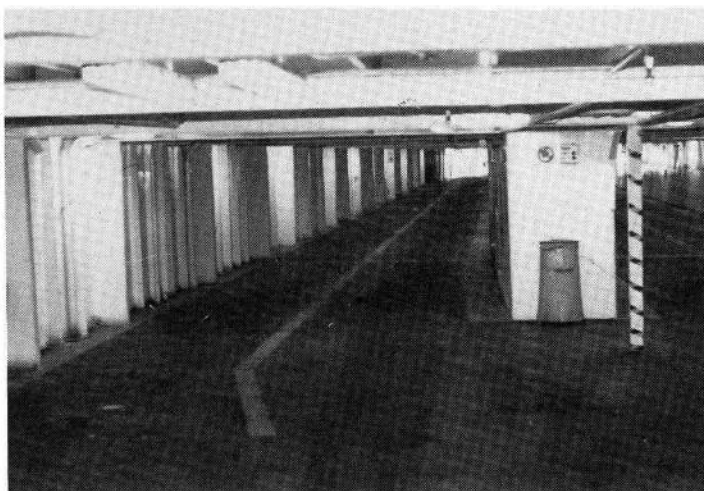
hvorefter den efter oplægning  
i Halsskov for afrigning afsej-  
lede til Nakskov. Ombygningen  
og forlængelsen af denne færge  
kom til at foregå som forud  
planlagt, og i dagene 3./4.  
april 1982 foretog den en rund-  
tur til de overfarter, hvor det  
kan komme på tale af anvende  
den, for at prøve færgeløjer  
m.v. Færgen var dog ikke i  
Kalundborg, fordi bundsikring  
ikke var udbygget til færgens

længde.

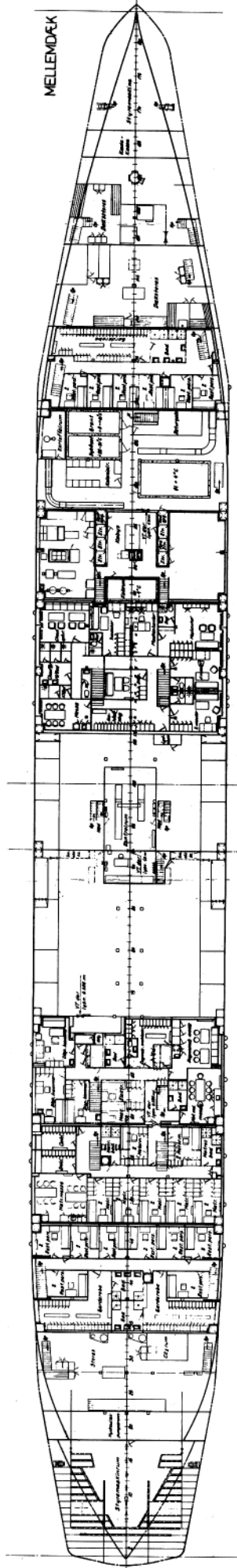
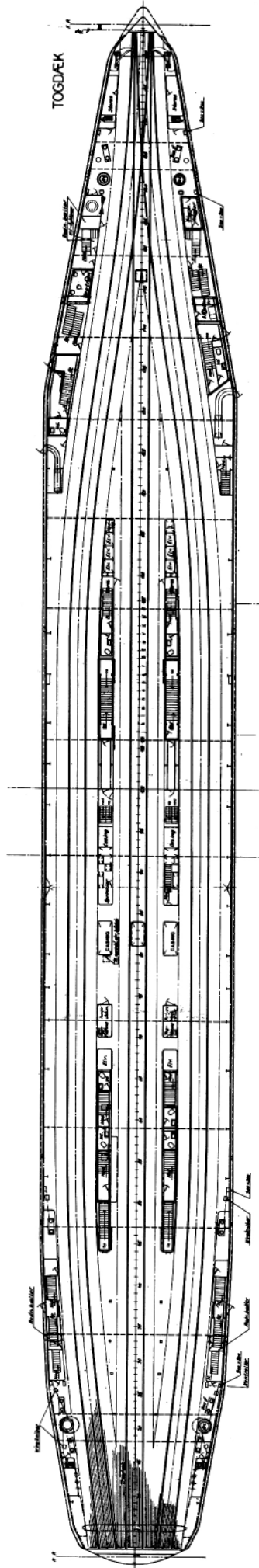
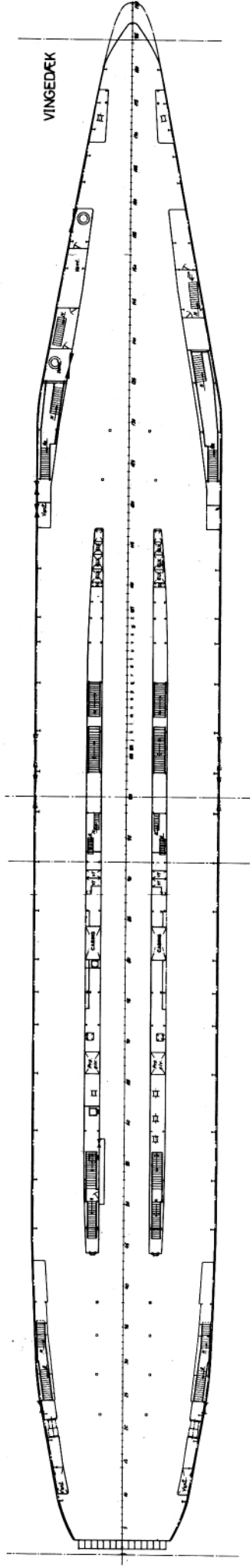
Efter at de to færger påny  
er gået i fart har der været en  
del vanskeligheder af forskellig  
art, som ikke var forudset ved  
beslutningen om ombygningen  
og forlængelsen. Specielt har  
sejladserne med M/F PRINS HEN-  
RIK frembudt problemer, hvilket  
desværre har resulteret i nogle  
uheld af forskellig art, der har  
haft værftsoophold til følge. Pro-  
blemerne hidrører i særlig grad  
fra den større overbygning,  
færgerne nu har, sammenholdt  
med en mindre dybgang end  
forudset ved skibenes ombyg-  
ning og forlængelse.

I den anledning er der al-  
lerede foretaget en del for at  
afhjælpe manglerne. Således er  
arealet af færgernes forror ble-  
vet forøget med 35% og arealet  
af hver af agterrorene med 18%,  
hvorefter rorene bedre svarer  
til færgernes nuværende størrel-  
se. Endvidere er der indbygget  
et udligningsrør (bovkrydsrør)  
i færgernes forskibe ved siden  
af den oprindelige bovpropel,  
hvorved der blev opnået en  
yderligere forbedring af manø-  
verevnen, når bovpropellerne  
anvendes.

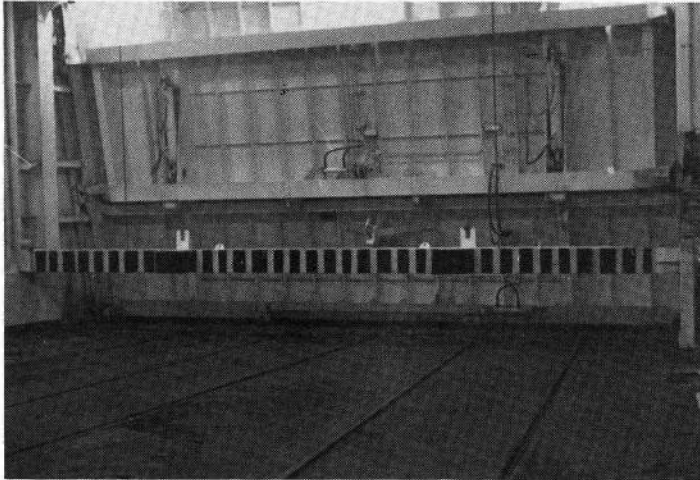
Herudover blev det besluttet  
at indbygge endnu en bovpropel  
i hver af de to færger, hvilket  
er sket i efteråret 1982, medens



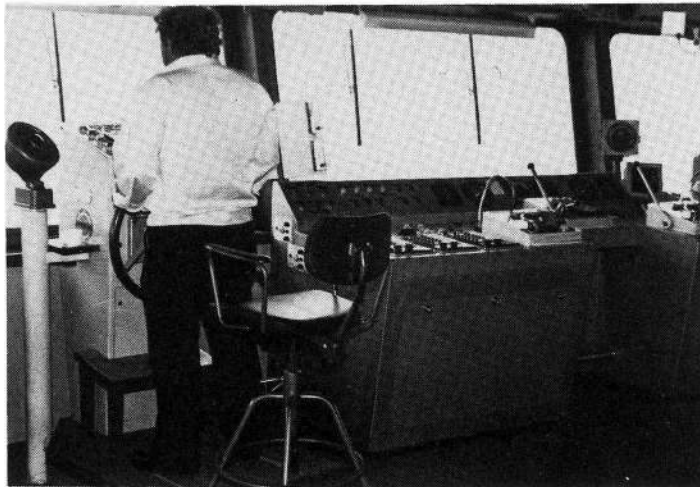
M/F PRINS HENRIK, øverste autodæk, aug. 1982







M/F PRINS HENRIK, Agterskib på vogndæk med stoparrangement, aug. 1982



M/F DRONNING MARGRETHE II, styrehus, aug. 1982

færgerne var til eftersyn ved Frederikshavn Værft. De nye bovpropeller er mekanisk drevet af en 1380 hk Deutz dieselmotor (type BA16M816), der kan startes op på 30 sekunder. Dieselmotoren er sammen med det nødvendige tilbehør indbygget i last 1, der i den anledning måtte omdannes til ubemandet maskinrum.

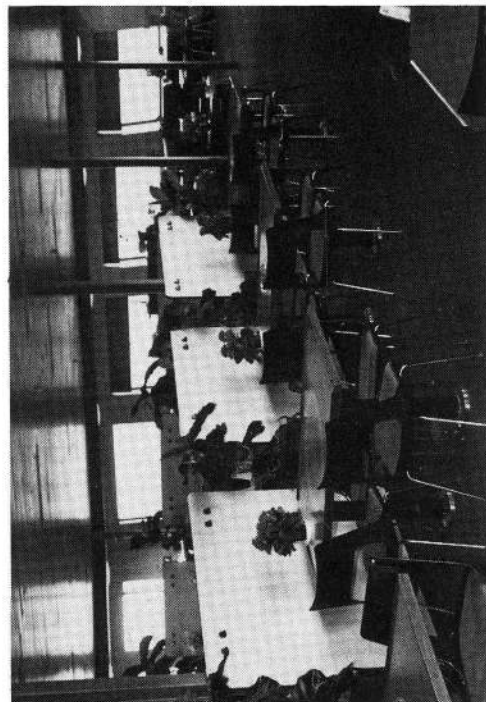
Efter de nævnte foranstaltninger sammen med andre forbedringer, der er udført, påregnes det, at de to færger fuldt ud vil svare til de forventninger, der er stillet til dem. En lang række af statsbarnernes overfarter vil derefter i mange år blive besejlet med fuldt moderne færgemateriel, der såvel med hensyn til komfort som overførselskapacitet vil være fuldt tilfredsstillende.

Ib V. Andersen

Som læseren ser, er det nu nødvendigt for ham at vende bladet 90°. Det er ikke med redaktørens gode vilje, at dette skulle ske, men skyldes stoffets sammensætning, som med henblik på opsætningen er uheldig med mange tegninger, skemaer og fotos, som ikke kunne bringes til at harmonere med den forholdsvis korte tekst. Undskyld mange gange - red.



M/F PRINS HENRIK, kasseekspektioner i supermarkedet, aug. 1982



M/F DRONNING MARGRETHE II, cafeteria med restaurationsafsnit, aug. 1982

# MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

TRIANGEL mod. VII - fortsat

Den 20. januar 1880 åbnedes Gribskovbanen, og man havde hermed indført noget her i landet helt nyt og uprøvet: Tog, fremført af personførende motorvogne - en af de "vilde ideer" fra W.R. Rowan, lederen af Randers Jernbanevognfabrik. Motorvognene var på den tid naturligvis dampdrevne, men maskineriet var kun dimensioneret til at de kunne fremføre sig selv og en enkelt personvogn plus højst et par læsede godsvogne.

Der var til åbningen anskaffet 2 dampvogne, 2 personvogne samt 20 åbne godsvogne af forskellig slags. Endelig havde man også modvilligt måttet anskaffe et ganske lille "almindeligt" damplokomotiv til snerydning, "store" tog og som reserve for dampvognene. Dette loko var kun ubetydeligt kraftigere end dampvognsmaskinerne, og det viste sig snart, at man med det omtalte materiel kun dårligt kunne klare spidsbelastningerne, specielt store sommersøndage med mangedoblet passagertilstrømning. For det første kunne dampvognene + de to personvogne slet ikke rumme alle de mange rejsende. Denne kalamitet kunne i nogen grad klares ved indsættelse af åbne godsvogne med "sejl", d.v.s. med baldakiner af presenningstof og løse bænke, men så opstod kalamitet nr. 2: Dampvognene og det diminutive lokomotiv kunne ikke trække de mange vogne - i hvert fald ikke med en rimelig hastighed, så køreplanen kunne ikke overholdes.

Først efter 10 års trængsler fik man råd til at anskaffe endnu et lille damplokomotiv, ikke meget større end det første, og først med forlængelsen fra Græsted til Gilleleje i 1896 og tilkomsten af sidegrenen Kagerup-Helsingør i 1897 fik man bevilling til et par rimeligt kraftige, 3-koblede lokomotiver, så man havde en ordentlig reserve at sætte ind på store trafikdage. Herefter steg både trafik og overskud, og der anskaffedes efterhånden hele 7 stk. af de 3-koblede maskiner - og endelig i 1924 til åbningen af Tisvildebanen 2 MEGET større lokomotiver, så man nu kunne fremføre både mange og store tog - og man havde naturligvis også fået forøget vognparken meget betydeligt,

idet man allerede før 1920 havde ikke mindre end 16 brugbare personvogne.

Men så begyndte det hurtigt at stramme til om banens økonomi. Overskuddet var efter århundredskiftet vokset op til et maximum, der nåedes i 1921/22 med 124.000 kr., men herefter gik det meget hurtigt ned ad bakke, og 1926/27 optrådte det første underskud i banens historie: ÷ 56.000 kr.

Hos GDS havde man allerede læst skriften på væggen og året før bestilt to benzinmotorvogne hos DfA i Odense. De leveredes til sommerkøreplanens ikrafttræden i 1927, og det var vel udgifterne til motorvognene (ca. 100.000 kr. for 2 stk.) og medfølgende udgifter til indretning af bivogne, remisepladser og værkstedsfaciliteter m.v., der forårsagede det kraftige dyk under nulpunktet i driftsresultatet. Herefter udviste de allerfleste år helt til 1954 vekslende overskud, hvorefter underskuddene voksede med rivende hast - ganske som ved andre baner. Gribskovbanen har altså i økonomisk henseende været betydeligt bedre stillet end de fleste andre privatbaner, og man var derfor også temmelig længe om at bestemme sig for motorisering, da man mente at have tid til at vente og se, hvordan man ved andre baner var tilfreds med motorvognene.

Resultatet var da også, at man startede med et par gode, "færdigudviklede" Triangelvogne der kørte så godt som problemfrit i over 30 år, mens dampvognene kun kørte i ca. 15 år, hvorefter de omdannedes til almindelige personvogne og maskineriet til små, meget særpregede damplokomotiver.

De gamle dampvognes maskineri kunne yde omkring 50 hk, mens Triangelvognenes motor ydede 100. Dampvognstoget måtte efter reglerne ikke have en større samlet togvægt end 60 t, mens der tilsvarende kun tilloddes ca. 50 t for en Triangelvogn + påhængsvogne. Dampvognstoget kunne om sommeren, hvor der indrettedes siddepladser på dampvognens tag, op rangeres med en personvogn + 2 højsidede godsvogne, og det kunne da rumme ca. 270 passagerer, heraf næsten 200 siddende, hvoraf atter de 100 indendørs. Derudover kunne medtages en del post og bagage i dampvognens 6m<sup>2</sup> store pakrum.

