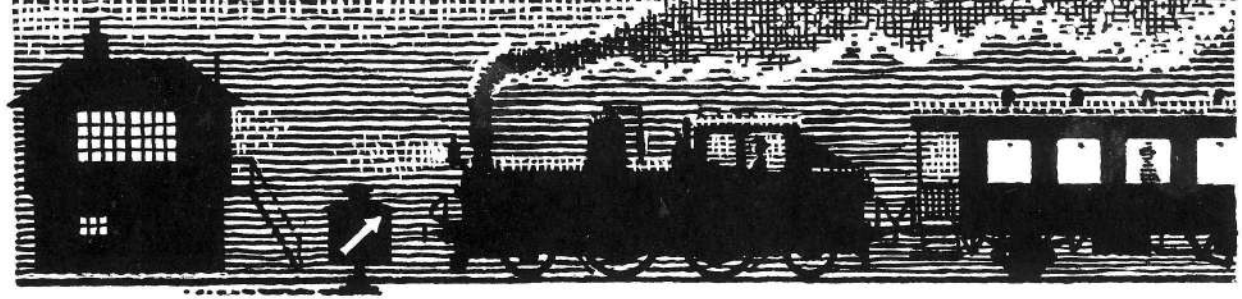


SIGNALPOSTEN



stk. 2-ak



19 **SIGNALPOSTEN**
årgang **1983**

sept., nr. **3**

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 3

SEPTEMBER 1983

INDHOLD I DETTE NUMMER:

| | |
|----------------------------|-----|
| Nedlagte baner, HOJ | 99 |
| Apropos: Kejsertog | 110 |
| Ganske almindelige huse . | 113 |
| Vi bygger: Litra MO i HO | 123 |
| - GDS 3 i 0 | 126 |
| Kupesnak | 129 |
| Klubnyt | 132 |
| Apropos: O i Frederikssund | 135 |
| Litteratur | 136 |

Forsidebilledet: Ren nostalgi!
D 826 i Helsingør, 1964. Foto:
ADAM.

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!

Undskyld! Undskyld! Undskyld! Jeg beklager dybt, at jeg hermed har brudt et af mine allerfasteste principper, ved at gå over til udsendelse af SIGNALPOSTEN gennem Avispostkontoret til abonnenterne i Danmark, Norge og Sverige. Abonnenterne i Grønland, England, Holland, Luxembourg, Tyskland, Schweiz, Tjekkoslaviet, USA og Korea (det er dog de færreste!) berøres dog ikke af ændringen.

Årsagen er de kære penge. En abonnent hviskede mig i øret, at jeg burde undersøge spørgsmålet om at udsende bladet som postadresseret blad - og det gjorde jeg så - igen, for jeg har gjort det samme for 15 år siden. Det viser sig så, at avisportoen ikke er steget nær så stærkt som tryksagsportoen, og da avisportoen moms, og jeg kan modregne denne moms, ja så skulle det ialt ligge til henimod en halvering af forsendelsesomkostningerne.

Den besparelse turde jeg ikke sige nej til, også fordi antallet af abonnenter er faldet en del mere end jeg havde budgetteret med (og håbet på). SP har - i skrivende stund - 910 abonnenter, hvilket er 6% færre end i 1982, og dette sammenholdt med iøvrigt stigende udgifter gør det meget svært at få enderne til at mødes. Den omtalte nedgang på 6% er særdeles beskedent, sammenlignet med andre tidsskrifters erfaring, men den er stor i forhold til "normalen" for SIGNALPOSTEN.

Da mit princip er, at SP til hver en tid skal være solvent, betyder det, at sidetallet denne gang "kun" er på 40 sider - og med mindre der sker en markant tilgang af abonnenter, vil også nr. 4 blive på "kun" 40 sider.

Nyt Fra Redaktionen

Jeg har endnu ikke regnet på abonnementsprisen for 20. årgang, men håber selvfølgelig på, at den sikkert nødvendige prisforhøjelse må blive moderat. Kan du skaffe en ny abonnent?

Overgangen til forsendelse gennem Avispostkontoret medfører iøvrigt, at adresseændringer også bør meddeles til posthuset, ligesom reklamationer over forsendelse skal ske til P&T. Endvidere vil jeg ikke kunne levere et personligt adresseret girokort til abonnementsfornyelsen - men det uddyber jeg næste gang.

SPs auktion 1983, se nærmere i denne spalte i nr. 2. Der er indtil nu udleveret 36 sæt udbudslist, og der er kommet 8 tilbage. Der er endnu nogle uger til fristen udløber, så har du glemt at bestille materialet kan det nås endnu ved øjeblikkelig aktion.