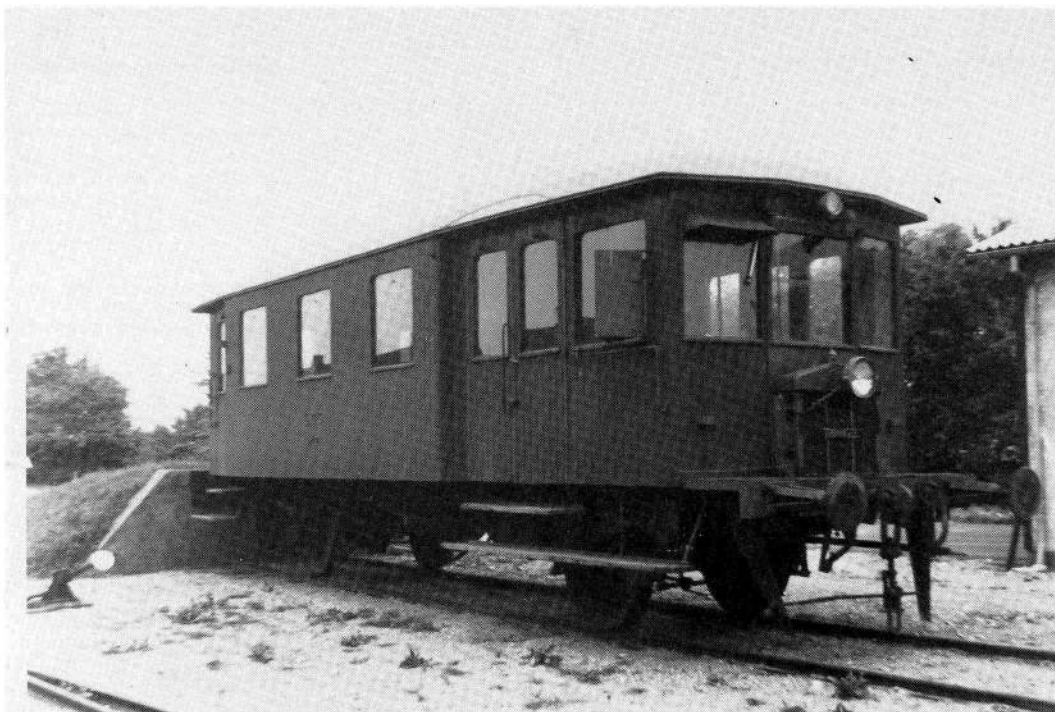
Til sammenligning kunne et Triangel-tog med 1 motorvogn og 2 bivogne af gennemsnitlig "Gribskov-størrelse" befordre højst omtrent 200 passagerer, hvoraf ca. 110 siddende. Dertil kom også en vis portion bagage i motorvognens førerrum, dog væsentlig mindre end i dampvognens bagagerum, da Triangelvognens førerrum måske nok havde samme gulvareal, men i forvejen var optaget af både motor, førerstand og klapsæder og måske også stående passagerer.

Triangeltogets kapacitet var således langt mindre end dampvognstogets, men til gengæld var motorkraften dobbelt så stor og totalvægten ca. 20% mindre, hvilket viste sig bl.a. ved, at det kunne køre mere end dobbelt så hurtigt som det gamle tog, hvorved dets transportkapacitet alligevel ikke var meget forskellig fra dampvognstogets, og så var bekvemmeligheden større for de fleste passagerer i Triangeltoget. I øvrigt var situationen for banen helt anderledes nu, hvor motortoget bare var et supplement til de eksisterende lokomotivtrukne tog, hvis opgave nu blev at klare de større tog og godstogene, mens Triangelvognene kørte de mindre tog.

De to Triangelvogne var som tidligere omtalt af den moderniserede type VII med store spejlglassvinduer og forlænget akselafstand, og i øvrigt næsten magen til SNNB's vogne i det ydre og i alle hovedmål. Gribskovbanens vogne, GDS M 1 og 2, var dog rene III kl. vogne uden postrum og uden toilet, men med fjedrende sæder betrukket med brunt læder. Siddepladsmodul på 1625 mm var komfortabelt for sin tid, men man kunne nok have ønsket sig toilet i vognene. Imidlertid kørte de i reglen med bivogn, og de fleste mulige bivogne havde toilet, så der skulle normalt ikke være nogen grund til ufrivillige stop på fri bane.

M 1-2 opvarmedes om vinteren af udstødningsgassen, jf. omtalen af opvarmningssystemerne ved LNJ i SIGNALPOSTEN, 1980 nummer 4, side 147. Ligesom ved LNJ ændredes det primitive varmesystem såvidt vides ikke, men de senere leverede Triangelvogne, GDS M 3-5 havde dog koksfyre, så man har ikke været helt tilfreds med udstødningsvarmen i M 1-2.





GDS M 2, Tisvilde 1961 MC.

Mens Triangelvognene M 1-2 ikke adskilte sig påfaldende fra talrige andre vogne af samme fabrikat ved de danske stats- og privatbaner, var de til vognene anvendte bivogne ofte noget, der var meget karakteristisk for de enkelte baner, og her var Gribskovbanen såvist ikke nogen undtagelse! Det var typisk nogle af de gamle privatbaner, der kunne opvise de mest særprægede påhængsvogne: VLTJ, ØSJS, HHJ, VVGJ - eller baner, der havde købt "oldsager" fra andre baner: VNJ, VaGJ. De små, gamle person-, post- eller rejsegodsvogne var, hvis de var blevet ordentligt vedligeholdt, velegnede til motorbivogne på grund af deres lethed, og fordi det var billigere at give en god, gammel vogn en ansigtsløftning end at anskaffe en helt ny vogn - og så måske bare lade den gamle stå og smuldre til ingen nytte.

De ovenfor nævnte baner anvendte for en stor del små, gamle kupevogne, hvorimod Gribskovbanen kun havde gennemgangsvognen med åbne endeperroner. Heraf var 4 stk., anskaffet 1896-98 særlig velegnede, da de kun vejede en 6-7 tons, mens de nyere, små vogne kom op på 2-3 tons mere i egenvegt.

Jeg vil i det følgende omtale vognene ved deres oprindelige litra og nummer, da det ellers bliver alt for forvirrende, idet GDS og den associerede KHB (Kagerup-Helsingesidebanen) omnummererede alle de ældre vogne indtil flere gange - i et enkelt tilfælde hele FIRE gange,

så det er håbløst at finde ud af, hvilken vogn, der er tale om, hvis man kun nævner dens øjeblikkelige litra og nummer! Det må bemærkes, at de oprindelige litra IKKE følger nogen regel fra DSB eller fra nogen anden privatbane - man litrerede bare fra en ende af og gav hver ny type et nyt litra: Næste bogstav i alfabetet, evt. efterladende et par huller i bogstavrækken, formentlig til påtænkte, men endnu ikke leverede vogne. Inden for hvert litra begyndte man i reglen med numre helt forfra: 1, 2 o.s.v. Først i 1920 gik man over til en litrering, svarende til DSB's for godsvognenes vedkommende, hvorefter personvognene fik "normale" litra á la DSB i 1924.

GDS havde fra åbningen 4 personvogne: dampvognene A 11 og 12 og de to bivogne B 11 og 12. Til åbningen af strækningen Græsted-Gilleleje i 1896 anskaffedes endnu en personvogn, der uvist af hvilken grund betegnedes G 5. Året efter åbnede sidebanen Kagerup-Helsingesidebanen KHB, og hertil anskaffedes 2 små personvogne: KHB -nr. 1-2 og året efter endnu én: KHB nr. 3. De litreredes snart K 1-3.

Originaltegninger findes bevaret af K-vognene, mens vi ikke kender det oprindelige udseende af G 5. Den gik nemlig hen og brændte i 1909, hvorefter man forsynede den lidet skadede undervogn med en helt ny vognkasse, leveret af Larsens Vognfabrikker på Frederiksberg. Det er nærliggende at antage, at G 5's oprindelige udseende var omtrent som KHB-

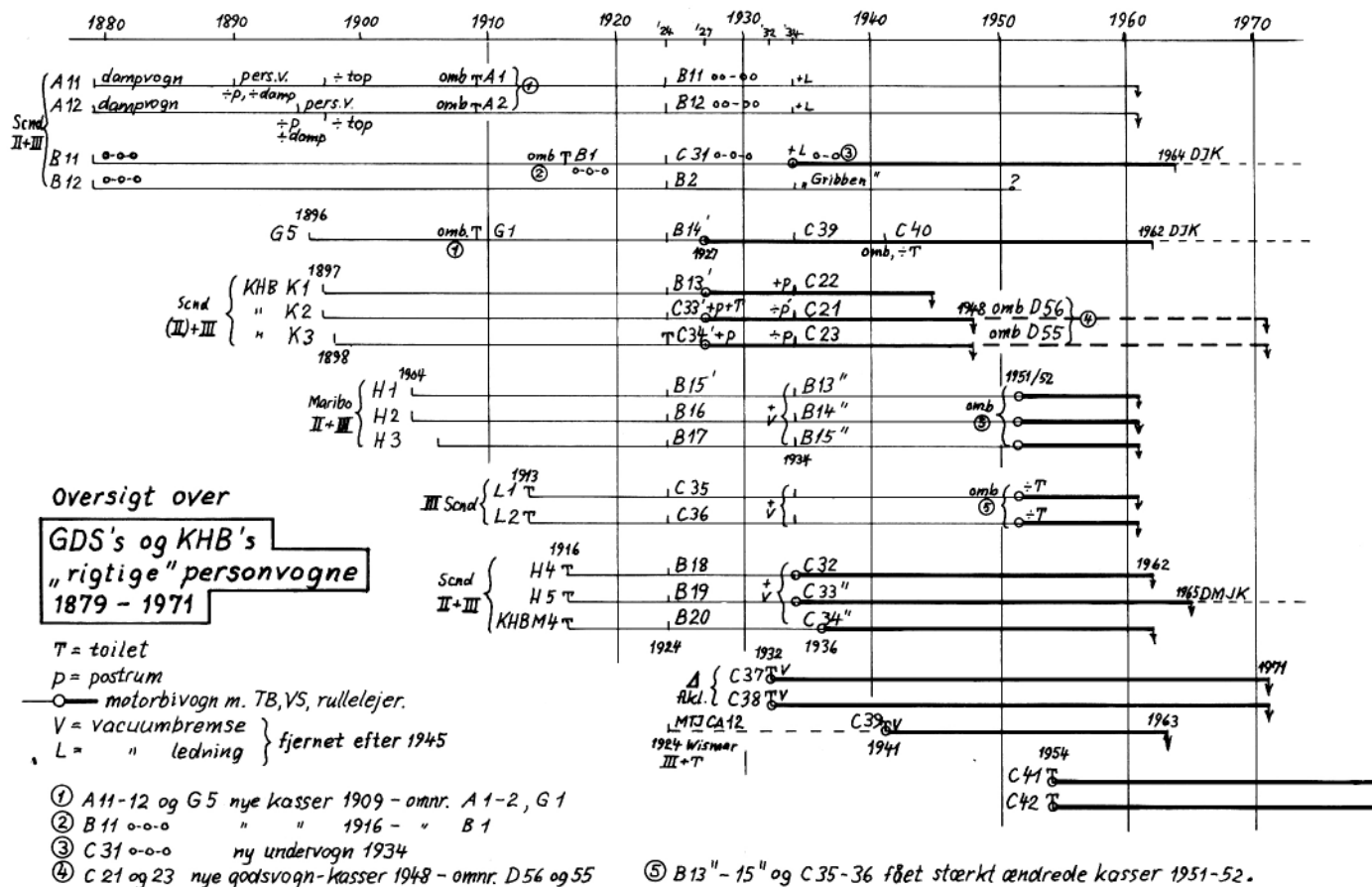
vognenes, men den nye vognkasse afveg meget fra dem og vil blive omtalt nedenfor.

Gennemgangsvogne med åbne endeperroner var i forrige århundrede en sjældenhed i Danmark. Det første tilløb kan siges at have været Det Sjællandske Jernbaneselskabs første dobbeltdækker, SJS D.b. 400, alias "Bismarck", bygget af Lauenstein i 1868. Den var en slags "prøveballon" eller forløber for de 5 dobbeltdækkere, der anskaffedes i 1870, og som senere efterfulgtes af yderligere 56 stk. af en ændret type, bygget fra 1877 til 1901. Dobbeldækkerne var i underetagen indrettet som almindelige kupevogne med talrige sidedøre, men dette lod sig jo ikke gøre på 1. sal, hvor der derfor var indgang i enderne, hvortil trapper ved gavlene førte. På "Bismarck" var der ingen platform for enderne af øverste etage, men det var der på den næste udgave af typen fra 1870, men højden under de udragende tagender var ca. 155 cm, så her var kun bekvem ståplads for (små) kvinder og børn!

De første almindelige vogne med åbne endeperroner anskaffedes til Maribo-Bandholm Banen i 1869, og lignende vogne anskaffedes til Falster og Lolland i 1872 hhv. 1874, men her vakte de udtalt utilfredshed hos publikum, og der gik en årrække før andre baner vedvarede at anskaffe lignende vogne. Som en kuriositet kan det nævnes, at den sjællandske kongevogn fra 1871 også havde åbne perroner, men den var en enlig svale ved SJS.







10. 22

1880 anskaffede SJS de første 6 stk. af en ny type "sommer-vogne" til Klampenborg- og Holtebanerne. De havde fast tag og lukkede gavle, men kun sider op til den halve højde - og altså ingen vinduer. Ved enderne fandtes åbne perroner, hvorfra der var døre til vognens indre, der bestod af ét, stort rum med midter-midtgang: 2 + 2 sæder i bredden.

Disse vogne var de første egentlige gennemgangsvogne ved SJS/DSB, men med de åbne sider var de egentlig kun velegnede på varme, tørre og stille sommerdage, og altid overdryssedes passagererne med kulstøv fra lokomotivet, og der var godt med "peber" på de ubesatte sæder. Vognene var derfor stort set IKKE nogen publikumssucces.

Samme år præsenterede Rowan så gennemgangstypen med de åbne perroner på Gribskovbanen, både som motor- og bivogne, men her drejede det sig om rigtige lukkede vogne med både II og III klasse, og de var rigeligt forsynet med vinduer, så vognene virkede lyse og venlige. De blev velvilligt modtaget af såvel presse som publikum.

Typen var enerådende ved banen de næste 50 år. Også Randers-Hadsund Banen anskaffede "altan-vogne", og det kunne se ud til, at denne banes

dampvogn-bivogne var forbillet for de små vogne til GDS og KHB i 1890-erne, jf. SP, 1974, nr. 4. KHB-vognene havde dog tvillingvinduer i stedet for enkeltvinduer i hvert fag, men pladsforholdene var næsten lige så snævre som i GDS' dampvogne, idet KHB-vognene havde et siddepladsmødul på kun 1420 mm mod 1397 i dampvognene. Til alt held var der kun træbænke på III kl., for ellers ville de tykke, polstrede ryglæn have gjort pladsen endnu mere knæben!

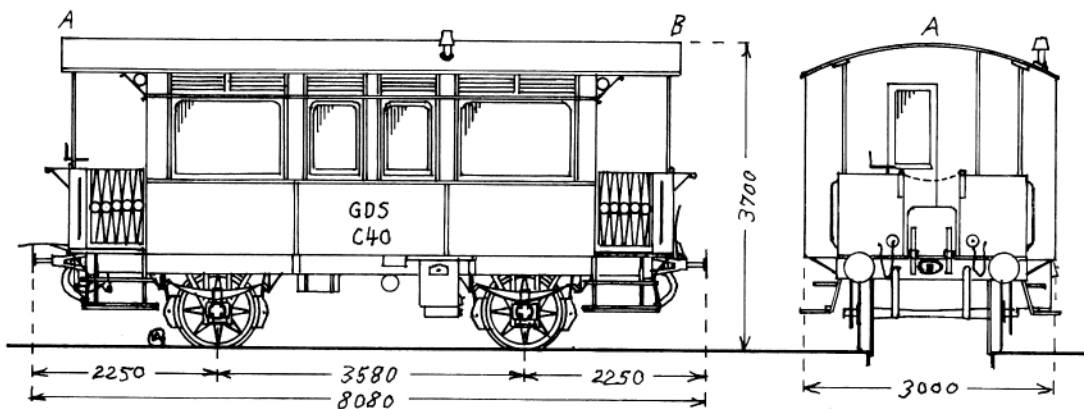
I 1927 omdannedes de 4 små vogne til bivogne for M 1-2, først og fremmest derved, at de hos DfA forsynedes med trykluftbremseudstyr, og de fik egenvarme i form af koksfyret varmtvandsanlæg, ligesom de udstyredes med elektrisk belysning, hvortil strømmen skaffedes fra motorvognen. Da man stadig gerne ville kunne anvende vognene i de almindelige damptog, beholdt man alligevel petroleumslamperne og dampvarmeapparaterne. Alle vognene fik ved samme lejlighed rullelejer.

K 1 var den mindste af vognene, kun 7,63 m over pufferne, altså kortere end den danske standard-kvægvogn, f.eks. DSB litra Qc, og den rummede mindre end 4 bænkefag. I virkeligheden kunne dens indhold ikke gøres op i traditionelle fag, da den - ud over et nor-

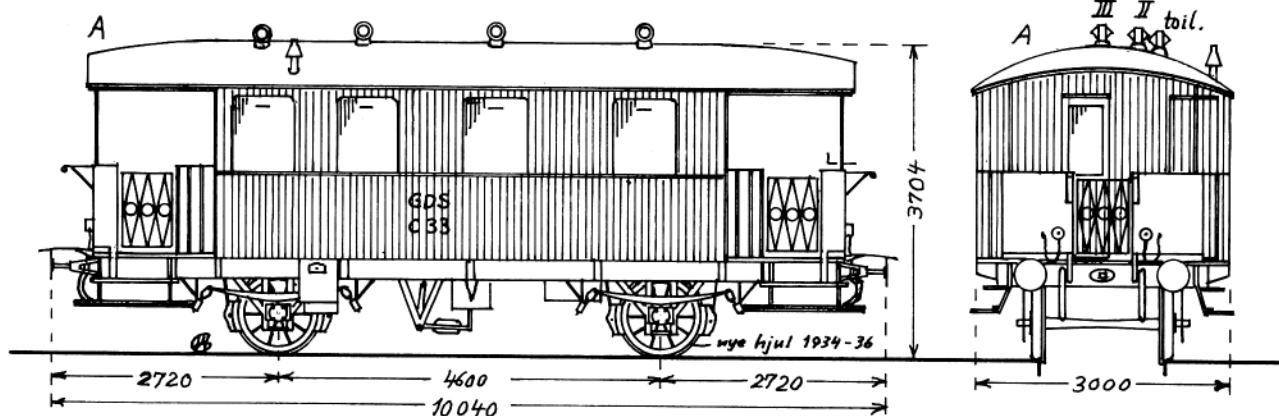
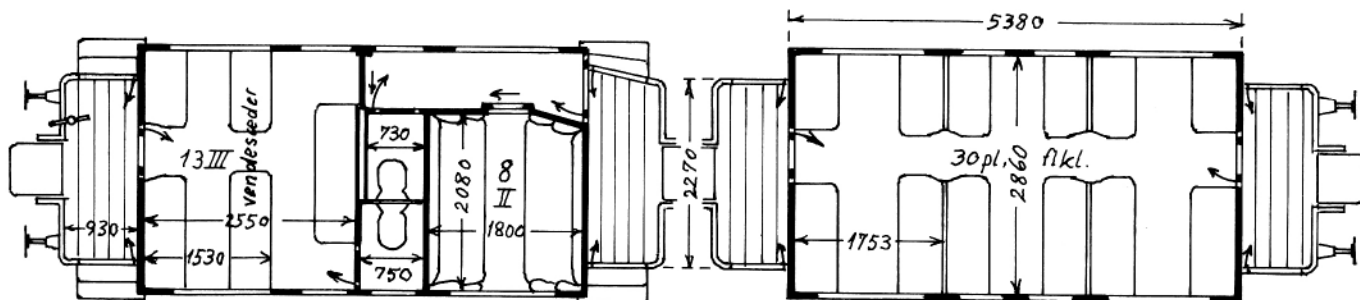
malt fag i hver ende - i midten rummede et højst aparte "storrum", der var udstyret med bænke på både langs og tværs - se indretningsskitsen. Arrangementet gav samme siddepladsmødul på såvel langs som på tværs af vognen, og det udnyttede faktisk pladsen lidt bedre end et traditionelt arrangement med halvanvendt fag, idet man havde reduceret det "knæfrie" gangareal til det absolutte minimum og derved vundet 2 siddepladser. Til gengæld var "passabiliteten" stærkt reduceret, hvis der var mange siddende passagerer i vognen, og tålelige ståpladser var der så godt som ikke i denne afdeling.

Det ene endefag i vognen var indrettet til II klasse, og her var siddemodulet 1560 mm, altså kun 6 cm større end på DSB's samtidige III kl. vogne. Man ødslede ikke med pladsen ved GDS/KHB!

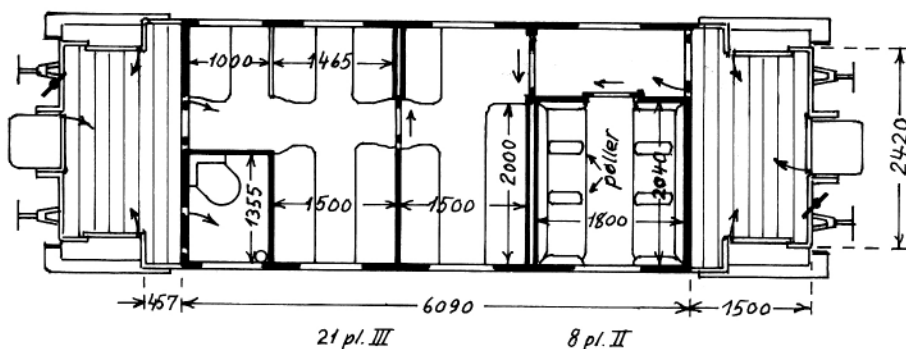
Ved ændringen af de gamle vogne til motorbivogne blev endeperronerne på KHB-vognene endelig udstyret med gitterlåger i siderne og overgangsbroer i enderne, så det nu også på disse gamle vogne blev muligt at komme bekvemt fra vogn til vogn for passagererne, der derved bl.a. fik en chance for at opsøge en vogn med toilet, hvilket man altid tilstræbte at medføre i toget.



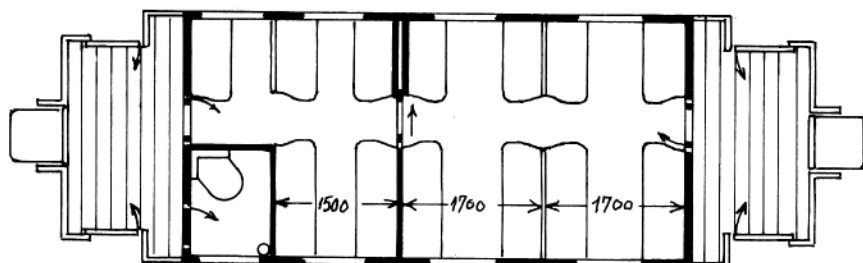
GDS G5/G1  
 Scandia/Larsen  
 1896/ omb. 1909  
 1927 motorbivogn B 14  
 1934 fællesklasse C 39  
 1941 midtgang C 40  
 1962 til DJK Maribo



fra 1934  
 liste-  
 beklædt.  
 (Oprind.  
 plade)



GDS C 32-33 (H 4-5)  
 KHB C 34 (M 4)  
 Scandia 1916  
 ← oprindelige indretning  
 8 II + 21 III  
 C 34: 1934-36 29 fællesklasse



C 32-33 omb. 1934  
 og C 34 1936 til  
 motorbivogne m.  
 32 pl. fællesklasse





K 1 fik dog aldrig denne facilitet, og i første omgang forblev dens indre uændret - inklusive den "fine" kupe, som man dog efterhånden næppe kunne få sig til at forlange ekstrabetaling for at benytte, og den nedklasseredes da også senere officielt til III kl. K 1 betegnedes fra 1924 B 13 og fra 1934 hed den C 22.

#### K 2-3:

Originaltegningen til KHB 2-3 viser en ren III kl. vogn med 4 almindelige midtgangsfag hvoraf ét var skilt fra de øvrige ved en væg med fløjddør. Senest 1909 har disse vogne dog været delt i 3 afdelinger ved 2 skillerum. Af DSB's privatbanevognfortegnelse synes at fremgå, at det ene fag indtil 1924 har været indrettet til II

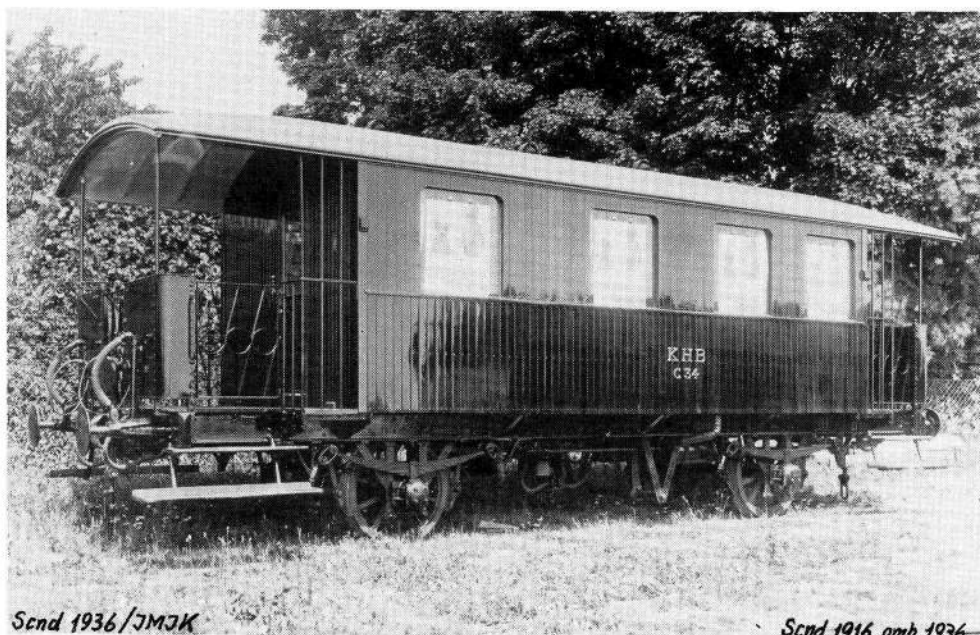
kl. med 8 siddepladser. Der var ikke her bedre benplads end på III kl., men de normerede 8 pladser mod normalt 10 gav lidt friere bevægelighed i sideretningen, og formentlig har bænkene haft en eller anden form for betræk, men næppe en tykkere polstring da der ikke var plads til dette. 1924 blev begge vogne nedklasset til rene III kl. vogne (C 33 og C 34). K 2/C 33 fik så 40 pladser III kl., mens K 3/C 34 fik 35 pladser III kl. + toilet.

1927 omdannedes begge til motorbivogne, og ved denne lejlighed ændredes også det indre, idet begge vogne fik postrum, 25 pladser III kl. samt toilet. Vi har ingen tegninger af, hvordan vognene var indrettet fra 1927, men en gammel kender af GDS, lektor Olrik, Haderslev

har berettet, at vognene i "postrum-tiden havde et blandet sæde-arrangement á la K 1". Læserne kan eventuelt selv prøve at gætte på, hvordan arrangementet har været ved sammenligning med K 1/B 13/ C 22.

1934 fjernedes postkupeerne igen fra K 2 og 3, og de omletteredes til C 21 hhv. C 23. Herefter havde vognene ifølge DSB's fortegnelse 32 hhv. 35 pladser på III kl., og begge havde stadig toilet. Hvorfor de fik forskelligt pladsantal vides ikke, men det KAN bare være en trykfejl i fortegnelsen!

Da K 2-3 mistede postrumme- ne, omdannedes til gengæld K 1/B 13 til ren III kl. vogn med postrum, men stadig uden toilet. Indretningsskitzen viser, hvordan det formentlig har været arrangeret, hvis man skal



tro nogle gamle blyants-antydninger på en gammel tegning fra GDS.

#### GDS G 5:

1909 genopbyggedes denne vogn efter en brand med ny vognkasse, og herefter betegnedes den G 1 (indtil videre!) Den var i sin nye skikkelse helt specielt indrettet: Den var nu blevet en blandet side- og midtgangsvogn med én II kl. kupe á 8 pladser og eget toilet og én halvanden fags III kl. kupe med 13 siddepladser, hvoraf de midterste på bænke med svingbart rygstød, så den kunne vendes efter behag. Man kunne således her altid komme til at sidde med næsen i kørselsretningen - eller man kunne eventuelt vende ryggen til uønskede medpassagerer - alt sammen hvis alle på bænken var enige om det! På en samtidig tegning udtrykkes indretningen således: "Paa Midtersæderne er Rygbrædterne til at vende".

Også III kl.-afdelingen havde eget toilet, og vognens "ødsle" indretning bevirkede, at den ialt kun rummede 21 siddepladser mod K 1's oprindelig 35 pladser i en vogn af praktisk talt samme ydre dimensioner. Siddepladsmodul var 1800 mm på II kl., men kun 1470 mm på III kl.

Vognen var lidt bredere og meget højere end de gamle KHB-vogne og længden over pufferne omtrent som for K 2-3, men da endeperronerne var lidt større end på KHB-vognene, var selve vognkassen på G 1 endog en anelse kortere end K 1's. Vognen havde helt fra sin genfødsel i 1909 fine perronlåger med kryds- og bolle-mønster, men selv om gitterværket her var tættere end på de fleste andre vogne, var det dog ikke børnesikkert (tremmeafstand højst 8,5 cm), og bollerne næsten opfordrede ungerne til en klatretur!

På II kl. var der fine, polstrede sæder, og vognens lidenhed gjorde den velegnet til anvendelse for mindre, sluttede selskaber. Vognen har ved et par lejligheder været anvendt som "kongelig salonvogn", når det behagede majestæten at gå på jagt i Grib skov, og den anvendtes ligeledes, når GDS's bestyrelse skulle inspicere banen - den var nemlig fin nok til de høje herrer og lille nok til, at den kunne undværes i den daglige drift uden for spidsbelastningsperioderne. Vognen fik derfor det vistnok ikke 100 pct. spøgefuldt mente tilnavn "Konge- og Inspectionsvogn", selv om man naturligvis ikke havde ofret en dyr genop-

bygning på vognen bare for at den skulle henstå til sådanne sjældent forekommende lejligheder.

1924 omlitredes vognen til B 14, og 1927 omdannedes den til motorbivogn uden at gennemgå væsentlige forandringer i det indre. I 1934 afskaffedes II klasse ved GDS, men G 1/B 14 undergik ingen ændringer ud over, at den atter omlitredes, nu til C 39. Først i 1941, da krigstidens voksende trafik gjorde vognmangelen følelig, ryddede man hele indmaden ud af G 1/C 39 og omdannede vognen til ren fællesklasse med midtgang og 30 siddepladser i normalt 2+3 sædearrangement - og nu var oven i købet begge toiletter forsvundet.

Da M 1-2 indsattes i driften, havde man altså straks to bivogne til hver, og hvert motortog kunne tildeles en vogn med postrum og toilet og en vogn med én II kl. kupe.

Eller der var den mulighed om morgenen at medtage en bivogn den ene vej og køre solo den anden vej to gange, for så om aftenen atter at hente vognene tilbage én ad gangen, når trafikstrømmen hovedsagelig gik den modsatte vej.

I praksis benyttedes motorvognene på den måde, at de kørte - med eller uden bivogn(e) - i en samlet stamme fra Hillerød til Kagerup, hvor toget så deltes i 2 halvdele, én til Tisvilde og én til Gilleleje. Da de to banegrene er tilnærmelsesvis lige lange, kunne togene senere returnere samtidig fra de to endestationer og genføres samtidig i Kagerup, hvorfra de kørte som ét tog tilbage til Hillerød.

Indførelsen af motorvognene bevirkede i første omgang ikke de store ændringer i køreplanen, der kun udvidedes ubetydeligt, og køretiderne ændredes heller ikke noget videre, så samtlige tog kunne stadig om fornødent køres med damplokomotiver, hvoraf man havde ikke mindre end 9 stk. De to var dog udrangeringsmodne - eller stod over for en større renovering.

Det viste sig hurtigt, at motorvognene var gode og driftssikre, og de kom snart til at køre omkring halvdelen af togkilometrene, idet de om hverdagen kørte alle tog, på nær første sydgående morgentog og sidste nordgående aftentog, mens de på søn- og helligdage kun kørte et enkelt togtog om sommeren, når tilstrømningen var stor. Under sneforhold kørtes også stadig hovedsagelig med damp, men man kunne dog året efter anskaffelsen af M 1-

2 lade damplokomotiverne fra 1896: KHB 1 og GDS V gå til ophugning, og driftsbesparelsen var betydelig.

Man ville dog gerne reducere dampdriften yderligere, men det var der ikke råd til i første omgang. Først i 1931 fik banen et moderniseringslån, der tillod indkøb af yderligere 3 motorvogne, også fra DfA, men de var af en noget større type, som vil blive omtalt i en senere artikel. Der blev imidlertid i anledning af de nye motorvognes indsættelse også anskaffet eller ombygget flere personvogne til motorbivogne, og da de stort set anvendtes i flæng med de tidligere omtalte, skal de kort nævnes her, selv om en nærmere omtale vil blive gemt til vi kommer til behandlingen af M 3-5 fra 1932.

Sammen med M 3-5 leverede DfA 2 ret store bivogne på 5½ fag, og de var de første vogne ved GDS, der fik vacuumbremse (foruden trykluftbremsen), så de kunne medføres i de gennemgående tog til København. Dermed var bivognsbehovet imidlertid slet ikke dækket, da det viste sig muligt at fremføre næsten 90% af banens togkilometer med de 5 motorvogne fra 1933 og de nærmest følgende år. Man greb derfor i 1934 til den løsning at omdanne flere af de eksisterende vogne til motorbivogne, samtidig med, at man omdannede de gamle KHB-vogne (ændring af postrum m.v.) som omtalt ovenfor. Nye bivogne blev nu C 31, B 18 og B 19, der kom til at hedde C 31-33.