Det reducerede sidetal medfører selvfølgelig pladsmangel, hvorfor en del faste rubrikker må udgå denne gang. Også i nr. 4 må der spares, men jeg har meget "petitstof" - indsendt af læserne - liggende, og jeg har (énstemmig) besluttet, at så meget som muligt af dette skal bringes i nr. 4.

Ellers skal jeg kun berette, at dette skrives den 10. juli, og at temperaturen i redaktørens hule, trods vidtåbne vinduer, er 31°C = rigtig dansk sommer. Måtte den vare længe.

På genhør i nr. 4, som udsendes sidst i november måned 1983.

Holtrup

Nedlagte Baner

ODDERBANENS

RULLENDE MATERIEL

DAMPLOKO

Loko nr. 1-4 var alle fra Hanomag. Nr. 1-3 fra 1904 med fabr.nr. 3696-3698 og nr. 4 fra 1905 med fabr.nr. 4323.

Loko nr. 2 blev udrangeret og hensat i 1941/42, men repareret og genindsat i 1949/50. Det blev endeligt udrangeret og ophugget i 1953.

Nr. 4 blev ikke anvendt fra 1928/29 (og senere).

Nr. 1, 3 og 4 blev udrangeret og solgt til ophugning i 1952.

I 1953 købte HOJ fra Horsens Vestbaner HV L 107 (ex nr.3), den blev til HOJ L 406, og den eksisterer endnu, idet den kører på VBV.

I 1904/05 lejede banen HHJ loko, der kørte 336 km og HJJ loko, der kørte 470 km på HOJ.

I 1905/06 kørte lejede HHJ loko ialt 67 km på banen.

I 1920/21 kørte HHJ 31.802 km på HOJ - og HOJ 5.585 km på HHJ.

Typisk for loko nr. 1-4 var de store overhængende dele, forårsaget af den korte akselafstand.

De havde udvendige cylindre og fladglidere og Heusinger-styringer. Bageste kobbelhjulsæt var drivsættet og lå under fyrkassen. Den lavtliggende kedel havde domen siddende omtrent over midten af lokoet, og fra dens forkant udgik udvendige dampører til gliderkasserne. Foran domen var dampklokken anbragt og bag domen sad sandkassen med sandingsører til forreste kobbelhjulsæt. De havde vacuumbremse og håndbremse, begge virkende på bageste hjulsæt. Vandkasse mellem rammen og kulkasse bag førerhuset og i en sidekasse foran førerhuset (i venstre? side).

TEKNISKE DATA

| | |
|-------------------|------|
| Cylinderdiameter | 300 |
| Slaglængde | 500 |
| Drivhjulsdiameter | 1100 |
| Løbehjulsdiameter | 800 |
| Kedeltryk | 12 |
| Ristareal | 1,1 |
| Hedeflade | 65 |
| Tjenstfærdig vægt | 27 |
| Tomvægt | 21 |

| | |
|---------------|----------|
| AdhæSIONSVÆGT | 18 |
| Vandforråd | 3 |
| Kulforråd | 0,75 |
| L.o.P. | 8296 |
| Akselafstand | (2483) |
| | + 1800 |
| | + 1400 |
| | + (2613) |
| | = 3400 |

| | | |
|--|-----|----------|
| 3 stk. 1Bt mættetdamp-lokomotiver m. skruerbremse | Nr. | 1 - 3 |
| 3 stk. 2-akslede personvogne, II/III kl. u.bremse | B | 11 - 13 |
| 2 stk. 2-akslede personvogne, III kl. u.bremse | C | 21 - 22 |
| 2 stk. 2-akslede person/postv. III kl. u.bremse | D | 31 - 32 |
| 2 stk. 2-akslede bagage/kedelvogne m.skruebremse | E | 41 - 42 |
| 5 stk. lukkede, hvidmalede godsvogne m.skruebremse | H | 91 - 95 |
| 5 stk. lukkede gods/kvægvogne m.håndbremse | F | 51 - 55 |
| 6 stk. høje, åbne gods/kvægvogne m. håndbremse | G | 61 - 66 |
| 4 stk. lave, åbne m.tømmerskammel og håndbremse | I | 101 -104 |
| 2 stk. lave, lange åbne godsvogne m.håndbremse | K | 121 -122 |

Året efter anskaffedes endnu et lokomotiv, magen til de tre første, hvorefter man havde rigeligt med trækraft, og det viste sig senere, at det fjerde lokomotiv kunne hensættes i reserve, blot man anskaffede én lille benzinatorvogn i 1925, og dampkilometrene kunne halveres da endnu en motorvogn anskaffedes i 1932.