C 31 var den til ukendelighed ombyggede, tidligere 3-akslede vogn fra 1879, der oprindeligt hed B 11. Den havde i 1916 fået ny vognkasse (omtalt og afbildet i SIGNALPOSTEN, 1974, nummer 3), og nu fik den også ny, 2-akslet undervogn, så det var vist meget lidt, der blev tilbage af den oprindelige dampvognsbivogn. Den blev nu endelig optaget i DSB's privatebanevognfortegnelse som værdig til at betrede DSB's spor, men den fik hverken vacuum-udstyr eller egenvarme, så den var og blev en sommervogn, kun til lokal brug.

C 32-33 var de nyeste af banens "damptogs-personvogne", bygget af Scandia 1916 og ved leveringen litereret GDS H 4-5, fra 1924 kaldet B 18-19. De havde nemlig en fornem II kl.-kupe med polstrede sæder og løse pøller. Vognene lignede en mindre udgave af C 31: Pladeklædte med store vinduer og store endeperroner, og de havde et ret højt, cirkelbuet tag, men de havde kun 4 fag mod C 31's 6 fag. Alligevel vejede



de 10,3 t mod K 2-3's 6,6 t, da de både var mere rummelige og mere solidt byggede. Det forhindrede dog ikke, at de også anvendtes som bivogne til M 1-2, selv under krigen, hvor motorvognene kørte med gasgenerator og derfor havde nedsat trækraft. Et par år senere (1936) indrettedes den sidste 1916-vogn, der var magen til de ovenfor omtalte, men hed KHB M 4 (ikke motorvogn!) eller fra 1924 B 20, til motorbivogn, nu litereret KHB C 34, hvorefter man havde ikke mindre end 10 bivogne eller 2 til hver motorvogn. Man havde dog stadig 7 personvogne tilbage, der kun var egnede til damptog, så man var ret godt forsynet med personvognsmateriel, selv om det var af højst blandet beskaffenhed - og vi må da iøvrigt også medregne motorvognene til personvognsparken, der så ialt bestod af ikke mindre end 22 enheder, hvor en del ganske vist var mindre end normalt ved de øvrige privatbaner. På store sommer-søndage forekom der gennemgående tog fra København, oprangeret af DSB-materiel, der således supplerede GDS's ved de store spidsbelastninger, men det var ofte nogle værre hundekasser (2-akslede kupevogne) eller "rystevogne" (Cx eller Cy), DSB satte ind i sådanne tog i de såkaldte gode, gamle dage.

Under krigen måtte toggangen indskrænkes på GDS, men man havde heldigvis stadig 4 driftsklare damploko i behold, og det lykkedes yderligere at købe en kraftig maskine fra Hornbækbanen (HHGB 4 = GDS 11), så man kunne køre 2/3 af togene med damp, mens resten klaredes af motorvognene, der efterhånden fik påmonteret gasgeneratorer, og derfor kun kunne fremføre mindre tog. De kørte knap 1/3 af de kilometer, de havde præsteret inden krigen.

Det skal lige nævnes, at GDS i 1941 købte en brugt personvogn fra den netop nedlagte Maribo-Torrig bane: MTJ Ca 12 = GDS C 39". Vognen, der var bygget 1924 i Wismar, lignede meget C 37-38, men var en anelse større: 6 fag i stedet for 5½ fag. Den havde også både vacuum- og trykluftbremse, men kun koks-egenvarme - ikke varmeledning og -apparater til dampogsbrug. Om den senere fik disse faciliteter ved GDS vides ikke. Da denne vogn "huggede" nummeret fra "kongevognen", blev denne omnummereret for 4. gang, nu til C 40.

Efter krigen kom motorvognene igen til at køre på benzin, men 1947 ankom så de før-

ste 3 skinebustog, der nok betød en beskedent udvidelse af toggangen, men som først og fremmest afløste de 2 gamle motorvogne, så de kun sjældent benyttedes mere, og de 3 gamle KHB-personvogne henstilledes. K 1/C 22 gik hurtigt til ophugning, men K 2-3/C 21,23 gik til genbrug, idet man fjernede vognkasserne fra dem og påsatte nye, godsvogn-lignende kasser, der mest af alt lignede Randers-Hadsund banens F-vogne med skydedøre og udvendige stolper, men ingen lemme eller jalousier. Disse vogne medførtes - fra deres fremkomst i 1948 og til M 3-4 henstilledes ved indsættelse af Y-togene - i de fleste Triangeltoget som rejsegodsvogne. Det er dog tvivlsomt om M 1-2 har kørt noget videre med dem, da M 1-2 kørte meget lidt efter 1947. De gamle motorvogne gik dog først endeligt til ophugning i 1961, mens M 3-5 holdt ud endnu nogle år efter i 1950-erne af have fået nye dieselmotorer, der satte dem i stand til nogenlunde at kunne køre i tur med skinebusserne ved nedbrud eller som supplement på store rejsedage.

Omkring 1950/51 omdannedes de sidste dampogs-personvogne så de kunne anvendes i motortogene - eller efter de nye diesellokomotiver, og det indre

ryddedes totalt, så de nu genopstod som rene fællesklasse-midtgangsvogne, men de fik kun et ret kort liv, idet de alle udrangeredes omkring 1961/62, mens C 37-38 henstod endnu nogle år brugelige, men uvirkomme til omkring 1970.

C 40 (gamle G 1) solgtes i 1962 til DJK, og 1964 gik også C 31, den oprindeligt 3-akslede, til museumsbanen på Lolland.

1954 anskaffedes 2 moderne stål-bogievogne, C 41-42, der bl.a. benyttedes i gennemgående tog til og fra København, men også sås som bivogne til M 3-5, så længe de levede, d.v.s. indtil Y-togene overtog så godt som al banens persontrafik i 1965.

1968 kom S-togene til Hillerød, og de gennemgående tog til/fra København ophørte, og herefter benyttedes ikke mere "rigtige" personvogne på GDS, da Y-togene overtog hele persontrafikken, og de to sidste personvogne C 41-42, overgik til brug på HFHJ, mens diesellokomotiverne kun kørte godstog eller supplerede HFHJ's lokomotivpark, men det er en helt anden historie, for Triangelæraen sluttede allerede definitivt i 1965, hvor M 3 og 4 kørte tog for sidste gang.

H. Alkjær



Foto i denne artikel: Side 29: GDS M 2 i Tisvilde 1961 (MC). Side 33: GDS loko med KHB-materiel (arkiv PT), KHB C 34 (JMJK). Side 35: GDS C 40, 1958 (arkiv PT).



**VI BYGGER** fortsat fra side 17

### DANMARKS MINDSTE DAMPLOKO I "0"

Under et besøg på Teknisk Museum i Helsingør blev jeg fascineret af Valby Gasværks 600 mm loko bygget af Bagnall i 1907, og jeg bestemte, at det skulle være min næste model.

Ifølge DMJKs katalog var der ingen tegning at hente af lokoet der, og så var der jo ikke andet at gøre end at lave en selv. En lørdag formiddag stillede jeg så ved museets åbningstid, hvor jeg kunne gå i fred for andre besøgende, medbringende en A 4-blok, blyant, tommestok og fotografiapparat indeholdende en sort/hvid film samt en blitz.

Først tog jeg nogle billeder af lokoet i hel figur direkte forfra, bagfra og fra siden samt af de detaljer, jeg mente var svære at tegne. Så lavede jeg en grov tegning af lokoet, og resultatet lignede en 7-årigs mesterværk. Men efter at have målt hvad der kunne måles; og fået placeret dette på tegningen med pile, var der et udmærket udgangsmateriale for at lave en skalategning.

Efter at have fået fremkaldt filmen og lavet kopier, gik jeg så igang med at dele alle målene med 45 og tegne lokoet på et stykke millimeterpapir. Enkelte steder på raskitsen kan man komme i tvivl om et eller andet, og så er det godt at have nogle fotos at støtte sig til.

Resultatet af disse anstrengelser vedlægges, så kan redaktøren tage stilling til, om SPs tekniske niveau daler for meget (den forstod jeg ikke, red.). Jeg vil dog straks bemærke, at tegningen ikke gør krav på at være 100% nøjagtig, og de medfølgende fotos vil være et nødvendigt supplement hertil.

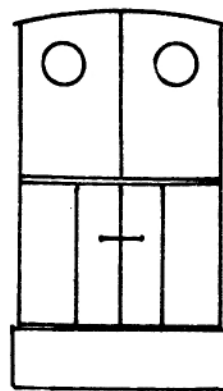
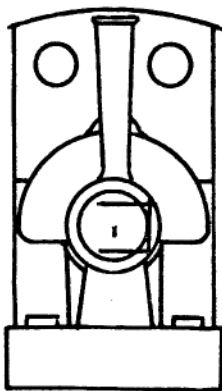
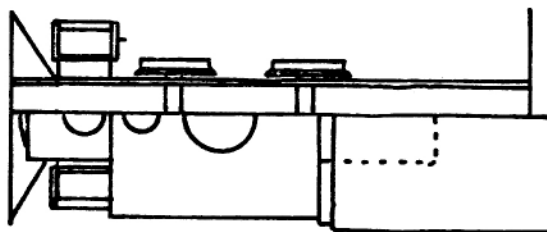
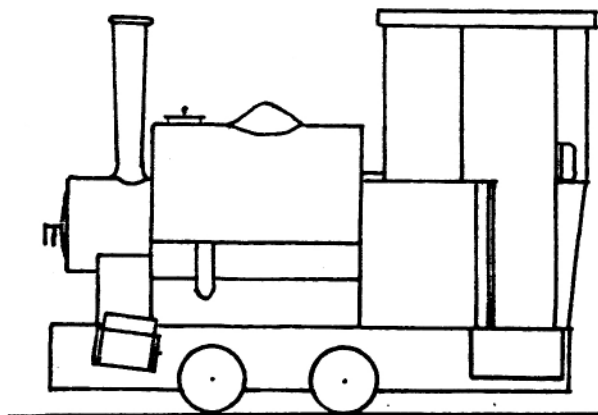
Nu er tidspunktet kommet for at tænke i konstruktive baner. Hidtil har jeg omsporet alle mine modeller både med 600 og 1000 mm sporvidde til 750 mm, men at lave samme operation med dette diminutive lokomotiv, grænser til hærværk. Sporvidden 600 mm svarer i "0" til 13,3 mm og for ikke at skaffe mig flere problemer på halsen end nødvendigt, gik jeg igang med at lede efter noget brugbart i "TT", der har sporvidden 12,0 mm som normalspor. Jeg var så heldig at finde en brugt Zeuke model af et 3-koblet tysk tenderloko, hvor hjuldiameteren var perfekt. Prisen var 50 kr. og jeg håbede da også at kunne anvende motoren direkte som den var.

Da jeg fik taget overdelen af lokoet, viste det sig straks, at motor og tandhjul fyldte for me-

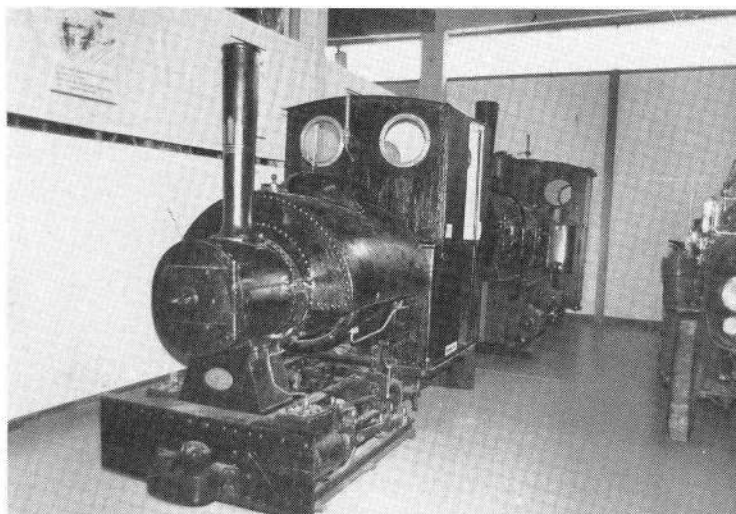
get til at kunne være inde i mit loko. Som et plaster på såret var afstanden mellem to af akslerne nøjagtig som tegningen angav, så efter at have amputeret den tredje aksel fra kobbelstængerne, havde jeg nu hjul, kobbelstænger og drivstænger i hus. På drivakslen sad snekken monteret og nu skulle det være muligt at montere

en motor i fyrkassen og derved bevare det frie gennemsyn i førerhuset og under kedlen.

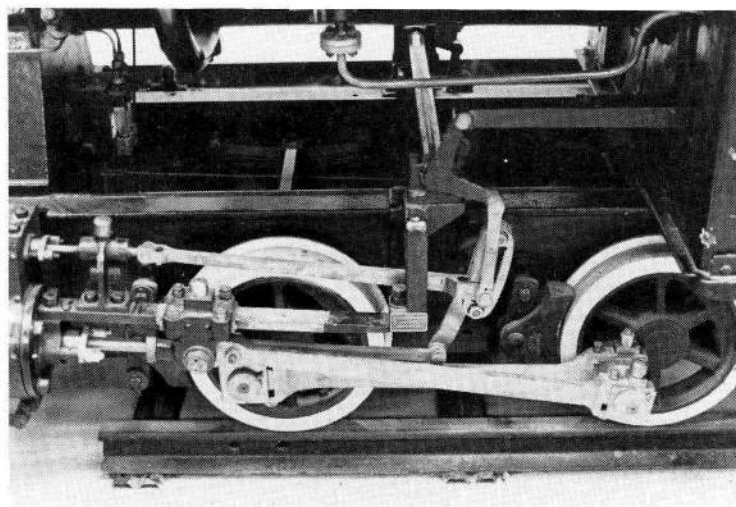
Medbringende min byggetegning gik jeg så rundt til flere hobbyforhandlere for at finde en motor, der kunne være inde i fyrkassen. Løsningen blev en Roco-motor i "N" med katalognummer 0918 til 60 kr. Fyrkassen skulle så



FBF



Forbilledet på DTM i Helsingør.



forlænges med 1 - 1,5 mm, men det var til at leve med.

Nu var motorens plads på lo-koet bestemt, og motorakslens position kunne overføres til tegningen. Jeg fik så frigjort snekken på Zeukemotoren fra akslen, hvilket lykkedes uden at beskadige noget. Så skulle snekken monteres på den nye motors aksel.

der ikke bør ændres på den givne akselafstand, kunne kobbelakslens position noteres på tegningen.

Og så til arbejdet. De to vanger er savet ud af 1 mm messingplade, loddet sammen og filet til. Hjulakslernes placering blev markeret med kørnerprikker og hullerne blev boret ud med samme diameter som hjulakslerne. Hullerne blev forlænget nedad med sav og fil, så akslerne let kunne glide på plads.

På dette tidspunkt tænkte jeg på kvadrantens ophængningspunkt på vangerne. Af fotografiet ses, at dette punkt er cirka midt mellem akslerne og i højde med hjulenes øverste køreflade. Denne nøjagtighed tilfredsstiller mine krav, så det punkt blev afmærket på vangerne, og efter at have boret igennem med 1,2 mm bor skar jeg et 1,4 mm gevind. Nu håbede jeg på, at der ikke skulle bores flere huller i vangerne, så de blev skilt ad over en gasflamme og rensat for loddetin med en fil.

Pufferplankerne savede jeg ud i 0,5 mm messing. Her kan jeg anbefale metalklinger med finheden

"M.O.", som klarer denne tynde plade uden at sætte sig fast. Så skulle vanger og pufferplanker loddes sammen, og til hjælp her-til blev fremstillet 2 rørbøsninger; 2 stykker rundmessing blev skåret af på drejebænken i samme længde som afstanden mellem vangerne bestemt af det indvendige mål mellem hjulene. Disse stykker er f.eks. 10 mm i diameter og der bores igennem med samme bor, som blev anvendt til akselhullerne, her altså 2 mm. Med en lang 2 mm skrue samt møtrik spændes delene nu sammen omkring akselhullerne, og pufferplanker og eventuelle tværstivere loddes på. De fremstillede afstandsstykker kan gemmes til andre loko med samme sporvidde.

Så er det tid at "prøvekøre" lokoet med fingerkraft for at konstatere, at kobbelstangerne ikke binder (forhåbentlig!). Det kan være ret drilsk, specielt hvis man selv har sat hjulene på akslerne, kan der være problemer med at forskyde krumtappene nøjagtigt 90°.

Ud fra motorens opbygning laves en konstruktion på vangerne, hvorved den kan fikseres i den korrekte afstand fra centrum af drivakslen. Hvordan det er løst her, anes af fotografiet. For at kunne justere afstanden mellem snekkehjul og snekke, kan der presses messingfolie ind på den ene eller anden side mellem motor og "stativ".

Nu kan vi med et par løse ledninger sætte strøm til motoren, og det hele kører nu forhåbentligt gnidningsfrit. Jeg brugte bundpladen fra Zeuke-lokoet på hvilken strømaftagerne, som jeg således fik foræret, var monteret. Min erfaring siger mig, at de strømaftagere, der tapper strømmen fra indersiden af hjulet i stedet for fra kørefladen, giver de færreste kontaktproblemer.

Og så til overdelen. Førerhus-gulv er 1,0 mm messingplade, der er savet til, så det kan passere lodret ned over motoren. Det er fikseret til rammen med en skrue nedefra gennem en tværstiver. Kedlen er et messingrør med 0,5 mm godstykkelse, hvor der er fræset ud, så den kan glide lodret ned over motoren. Fyrkassen er bygget op omkring kedelrøret, hvor siderne er 0,5 og bagpladen 1,0 mm messing. Diverse spring mellem rør og sideplader er fyldt ud med loddetin og filet til. Bagpladens kanter er filet runde. Forpladen af fyrkassen udformes, så den sammen med motorens forreste holder danner fyrkassens forvæg.

Saddeltanken er drejet ud af et stykke PVC for ikke at vægten skal blive unødigt stor. Ude i byen har jeg fået boret hul igennem i kedlens diameter, og hjemme er

resten ordnet ved drejning og fræsning. Vandtanken kan skydes ind over kedlen og så er den færdig. En mere traditionel løsning er at bygge vandtanken op i messing; 1,0 mm tyk til siderne, som loddes på kedlen og ikke for tynd messingfolie til den resterende del af tanken. Det formes om et rundt emne med lidt mindre diameter end tanken, loddes på og files til.

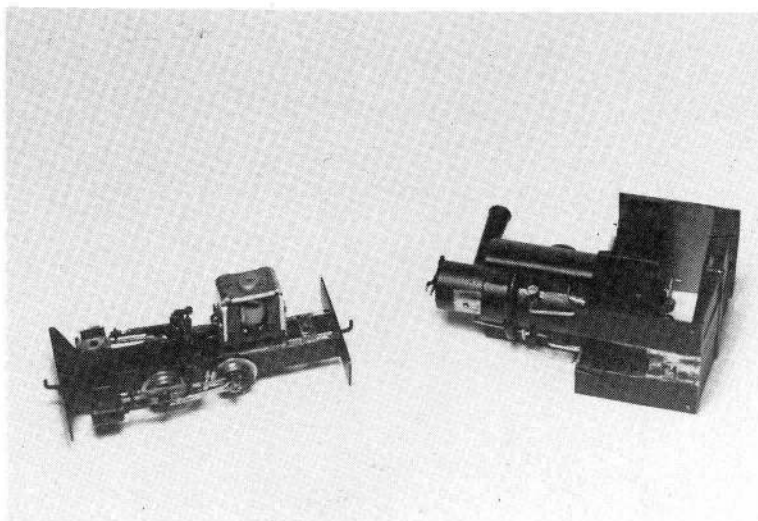
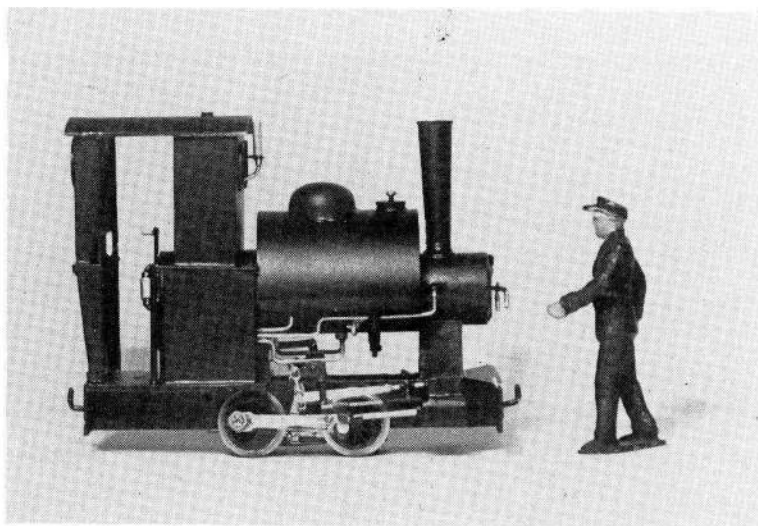
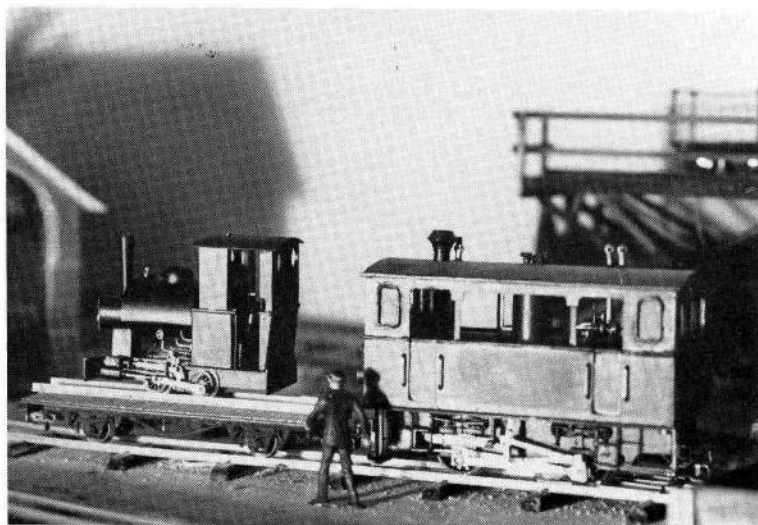
Røgekammeret er drejet i massiv messing for at skabe modvægt til "hækmotoren". På et 3 mm langt stykke har det fået kedlens indre diameter, så det passer stramt deri. Røgekammerdøren drejes ud, hul bores til dørvrider, og røgekammeret limes til kedlen med Araldit.

Førerhuset består af en forreste halvdel bygget op af 0,5 mm messingplade. På Valby Gasværk fyrede man, såvidt jeg ved, ind gennem åbningen i førerhusets bagvæg fra kulbunker lagt ved siden af sporet. Ikke desto mindre er der i højre side af førerhuset en kulkasse, der er 20 cm bred og lige så lang som nederste halvdel af sidevæggen med et lille skovlhul forneden. Der er en lille kuriositet, idet der ikke er "læg" på frembygningen af kulkassen, så det er tanken, at kullene skal lempes ned i kassen gennem det kun 15 x 20 cm store hul. Det er altså ikke noget med de store armbevægelser. Det må have været lettere at fylde kassen med en spand inde fra førerhuset eller åbenbart lettest at gøre som Valby Gasværk. I venstre side, førersiden, er frembygningen lukket foroven, og den har ingen anden funktion end at holde symmetrien.

Tilbage til modellen. Hele førerhusdelen skulle nu gerne passe ned over kedel og fyrkasse og slutte tæt til disse. For bagvæggens vedkommende kan nævnes, at de stænger, der danner håndtagene midt på sidevæggen, går ned gennem huller i gulvet. Taget er loddet til bagvæggen, og det danner således en enhed.

Nu er det tid at lave huller til de ting, man tænker på at montere. Fødeventil på kedlen og sugerør på tanken. På kedlens højre side lige under tanken løber blæserrøret, og der bores derfor et et par mm dybt hul på siden af røgekammeret. På fyrkassen: huller til sikkerhedsventil regulator og vandstandsglas. På førerhusets nederste forvæg: ovale huller til diverse rør samt til gangskiftestang.

Næste trin er at lodde kedeldelen og den forreste del af førerhuset fast til gulvet. Det hele skal gå fri af motoren og kan foruden skruen gennem gulvet fikseres med en skrue op i røgekammeret nedefra.



Modellen i Virum.

Diverse fittings blev lavet i messingtråd, og alt, der skulle fremtræde umalet på den færdige model, blev lagt til side, mens resten blev limet på med cyanoacrylat ekspreslim. Det koster 25-30 kr. for 2 gram og rækker til en del arbejde, hvis det altså ikke størkner undervejs i forpakningen. For at forhindre dette kan man, mens spidsen af tuben

holdes opad, trykke de dråber ud, der findes tilbage i spidsen og suge det op på et stykke køkkenrulle. I øvrigt skal beholderen lukkes tæt og hurtigt hver gang og opbevares med spidsen opad.

Sikkerhedsventilen er monteret direkte på kedlen i førerhuset og dampen ledes op gennem taget i et rør. Håndhjulene er købt som HO-udstyr, men er alligevel lidt



store, nemlig 13 mm i diameter. Når førerhusets bagvæg med tag sættes på plads i hullerne i gulvet, ser det hele ganske fornøftigt ud, hvis man ser bort fra manglende cylindre og gangtøj, som er blevet udskudt hele tiden, fordi jeg ikke vidste, hvordan sagen skulle gribes an. Men nu er der ikke flere undskyldninger.

Cylindrene er lavet i rundmessing med hul til stempelstang, der er loddet på 2 stykker 0,5 mm messing, som danner gliderhusets for- og bagvæg og holder afstanden til vangerne. Se om muligt tegning i SP 1971, nr. 5, side 148. De kan midlertidigt limes på vangerne med kontaktkim, som holder godt, men er let at fjerne igen.

Linealen er utrolig klein nemlig 2 x 5 cm, men det har jo holdt udmærket. Her er anvendt 0,5 x 2,0 mm messing, der er filet til, så det kan gå ind i et 1,2 mm hul, der senere bores i cylinderblokken. Linealbæreren er bukket 90°, og gennem et hul kan den skrues fast i det hul, vi tidligere har boret i vangerne.

Krydshovedet er bukket i messingfolie omkring linealen og filet til så pænt som muligt. Bolten gennem krydshovedet er 1 mm tråd. Stempelstangen er ligeledes 1 mm tråd, hvor der er lavet et 1 mm stort øje i den ene ende, efter at den er blevet klemt flad i skruestikken. Det er for øvrigt opskriften på at lave et 1 mm hul gennem en 1 mm tråd! Nu kan afstanden fra stempelstangen til linealen måles, den skulle gerne være som på tegningen, og det tidligere omtalte 1,2 mm hul bores i gliderhuset til linealen. Krydshoved og stempelstang skal nu kunne bevæges uden modstand. Årsagen til at jeg venter med at bore linealens hul er, at hvis krydshovedet ikke er helt nøjagtigt, er det lettere at bore linealhullet efter krydshovedet end at lave et nyt.

Styringen er på et lille skilt på linealen angivet som "Bagnells Patent". Gliderstangen er placeret nærmere vangerne end stempelstangen, og er med glidertrækstangen forbundet med kvadranten på normal vis. Kvadranten er via en aksel gennem vangerne og en lille krumtap forbundet med en excentrikstang drevet af en excentrik på den bageste aksel. Så sidder der på drivstangen lige bag krydshovedet monteret et sæt "arme", hvis forbindelse til kvadranten, udover at de har samme aksel, jeg ikke kan forstå. Nå, det gør heller ikke noget, for det skal jo ikke fungere i egentlig forstand.

Det sidst omtalte sæt "arme" er lavet af 0,5 x 2,0 mm messing købt i strimler - det sparer en masse savearbejde. I den vandret-

te arm er boret 2 stk 0,8 mm huller og i den lodrette 1 stk. 0,8 og 1 stk. 1,2 mm hul. Derefter er de filet til, så de bliver så smalle som muligt i forhold til hullerne. Delene er forfattet med en loddekolbe, der i varm tilstand er tørret af på en godt våd svamp. Det giver en meget tynd belægning, som kan pudses med fint smergellærred. Hullerne skal lige bores op igen. Denne simple proces har de andre dele af gangtøjet, der skal fremstå som jern, ligeledes været igennem, og det kamuflerer på udmærket vis messingfarven.

Tilbage til armene. 0,8 mm tråd er loddet i to af hullerne, filet jævnt på den side, der vender mod vangerne, og savet - ikke bidt - af i passende længde, så de kan fungere som nitter til drivstangen og den lodrette arm. Og nu til selve nitningen. Nitten presses gennem et stykke papir, der således fungerer som afstandsstykke, og den anden arm lægges på plads. Med små lette hammerslag skulle det så være muligt at flade nitten ud, så delene er frit bevægelige uden at slaske. Det lykkedes mig at ødelægge den ene arm undervejs, og en ny måtte da laves, så nogle fif kan jeg ikke give.

Nu skulle der være plads til de to arme mellem driv- og kobbelstangen. Jeg var også heldig i denne sag, fordi Zeuke-modellen havde et afstandsstykke på krumtapakslen ligesom det ses på billedet af Bagnell-lokoet. Efter montering på lokoet kan afstanden fra vangen til den lodrette arm måles, og vi skal huske at trække materialetykkelsen fra, som udgøres af ombukningen af linealens bæream. Den aksel, der bærer den lodrette arm samt kvadranten, kan laves på følgende måde:

I den ene ende af et stykke 2 mm rundmessing laves et 1,4 mm indvendigt gevind og et stykke af en 1,4 mm skrue uden hoved skrues fast i gevindet. Så afsættes ovennævnte mål væk fra skruen, og de følgende 2-3 mm drejes ned til 1,2 mm i diameter. Efter at der er savet en kærvi i 1,2 mm enden, kan linealen skrues endeligt fast og 1,2 mm hullet på den lodrette arm sættes på plads.

Kvadranten samt glidertrækstangens befæstelse til denne er ikke lavet som på forbilledet, idet jeg forudså problemer med at få delene små nok. Kvadranten, der er 20 cm lang, eller høj om man vil, er lavet af tidligere nævnte 0,5 x 2,0 mm messingstrimmel. Det er spændt op i Unimaten som fræser, og med et 1,0 mm bor er slidsen lavet i en længde af 4,0 mm, hvilket kan lade sig gøre med lidt forsigtighed. Midt i slidsen blev der boret et "hul" på 1,2 mm, og kvadranten med en

længde af 5,0 mm blev filet i faccon. Den kan sættes på plads på den 1,2 mm tykke akselende uden på den lodrette arm.

Glidertrækstangen (af 0,5 x 2,0 mm messingstrimmel) har i en ende et 0,8 mm hul til en kort 0,8 mm aksel, og i den anden ende et 1,2 mm hul. Sidstnævnte skal sættes på den samme aksel som kvadranten, men uden på denne. Styringen vil altså være fast og stå i neutral stilling.

I linealens bæream er savet en slids hvori glidertrækstangen kan passere. Glideren er lavet af et stykke 0,8 mm messingtråd med et 0,8 mm øje. Placeringen på gliderhuset kan nu bestemmes, og der bores med et 1,2 mm bor. I et stykke 1,2 mm rundmessing ca. 5 mm langt, bores et 0,8 mm hul, 2-3 mm dybt, og delen kan sættes på plads i gliderhuset som styr for glideren. Opbygningen på linealen laves af et stykke 0,5 mm messing, der er filet til, og hvori der er boret et 1,2 mm hul. De 2 smådimser ekspreslimes sammen, og med gliderstokken monteret i gliderhuset, limes gliderstyret fast på linealen. Med en pincet kan glidertrækstangen sættes på plads. Gliderhuset fyldes op med Araldit og files plant.

Nu kan kvadranten med en knap-penåls spids ekspreslim fikseres enten til glidertrækstangen, så bliver det ubevægeligt, eller til den lodrette vippearms, hvor bevægelsen til gengæld bliver for stor. Udformningen af denne styring skulle gøre den tilstrækkelig klein til ikke at virke klodset, og de fejl der er, ses ikke når musikken spiller.

Omstyringsakslen ekspreslimes på linealens bæream nogenlunde som på forbilledet. Hængeskinnerne er 0,8 mm tråd, hvor enderne er klemt flade. De limes fast på vippearmsene på omstyringsakslen - ikke ved glidertrækstangen, hvor skruekærven, som den altså skjuler, vil blive fyldt med lim. Skiftestangen er Araldittet til førerhuset og hviler derfor kun mod omstyringsakslen, så overdelene kan afmonteres uden at beskadige disse dele.

På dette tidspunkt skulle vi være klar til at male lokoet, men hav tålmodighed og vent til alle justeringer er foretaget og lokoet kører perfekt. Når først det er malet, bør der faktisk slet ikke fingeres ved det, for ikke at ridse eller slide malingen. Det kan naturligvis ikke undgås, men det kan begrænses. Hvis et loko er gået istå under kørslen på anlægget, giver jeg det et lille skub på koblingen for ikke at skade malingen på tag eller skorsten. Messing er faktisk ganske uegnet til at male på, da det ikke binder malingen.

Nå, males skal det. Bagvæg med

tag demonteres, overdelen skrues af, motoren tages ud. Omstyringsakslen brækkes forsigtigt af linealbæreren (derfor skal der bruges ekspreslim dér), hjul, styring og lineal tages af. Overdelen skrues fast igen, og i hullerne i cylindrene sættes nogle tilsvarende stykker rundmesting, for ikke at fylde dem under den kommende sprøjtemaling. Grundmaling foretages med Dymin Primer med en pensel. Efter tørring er der brugt en matsort farve på spraydåse. Det er den samme dåse, som er anvendt til 3 forskellige loko i løbet af nogle år. Farven virker meget nymalet, men lokoet "ældes" på naturlig vis, når det bliver støvet. Indvendig i førerhuset males den øverste del i en meget lys beige farve med pensel, og de forreste vinduer får messingrammer i form af et lag guld-maling. De afmonterede smådele, der skal være sorte, grundes og males med pensel.

Nu skulle lokoet være klar til at samle, og alt videre arbejde foretages på et underlag af stof for ikke at ridse unødigt. Akselhullerne frigøres for den maling, der har sat sig her. Motor, hjul, linealer m.m. monteres, og efter godkendt prøvekørsel ekspreslimes omstyringsakslen på og overdelen monteres. De tidligere forarbejdede messing-"rør" ekspreslimes og af hensyn til eventuelle dårlige limninger i førerhuset, har bagvæg med tag fået to små klatter ekspreslim, så det kan tages af.

Efter ca. 7 måneders leveringstid er lokoet klar til levering, og det skulle nu være så godt gennemprøvet, at der ikke skulle være nogen problemer de første år.

Mine egne kommentarer til dette loko er, at to ting er uheldige i udformningen. Der er domen, der er for høj, men jeg synes, den er umulig at spænde fast og forarbejde samtidig. Det andet, der falder i øjnene, er glidertrækstangen, som er for bred. Men her er det hullet ved kvadranten på 1,2 mm, der giver bredden på 1,5 mm i den ende. Jeg har gjort opmærksom på en del unøjagtigheder undervejs, og her vejer min opmåling vel tungest, men når lokoet står på anlægget, er der ikke en sjæl, der tænker på millimeter eller domhøjde!

Forhåbentlig er der en og anden, der er blevet inspireret af denne beskrivelse og måske er der også en løsning på et problem, man har gået og syslet med. Hvis man noterer sig, at det er bedre at udelade en detalje end at lave den for klodset, er der grundlag for at lave en model af lokoet i H0 med udgang i en Z model i 1:220. I denne størrelse må mo-

tor, ramme, hjul, cylindre og gangtøj kunne bruges direkte. Motoren kan forhåbentlig være i førerhuset, og så vil det nok være en fordel at sætte døre i samt at lukke sideåbningerne med plader og eventuelt lave et lille vindue deri.

Er der nogle, der går igang, er det næsten en selvfølge, at der sendes nogle billeder samt kommentarer til modelbanesiderne i SP.

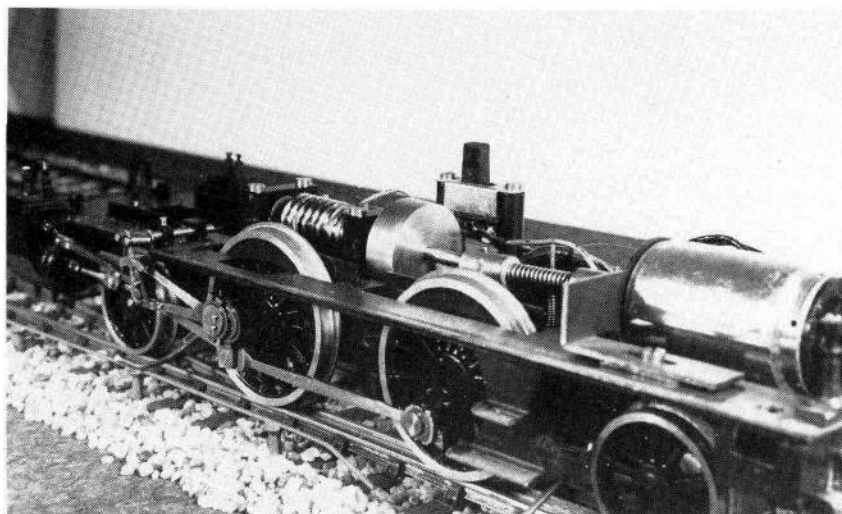
F.B.F.

# Adams Hjørne

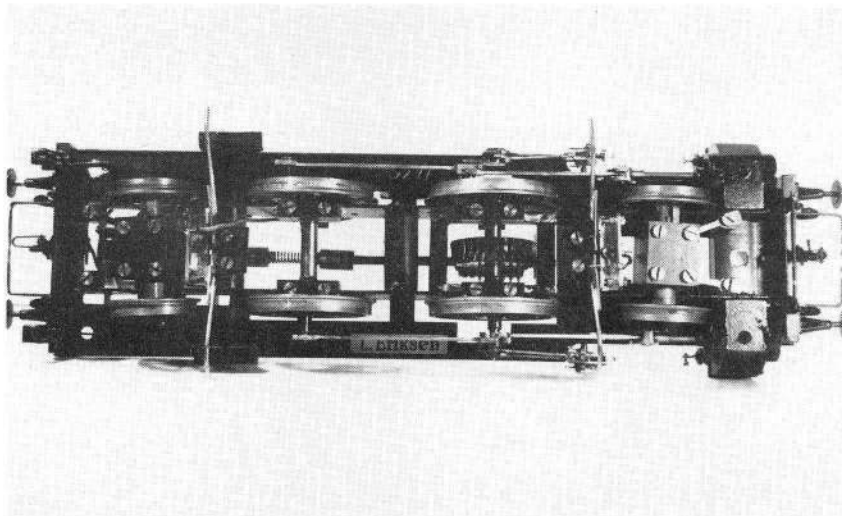
## LITRA F - - - og hvad så?

Overskriften er nok ikke helt rigtig. Det ku' lyde som om vi forventer at de første tyve F-maskiner allerede er sat i drift, og konstruktørerne nu bare sidder og venter på nye opgaver, og det

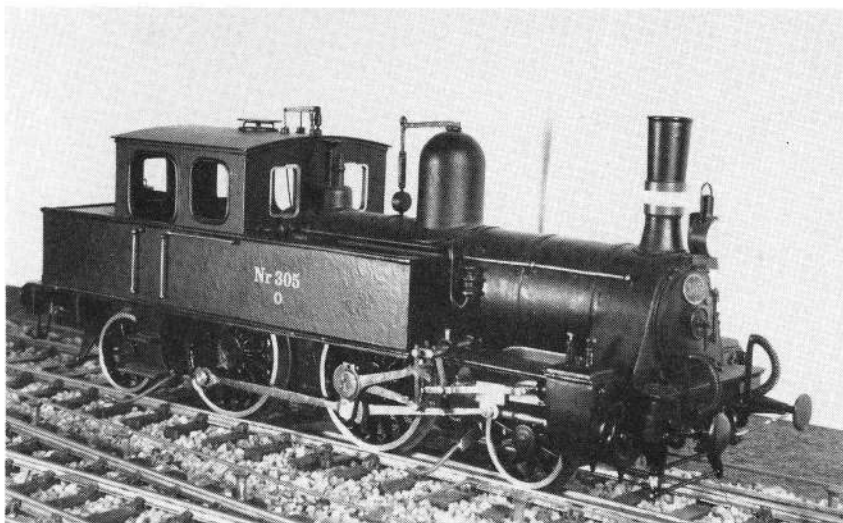
ville nok være at nære alt for høje tanker om SIGNALPOSTENS indflydelse på sine læsere. Noget andet er, at det jo ikke er givet at alle finder litra F lige spændende, man havde måske en anden, men stadig af de mindre, maskintyper i tankerne, og så blev det



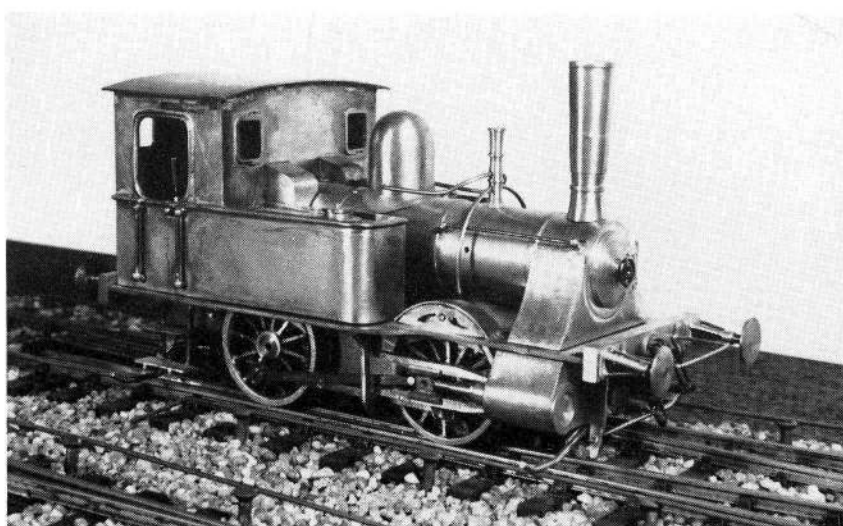
Motoropstilling på O-maskinen



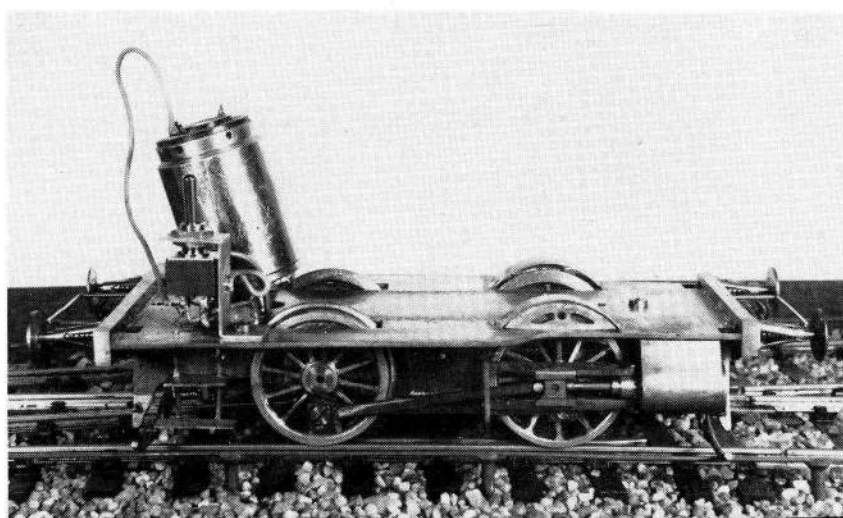
Bemærk ophæng af løberne.



Klar til afgang.



Modellen endnu ikke helt færdig.



Traditionel motoropstilling.

altså bare ikke til noget.

Anlæg i spor 0 er ikke lige netop det mest velegnede til en to- eller treværelers lejlighed. Det kan som regel ikke blive til ret meget mere end et stykke prøvespor - til at begynde med, for så kommer man i tanke om at deko-

rere baggrunden, sætte lidt hegnspæle op hist og her, måske finde plads til et trinbræt eller hvad ved jeg. Inden man får set sig om, er prøvesporet blevet til et stykke "langt-ude-på-landet jernbane", en landstation, eller om muligt en lidt større station.

Et industriområde med havnespor og dertil hørende skrappe kurver godt gemt bag fabriksbygninger og pakhuse, er også en udvej for at pynte lidt på omgivelserne.

Det kan med tiden have udviklet sig så meget, at der også er muligheder for at afvikle en nogenlunde naturlig kørsel (rangering) på området, omend det betinger at vi har den trækraft og det materiel, der falder naturligt ind i billedet.

Det mener vi at litra F nok ville kunne gøre, men der er da også andre og lige så spændende maskintyper, og med bistand af Leif Eriksen og Carlo Ljungberg kan vi i det følgende vise et par velegnede eksempler.

Vi har aflagt et besøg hos Leif Eriksen, hvis prøvespor netop er ved at antage karakter af en mindre endestation, et eller andet sted ude i landet. Det er endnu for tidligt at kunne vise den endelige udformning, men det er tydeligt at se, at eventuel "køreplanskørsel" må indskrænkes til at illudere afgang og ankomende tog, samt foretage de i denne anledning nødvendige oprangeringer. Som trækraft er foreløbig fremstillet et stk. litra O og et stk. litra N.

En nærmere omtale af O-maskinen, der i sine velmagtsdage spillede en fremtrædende rolle i den københavnske lokal- og nærbanetrafik, skulle ikke være nødvendig. Med fantasien taget til hjælp kunne vi så forestille os, at førortalt "mini-anlæg" var Farum station, d.v.s. efter at Slangerupbanen blev til Hareskovbanen, men inden diverse MO'ere og endelig elektrificering.

Som model er der ikke den store forskel på fremstilling af overdelen i forhold til litra F. Kulkassen rager lidt længere bagud, men det er jo blot en fordel når motoren skal monteres. Cylinder og gangtøj er også det samme og da der kun er to sæt drivhjul undgår vi at skulle leddede kobbelstængerne. For- og efterløber er ophængt i en såkaldt Bisseltruck, styret af to ikke parallelle arme, der ved løb gennem kurver stiller akslerne efter kurvernes radier. Monteringen fremgår meget tydeligt af tegningen (anskaffet fra DMJK's tegningsarkiv) og er en morsom opgave, der let lader sig eftergøre på modellen. Vedstående foto viser motoropstillingen. Selve motoren er af fabrikatet D.C. Micromotors, system Faulhaber, der forhandles af Erik Jenk, Skelmsøvej 10 - tlf. 01-300733, og den måler 22 x 33 mm. Det er en virkelig lækker og lydløs sag, men den koster også omkring 235 kroner (1980 pris). Motoren er monteret direkte på rammen, og da drivhjulene er fjederophængt, er



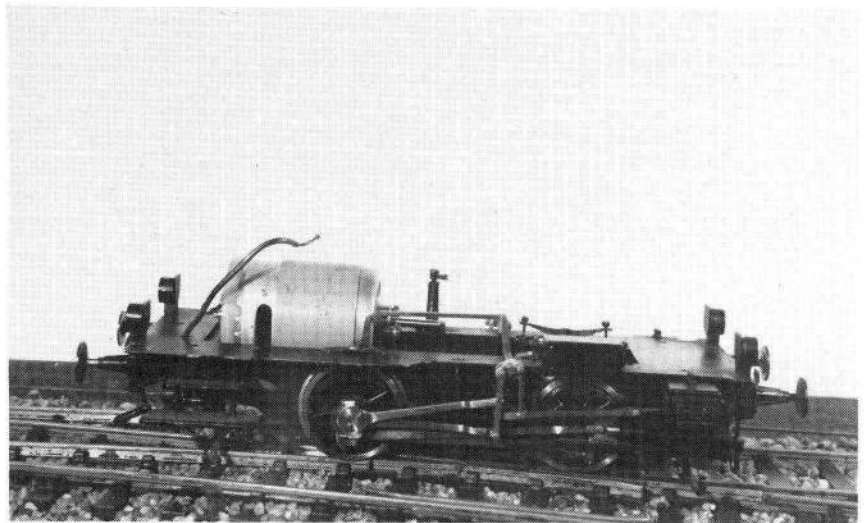
der mellem motor og gearkasse indskudt et bøjeligt mellemed (gardinspiral med vindingerne trukket let fra hinanden). Snekke og fiberhjul er indkøbt hos Nyboder Hobby (ca. 70 kr.) og gearkassen, der hviler på den drivende aksel, er udstyret med svinghjul og kuglelejer. Gearingen er 1:30. Modellen har et meget elegant og let løb i sporet og bortset fra en svag summen fra motoren er hjulenes passager af sporskifter og skinnestød de eneste lyde der høres.

N-maskinen har jeg kun oplevet som rangermaskine på Valby Rangerstation. Den er nu overtaget af DJK og står i Roskilde så der er stadig muligheder for at studere den på nærmere hold. William Bays bøger om de danske damplokomotiver fortæller os blandt andet at den oprindeligt er anskaffet til brug ved togfremførelse på sidebaner, men også at den ret hurtigt blev degraderet til rangerbrug. Som sådan passer den altså perfekt i det billede som Eriksens anlæg står for. Var forbilledet således lidt af en undermåler, vil den i modelstørrelse blive, hvad jeg kalder en nipsgenstand, men dens lidenhed bør ikke holde modelbyggere tilbage - tværtimod.

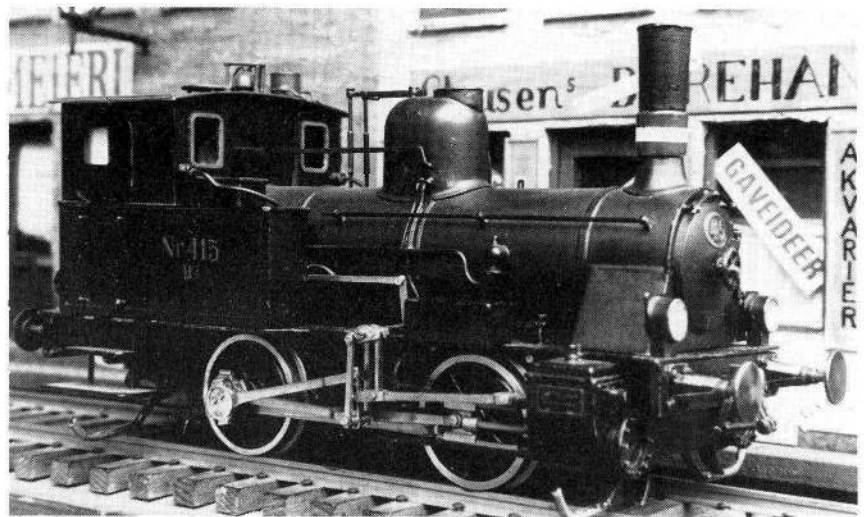
Litra N har indvendig styring, så vi slipper for besværet med det mere eller mindre kunstfærdige "nikketøj", og er der adgang til at anskaffe eller på egen hånd fremstille drivhjulene - diameter 27 til 27,8 mm - fristes man næsten til at kalde det en begynder-model. En H0-motor, evt. af fabrikatet Rivarossi eller Liliput, vil uden større vanskeligheder kunne lade sig montere i førerhuset. Det giver måske ikke den helt store trækraft, men gør det noget? - forbilledet led jo som man kan forstå af samme skavank.

Eriksen har skåret sine egne hjul på den måde, at de først er afdrejet som tallerkenhjul, hvorpå egerne er savet ud med løvsav. Det er nok en træls måde at gøre det på, men det kan altså lade sig gøre. Drivhjulene er iøvrigt monteret i stiv ramme. Der er anvendt samme motortype som på O-maskinen, men til forskel fra denne, er snekken sat direkte på motorakslen og som vist på billedet trækker den uden mellemhjul på den drivende aksel. Udvekslingen er 1:25. Kedlen er drejet i ét massivt stykke, så med den herved opnåede adhæsiønsvægt og indbyggede motorkraft er modellen sikkert bedre rustet til at møde arbejdsdagens krav end storebroder var det.

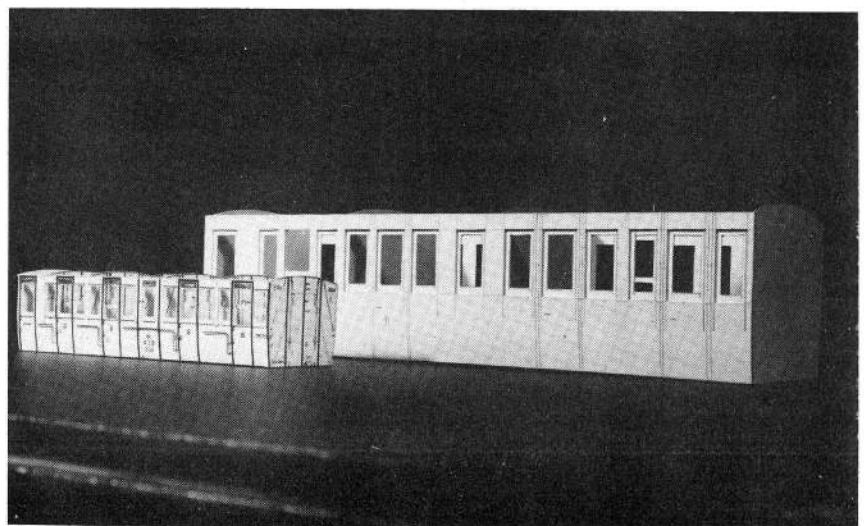
Eriksen var endnu ikke helt færdig med arbejdet, de manglende detaljer lå imidlertid klar til montering, og med et afsluttende



Model + ny motor.



HS i 1:45, Carlo Ljungberg.



Vognkasser i halvstift karton, samme litra i såvel 1:87 som 1:45.

malerarbejde er der ingen tvivl om, at det endelige resultat bliver tip-top. Vi skal ved lejlighed bringe et foto af nipsgenstanden.

HS'eren hører ikke naturligt hjemme på Eriksens landstation.

Det er en rangermaskine, hvis hjemsted er større stationer med hyppigt behov for både lettere og sværere rangering. Især på områder med karakter af industri- og havnebanespor. Vi har taget den med, fordi den vil gøre god fyl-

dest på de mindre modelbaneanlæg, hvor hver millimeter tæller.

Den viste model er bygget af Carlo Ljungberg, men tilhører nu undertegnede. Litra HS er jo - stort set - ikke andet end en litra M med udvendig styring og drivhjulsdiameteren bragt nedtil en for rangermaskiner fornuftig størrelse. Denne diameter skal på modellen i størrelse 0 være 24,7 mm, men som det nok vil være vanskeligt at anskaffe som færdigt produkt.

Ljungberg fremstiller selv sine drivhjul, men til forskel fra Eriksens metode, er fremgangsmåden den, at først er hjulstjernen afdrejet og udsavet, og derpå er den færdige hjulbandage presset på plads. Til slut bores og rives akselhullet. Jeg mener i en eller anden hobbyforretning at have set 25 mm eger-vognhjul, og er det så heldigt, at disse stadig er i handelen, skulle det ikke volde de store vanskeligheder at pålode eller fastlime diverse slag og gods til krumtappen.

Modellen var oprindelig forsynet med en motor af mærket Iso Perm (26 x 35 mm), men da den for ikke så længe siden skulle fornyes, viste det sig, at denne ikke fremstilles længere. En Elektronik-forretning i Lyngby havde imidlertid et pænt udvalg i småmotorer og blandt dem fandtes en med målene 28 x 40 mm til en pris af 25,50 kroner. Det kostede lidt filearbejde at få den på plads, hvilket aldrig er morsomt på en færdig model, men situationen blev klaret. Den endelige montering havde ikke fundet sted ved fotooptagelsen, men gearingen er således, at motorakslens tandhjul med 15 tænder er i indgreb med snekkeakslens på 24. Snekkeakslens er ført frem til forreste drivhjul, der bærer snekehjul med 20 tænder, og den endelige udveksling er således 1:32. Det ville have været formålstjenligt om der også havde været plads til et

svinghjul på motorakslens, - det er der ikke. Modeller med så kort akselafstand og rammelængde begrænser tilsvarende afstanden mellem strømaftagerne ved 3-skin-neddrift, med det resultat at de er meget følsomme for snavs og buler på tredieskinnen. At de så samtidig skal eller burde kunne køre med en passende langsom hastighed, undertiden på vanskeligt tilgængelige områder, gør ikke situationen bedre. De omtalte motorer har ganske vist i sig selv et nogenlunde langt afløb, men ellers må vi tage den "femgrene-de" til hjælp.

Som tidligere nævnt bør der ved anskaffelse af tegning og andet støttemateriale tages højde for de ændringer af forbilledets udseende, der kan iagttages fra foto til foto af det samme litra, og som ikke kan påføres modellen i flæng. Ofte er det tilsyneladende rene bagateller, der dog alligevel for den kyndige tilkendegiver hjemsted og epoke. Eksempelvis optræder HS 415 her med afkortet skorsten, hvilket skyldes at dette lokomotiv i perioder var udlejet til Hedehusene Grusgrav, og for at få den ind i dette firmas remise måtte der skæres en bid af skorstenen. At undgå diverse anakronismer ved modelbygning forekommer mig på én gang at være både irriterende og spændende. Skal det føres ud i sin fulde konsekvens, må alt andet på modelbanen vel rette sig efter den epoke man har bestemt sig for, det vil være det rigtige at gøre sådan. Samtidig er der så risiko for vanskeligheder ved anskaffelse af tegninger og lignende, og dertil den ked-somhed der kan opstå ved bundne opgaver. Det er naturligvis op til den enkelte, hvor strengt det skal bedømmes, og i foreningssammenhæng, af hensyn til trivsel, et spørgsmål om hvor håndfast skrevne såvel som uskrevne vedtagelser

om dette emne skal håndhæves. Praktiseres der køreplanskørsel på anlægget bør man tage sig i agt for ikke at blande årgangene sammen, især da, om der skulle være jernbane-kyndige gæster til stede. Et beundringsværdigt kuriosum er Slagelse Model Jernbane Klub, som i deres køreplanskørsel og i takt med udviklingen har været i stand til at følge moderniseringen af DSB's rullende materiel. Det er ikke så lidt af en præstation, omend der nok, i alle tilfælde blandt klubbens gæster, har været dem, der har savnet diverse damploko og andet antikvet materiel, når dette hen ad vejen har måttet vige pladsen. Emnet og SMJK's planlægning er iøvrigt udførligt omtalt i klubbladet "P 917", blandt andet nævnes til skræk og advarsel et eksempel, hvor der ved køreplanskørsel i en anden klub, på samme station kunne iagttages nydesig-net MY med røde personvogne efter sig blive passeret af et tog bestående af CP- og CM-vogne og en ny postvogn litra P trukket af en K-maskine. Vi må give artiklens forfatter ret i, at det er en blanding af køretøjer, som aldrig har mødt hinanden i virkeligheden, og vi kan også godt forstå, at det har været et følt syn. Synderen kan næppe være andre end DMJK, men hvad afsløring og dom må medføre er nok kun af intern interesse. Ovenstående er da også kun anført som illustration af emnet. Forhåbentlig dog ikke i det omfang, at man pr. model af udviklingen, asfalterer banenettet og indretter stationsbygningen til benzintanke!

Det blev til lidt af et sidespor, så tilbage til vore modeller. De er alle bygget efter de samme principper som omtalt ved litra F, men som jo desværre også forudsatte at bygmesteren ved hjælp udefra var i stand til at overkomme en række minusser. Kan dette imidlertid overkommes, er der i det hele taget så godt som ingen ende på de herligheder der fremover kan fremstilles til modelbanen. Leif Eriksen havde en fortid i spor H0, hvilket bl.a. fotografiet af litra F er et udtryk for. Her består de færdiganskaffede dele af motor, gearkasse og drivhjul, resten af modellen er fremstillet på egen hånd, så kom ikke og sig at spor 0 er for småt at arbejde med. Andet af interesse, som vist, var vognkasser udført af halvstift karton, som forinden pr. fototeknik var påført tegningen, og slutteligen forstærket ved lakering med shellak-politur. Opfindsomhed og snilde er godt at have.

Erik & ADAM...

Fotos: E & A med flere.



O-maskine i tillempet udgave af KBs remise.



# UHELD

Vi befinder os i besættelsestidens Danmark, i 1941, hvor det allerede er yderst besværligt at rejse. Selvom DSB stærkt opfordrer til, at ingen uden højst tvingende grunde foretager længere rejser, er næsten alle tog i den stærkt reducerede køreplan overfyldte og store forsinkelser hører til dagens orden. Køretiderne er blevet stærkt forøget så det kræver både tid og ikke mindst kræfter at begive sig ud på en længere færd med banerne.

Tog 25, der udgik fra København kl. 08.00 med ankomst i Frederikshavn kl. 22.39, var et eksprestog fra udgangsstationen og til Ålborg, men på det sidste stykke fra Ålborg til Frederikshavn var det et ved alle stationer standsende persontog. Af hensyn til de mange rejsende, der benyttede toget den 27. december, afgik det fra Århus i to afdelinger. Det er første afdeling af dette tog vi her skal beskæftige os med, og som aldrig nåede Ålborg. Første stop efter Århus var Langå. Imellem disse to byer er der ad banen 46 km, hvortil man havde beregnet en køretid på 46 min., altså den for et eksprestog "formidable" hastighed af 60 km/h. Nu skal man dog tage i betragtning, at det var under krigen, med dertil hørende besværligheder såsom dårlige kul, store og tunge tog, mørkelægning o.s.v. Første afdeling af tog 25 havde på det første stykke efter afgang fra Århus holdt hastigheden helt pænt, men da toget befandt sig omkring Hinnerup, begyndte det at gå lidt langsommere, det virkede som om det kneb for lokomotivet - E 974 - at trække toget.

Da man langt om længe er kommet til Hadsten, kører toget ganske langsomt ind på stationen og bremser op. Måske et øjeblik før eller i samme øjeblik tog 25 holder stille, lyder der en kraftig eksplosion, som kan høres i vid omkreds. I Hadsten bliver mange mennesker stærkt opskræmte af det store brag, men passagererne i tog 25 som jo på nærmeste hold oplever eksplosionen, for det var i E 974, der var sket en eksplosion, bliver ialtfald ikke mindre skræmte. Ingen tænkte dog på en egentlig jernbanesabotage, den første af disse fandt først sted i november 1942 på Kystbanen - men måske snarere på et luftangreb. Toget var planmæssig gennemkørende,

men da hastigheden som nævnt før Hadsten efterhånden er meget lav og man på selve stationen foretager en bremsning, tyder det på, at de to mænd på lokomotivet er blevet klar over, at der har været et eller andet galt med maskinen. Ved de undersøgelser, der blev foretaget efter uheldet, fandt man ud af, at årsagen til eksplosionen var kørsel med for lav vandstand "i forholdsvis lang tid", som auditøren skriver. Der er derfor ingen tvivl om, at de to mænd er blevet klar over, at der er noget galt, og derfor har stoppet toget.

Virkningen af eksplosionen var ret så kraftig. Fyrkasseloftet havde revet sig løs og var bøjet nedad og samtidig havde fyrkassen revet sig løs fra topstøtteboltene, som til alt held ikke knækkede. I realiteten var fyrkassen på det nærmeste helt sprængt, og det bevirkede, at vand og damp strømmede ned i fyret med en sådan kraft, at vipperisten blev åbnet, og fyret blev slået ud den vej. Samtidig trængte der damp ud i førerrummet og de to mænd - lokomotivføreren og en ekstrahåndværker, der fungerede som fyrbøder - blev slemt skoldede, nok fordi de først sprang ud efter at eksplosionen var sket. Begge blev kørt på hospitalet - som de eneste, der var kommet noget til. De var så medtagne, at det varede et godt stykke tid, før de kunne afhøres om det skete.

For en del år siden så jeg et billede af E 974 efter uheldet. Fotografiet hængte på lokomotivmesterens kontor i Struer, og jeg skal love for, at den var slemt molesteret. Nu hører det jo ikke til dagens orden, at et lokomotiv eksploderer, så uheldet vakte en del opmærksomhed; et lignende uheld var vist heller ikke før sket i Danmark. Selv om E 974 som nævnt blev stærkt beskadiget, kom det igen ud at køre og blev først ophugget i Horsens i 1973.

Men den 10. februar 1942 var den gal igen. Atter sprænger et fyrkasseloft, men med knapt så alvorlige beskadigelser til følge som ved det forrige uheld. Tog 9746 - et godstog - er på vej mod Fredericia, men mellem Børkop og Pjedsted gør lokomotivføreren den yderst ubehagelige opdagelse, at regulatoren har sat sig fast, så den ikke var til at rokke bare den mindste smule til nogen af

siderne. Da han under disse meget uheldige omstændigheder selvfølgelig ikke tør fortsætte kørslen, åbner han for omløbet, snøfteventilerne og cylinderhænderne og i en sky at damp stopper maskinen - bremsen fungerer heldigvis normalt.

Begge folkene på maskinen forsøger nu at lukke regulatoren, men under dette forsøg sker der en eksplosion i fyrkassen, hvorved fyrkasseloftet bliver sprængt. I dette tilfælde strømmer der også damp ud fra fyrdøren, men heldigvis uden at mandskabet bliver skoldet. I sin iver for at reparere regulatoren glemmer lokomotivføreren nemlig at kontrollere, hvor hurtigt vandstanden i kedlen falder, da han lader dampen slippe ud i fri luft gennem omløb, snøfteventiler og cylinderhænder.

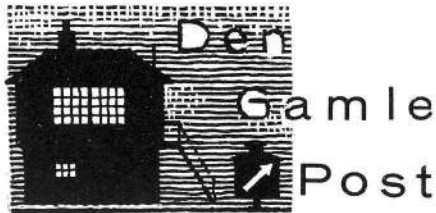
Jeg ved ikke hvilken type lokomotiv uheldet ramte, men måske kan en af SPs læsere give oplysning herom. Et er i hvert fald sikkert, det varede en rum tid før såvel E 974 som den sidstnævnte maskine kom ud at køre igen.

Jeg har forresten selv oplevet at se en kedel eksplodere. I dette tilfælde drejede det sig ikke om et lokomotiv - heldigvis - med derimod om en af de små legetøjsdampmaskiner, som alle drenge før i tiden elskede at lege med, men det er en helt anden historie, som til alt held havde en lykkelig udgang, idet ingen kom til skade. Men når man oplevede den voldsomhed en sådan lille tingest kunne ryge i luften med, kan man godt gyse lidt ved tanken, når det drejede sig om de rigtig store dampmaskiners eksplosion, og det er vist et Guds under, at ingen blev slået ihjel ved de to uheld, jeg lige har beskrevet.

Så heldig var man ikke den 18. marts 1912 i Texas. Et oliefyret lokomotiv, der lige havde været til eftersyn og igen skulle sættes i drift, eksploderede uden for en remise. Stumper og stykker fra den eksploderende maskine fløj ud over jernbaneplassen og ramte mange jernbanearbejdere og ødelagde på det nærmeste remisebygningen. 28 blev dræbt og mere end 40 blev såret ved dette uheld. Et lokomotiv blev delvis ødelagt, da tenderen fra det eksploderede lokomotiv rev sig løs og med stor kraft fór tilbage.

J.G.





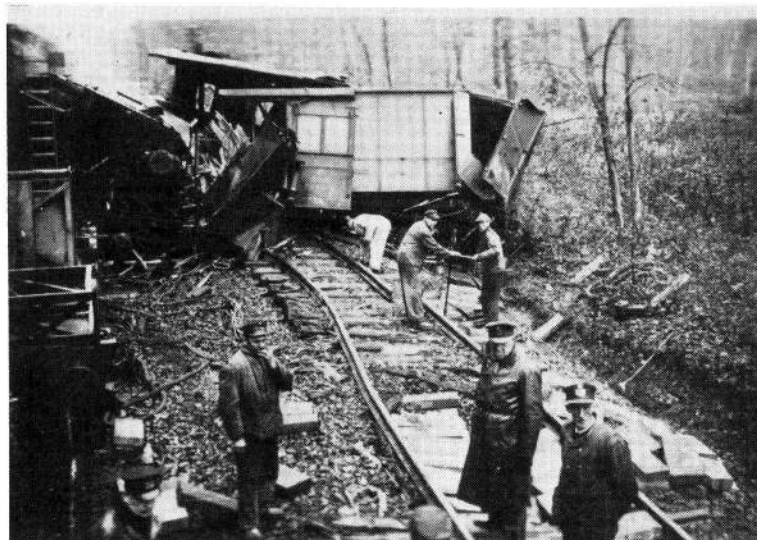
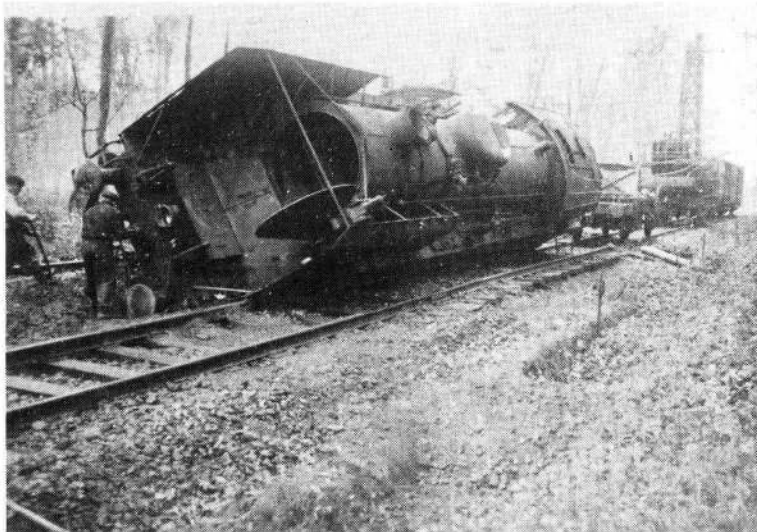
## "SPRÆNGTE POSTER"

1. del

I al stilfældighed er en 40 års "mærkedag" passeret uden sædvanlig festivitas. Natten mellem den 5. og 6. november 1942 fandt den første jernbanesabotage under besættelsen sted. Den skulle egentlig have fundet sted allerede natten til den 1. september 1942, men da mislykkedes det. Begge gangene var det en gruppe, der kaldte sig "Kommunistiske Partisaner" (det senere BOPA) under ledelse af en skibsværftsarbejder fra Helsingør, der stod for "arran-

gementet". Fremgangsmåden var begge gange den samme (selv om den ikke virkede første gang), nemlig, at de fjernede en laske i et skinnestød og bøjede skinnen ind mod spormidten, en temmelig besværlig fremgangsmåde. Hvordan det lykkedes toget den 1. september at køre over uden afsporing må siges at være en gåde, men det var faktisk tilfældet, og sabotagen blev først opdaget om morgenen ved det normale daglige linieeftersyn.

Den 6. november gik det bedre, og et tysk særtog afsporedes med lokomotivet - en S-



maskine - og 3 godsvogne (den ene en EC-vogn efter fotoene at dømme). De hosstående fotos er taget den 6. november under oprydningen, det fotografi, der normalt ses i bøger om besættelsen, viser det afsporede tog om natten og viser også at de to næste afsporede vogne var en brun H-godsvogn og en fladvogn, men de er altså blevet fjernet for "vor" fotograf kom til stede.

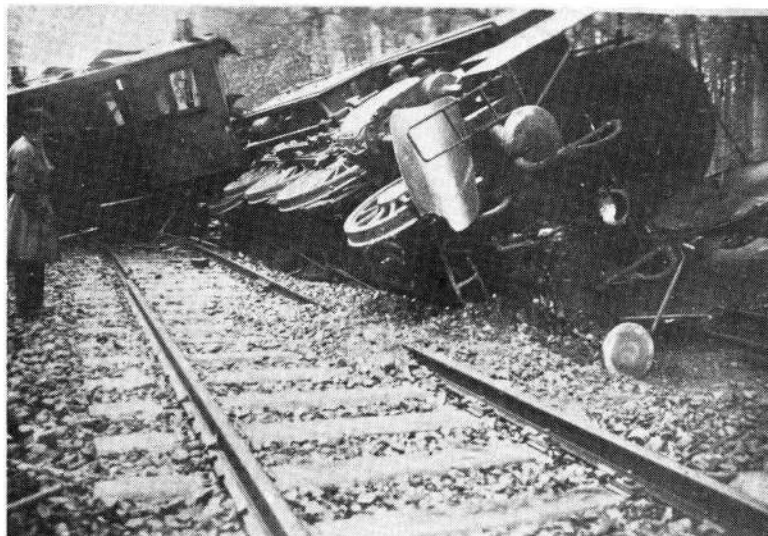
Stedet hvor "forsøget" og afsporingen fandt sted, var det samme, nemlig mellem Espergærde og Snekkersten på Kystbanen og særtoget var på vej mod Helsingør (skoven, der ses på fotografierne, er Egebæksvang skov). Afsporingen var der eneste, der fandt sted under besættelsen på Kystbanen; på hele Sjælland fandt der kun 12 sted, det meste foregik på Fyn og ikke mindst i Jylland, hvor sprængninger og afsporinger generede tyskerne mest.

Aage Trommer har i sin doktorafhandling "Jernbanesabotagen i Danmark" fra 1971 sat et stort spørgsmålstegn ved værdien af de danske jernbanesabotager. Jeg skal ikke blande mig i den polemik, der har fundet sted herom, men kun nævne en form for sabotage mod jernbanerne, der i hvert fald gav arbejde til dansk industri efter besættelsen, og forårsagede en tidligere modernisering af sikringsanlæg - nemlig de mange sprængninger af signalposter. Ved befrielsen var 23 stationer uden sikringsanlæg, de største af dem var Århus, Esbjerg, Odense og Hillerød (sabotagen af sidstnævnte den 2. juli 1944 var vist noget af en misforståelse; Hillerød havde ingen taktisk betydning for tyskerne - men det har i alt fald været en effektiv bombe - sikringsanlægget blev nærmest pulveriseret, da kommandoposten sprang i luften, der var ikke så meget som et håndtag, der kunne genanvendes).

Alle disse sprængte posters sikringsanlæg skulle erstattes (ja, i Hasselager var det hele stationen, der røg i luften, idet kommandoposten fandtes i forbindelse med stationskontoret) efter befrielsen, men da fabrikkerne hvor DSB før krigen havde købt sikringsanlæg, mestendels lå i Tyskland (bl.a. Siemens), var der ikke mulighed for at få nye anlæg derfra, så man måtte få Dansk Signal Industri til at fabrikere nye anlæg, og daværende afdelingsingeniør W. Wessel Hansen (senere overingeniør for signalværnet, nu pensioneret) tog på studierejser til udlandet, og konstruerede det første rene

relæsikringsanlæg i 1950 - men mere herom senere.

Det vil nu være klart for læseren, at jeg agter - efter nogen pause (jeg beklager) - at fortsætte mine skrivelser om "Den gamle Post" med lidt om "De sprængte Poster" ikke mindst takket være min gode ven og kollega, nu pensioneret sikringsingeniør Erik Vibjerg Petersen, der under besættelsen var stationeret i Esbjerg, og som personligt oplevede nogle af posterne blive sprængt. Erik Vibjerg Petersen har overladt mig en del materiale samt et manuskript om sine oplevelser under besættelsen, og jeg vil her lade disse komme ud til en større læserskare. Erik Vibjerg Petersen, der siden han blev pensioneret har virket som sikringsteknisk konsulent ved Jernbanemuseet, ses på hosstående fotografi (taget omkring 1950 i Svendborg) ved signal-tjenesten i Odenses draisine - en Ford A (ombygget i 1945). Erik Vibjerg Petersen var kommet til Odense i 1945, draisineførelsen var signalarbejder Krogh.



Før jeg kaster mig over posterne og de nye sikringsanlæg, vil jeg lige nævne, at sabotagerne under besættelsen også gik ud over kabler, kabelhytter og ikke mindst stangrækkerne (således benævnes de telefon- og telegraftråde, der er op-hængt på telegrafpæle langs banen), der dengang fandtes flere af end egentlige kabler. Når stangrækkerne blev saboteret, var der ingen telefon- og telegrafforbindelse mellem stationerne, hvilket vanskeliggjorde trafikken, da man ikke kunne af- og tilbagemelde togene. En af de mest effektive stangrækkeødelæggelser (og samtidig den mest bekvemme for sabotørerne) fandt sted ved Ålborg. Et tog blev standset nogle kilometer syd for Ålborg - lokomotivføreren var vist ikke helt uskyldig i aktionen - og en sabotør (vist nok en lokal signalmontør) krøb op i en telegrafstængerne, klippede trådene over og bandt hele herligheden godt fast i den ene puffer på bageste vogn. Herefter blev toget sendt videre ind til Ålborg, hvortil det ankom med flere kilometer tråd og et hav af telegrafstænger hoppende og dansende bagefter. Det må have været et kosteligt syn. Jo, der skete meget i Ålborg, det var også her den legendariske Churchill-klub holdt til; de brændte bl.a. adskillige godsvogne med materiel til tyskerne af.

I snevinteren 1941-42 fandt der endog en ufrivillig "sabo-

tage" sted. Der var en nat faldet et ordentligt læs sne, og da man i løbet af formiddagen havde fået ryddet hovedsporene så toggangen kunne genoptages, gik man igang med at rydde depot- og læssespor. Yderst på stationen var der nogle ordentligt snevolde, og lokomotiv med sneplov tog ordentligt tilløb. Ovenpå sneploven stod en jernbanearbejder, og lokomotivføreren så pludselig, at denne viftede med arme og ben for derefter at springe af i en snedrive i næste spor. Umiddelbart efter kørte sneplovtoget ind i kæmpedriften --- med et mægtigt brag. Driven var så stor, at

den havde skjult nogle godsvogne læsset med konserver! Konserverdåserne blev spredt over hele stationen, til stor fryd for de nærmeste beboere, men episoden resulterede i, at sneplovføreren derefter blev udstyret med en lang stang, som de skulle stikke ind i "anselige driver" for at sikre, at de ikke skjulte godsvogne.

(Foto: arkiv Alfred Hansen og Erik Vibjerg Petersen).

Ole Faurhøj

FORTEGNELSE OVER SIGNALPOSTENS FORLAGS  
UDGIVELSER, RESTOPLAG og PRISER:

A. SIGNALPOSTEN, hele årgange

Tal i ( ) angiver restoplaget.	pris kr.
9. årgang 1973 (24)	35,-
13. årgang 1977 (41)	54,-
14. årgang 1978 (25)	65,-
15. årgang 1979 (40)	70,-
16. årgang 1980 (35)	76,-
17. årgang 1981 (65)	85,-
18. årgang 1982 (88)	90,-

B. SIGNALPOSTEN, enkeltnumre

7. årgang nr. 1 (10)	5,-
8. årgang nr. 1 (41)	5,-
8. årgang nr. 2 (6)	5,-
8. årgang nr. 3 (34)	5,-
8. årgang nr. 4 (22)	5,-
8. årgang nr. 6 (26)	5,-
9. årgang nr. 1 (8)	5,-
9. årgang nr. 2 (84)	5,-
9. årgang nr. 3 (10)	5,-
9. årgang nr. 5 (56)	5,-
9. årgang nr. 6 (34)	5,-
10. årgang nr. 2 (31)	5,-
10. årgang nr. 3 (87)	5,-
10. årgang nr. 4 (32)	5,-
10. årgang nr. 5 (54)	5,-
10. årgang nr. 6 (73)	5,-
11. årgang nr. 1 (89)	6,-
11. årgang nr. 4 (32)	6,-
11. årgang nr. 5 (74)	6,-
11. årgang nr. 6 (52)	6,-
12. årgang nr. 3 (21)	12,-
12. årgang nr. 4 (8)	12,-
13. årgang nr. 3 (19)	14,-
15. årgang nr. 1 (33)	18,-
15. årgang nr. 3 (27)	18,-
16. årgang nr. 2 (31)	20,-
16. årgang nr. 3 (24)	20,-
16. årgang nr. 4 (33)	20,-
17. årgang nr. 1 (106)	22,-
17. årgang nr. 3 (18)	22,-
17. årgang nr. 4 (14)	22,-

Her skal tillægges 1 kr. pr. stk. der bestilles til porto, dog aldrig over 5 kr. pr. ordre.

C. SIGNALPOSTENS BØGER

Titel	rest	vægt g	pris kr
Damptrækkraft i model	321	1100	95,-
Romantik i røg og damp	419	400	35,-
Fotohefte 3, TFJ	443	175	18,-
Fotohefte 4, NKJ	542	125	12,-
...Trine	411	150	14,-
DSBs S-tog	192	150	14,-
Danske jernbanestr. I	246	50	8,-
Danske jernbanestr. II	446	150	40,-
Supplement til Bay	52	70	20,-
JS/DMJK 40 år	21	75	12,-

Ikke nævnte titler er udsolgt - desværre.  
Her skal ved bestilling tillægges betaling for porto efter følgende skala: Samlet vægt pr. ordre indtil 500 g: kr. 6,-, 500 - 1000 g: kr. 8,-, 1 - 5 kg: kr. 14,- og over 5 kg: kr. 25,-. (De nævnte portosatser gælder pr 1. januar 1983 og må ændres, såfremt P&T ændrer sine takster).

Indbetal beløbet på giro 6.49.47.22, Signalposten Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, og anfør de ønskede titler på kupon til modtager.





**DEUTSCHE BUNDESBAHN**

Se mere af Vest-Tyskland for færre penge.

Køb det nye

## DB Turist-kort \*)

Rejs på kryds og tværs i hele Forbundsrepublikken Tyskland, lige så tit og lige langt, De ønsker. Alle ordinære tog på et 29.000 km langt skinneret står til Deres rådighed, lige fra grænsen og helt ned til Alperne. Luksus-TEE og luksus-intercitytog med airkondition er med i prisen, hvis De vælger 1. klasse samt særlige tillægsydelse. (Busrejser Romantische Strasse, særpris på Rhein- og Moselskibene, særpris på rejser til Berlin (Vest), gratis besøg på trafikmuseet Nürnberg.)

Fra centrum til centrum med op til 200 km/t.

	9 dage	16 dage
1. klasse	1320 d. kr.	1730 d. kr.
2. klasse	940 d. kr.	1230 d. kr.

DB-Turist-kort er særlig velegnet til **forretningsrejser**.

Spørg efter DB-Turist-kort hos DSB eller i et autoriseret rejsebureau.

Vi ønsker Dem en behagelig rejse med



**DEUTSCHE BUNDESBAHN**

\*) Eneste betingelse er, at De er bosat i Danmark. Deres navn og personnummer bliver registreret på DB-Turistkortet.