I driftsåret 1911/12 anskaffedes yderligere 2 almindelige, lukkede gods- og kvægvogne, denne gang dog med skruerbremse, men herefter var det også slut med vognanskaffelser (bortset fra de to motorvogne) i næsten 50 år, idet det oprindeligt anskaffede materiel stort set kunne klare al den trafik, det var muligt at trække til banen, bortset fra nogle store mergeltransporter, der nogle år nødvendiggjorde leje af åbne godsvogne i sommertiden, specielt sidst i 1930-erne.

HOJ's vogn- og motormateriel

Ved banens åbning den 14/5 1904 var der til banens drift anskaffet følgende rullende materiel:

Banen kørte med underskud så godt som alle årene efter 1916, så der var ikke midler til de store fremstød med tættere toggang, mere komfort eller større hastighed - tværtimod blev vognparken stadig mere slidt og antikveret og mindre og mindre egnet til at tage konkurrencen op med banens fjende nr. 1: Bilerne. HOJ kunne derfor ikke - som en del baner af en tilsvarende alder - på sine ældre dage opvise en interessant samling af vogne i alle mulige stilarter. Man kunne derimod i 1952, da HOJ gik ind i skinnedalderen og kort efter tillige fik et diesellokomotiv, kassere en næsten komplet samling af trækraft og persontogsmateriel anno 1904. Godsvognene holdt ud i endnu 10 år, hvorefter de erstattedes af nyere, brugte vogne fra de nedlagte Horsens Vestbaner. Herfra arvede man også enkelte



HOJ 2, juni 1956. JS fotoarkiv: A 3 01 F 070

andre stykker rullende materiel, så man var i den henseende godt rustet i de sidste år indtil nedlæggelsen den 31. marts 1967.

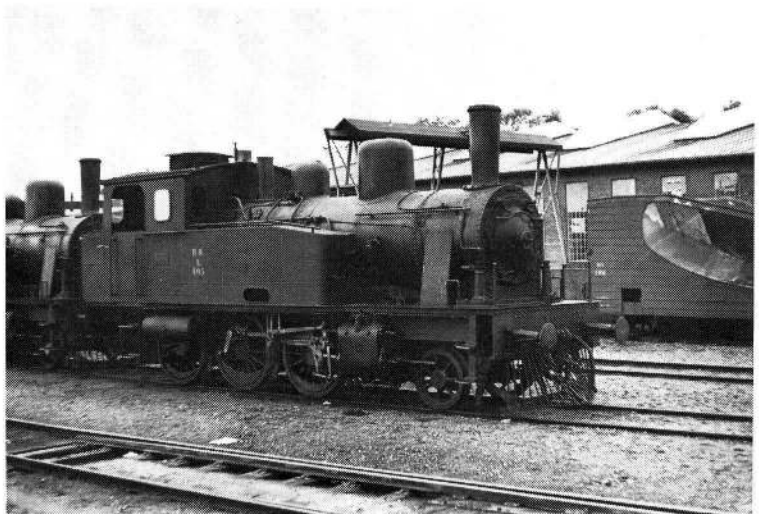
Banens materiel-historie kan altså opdeles i 3 perioder:

- 1) Den rene dampetid
1904-1925
- 2) Triangel/damptiden
1925-1952
- 3) Skinnebus/dieselloko/Triangel-tiden 1952-1967.

DAMPTIDEN

Personvognene. Indtil århundredeskiftet havde kupevognene med de utallige sidedøre ("tusinddørsvognene") været helt dominerende på de danske privatbaner, kun de lollandske baner og Rowans dampsporveje dannede undtagelse her, men så begyndte den nye privatbane-gennemgangsvogn pludselig at dominere, begyndende med de to fynske baner SNB (Svendborg-Nyborg) og RNB (Ringebu-Nyborg), der lancerede typen med den smukt nedrandede tagrytter og tvillingvinduerne, den type, som vognfabrikken Vulcan i Maribo straks tog til sig, så den senere snarest opfattedes som Maribo-typen, selv om vognene til SNB og RNB faktisk var bygget af Scandia i Randers! Lignende vogne leveredes også af den tyske fabrik Beuchelt til Egtvedbanen og Bryrupbanen og et par eksemplarer fra Hannover til HBJ og FSJ (Skagensbanen). Men Maribo dominerede med ialt 69 eksemplarer, derefter fulgte Scandia med 44 stk., mens Beuchelt leverede 14 og Hannoversche kun 3 vogne. De sidste eksemplarer leveredes 1906 af Maribo til HHB (Hornbækbanen): Bogievognene, og af Scandia til Slangereupbanen: den ene vogn Dc 75. Herefter fremkom andre vinduesformer (KSB, AB, HHGB), snart droppede man tagrytteren, og fra 1911 fik vi de teakklædte vogne af den type, vi bl.a. kender fra HBS og HV.

HOJ anskaffede, som skik var, tagryttervogne med tvillingvinduer og pladebeklædning, og de havde åbne perroner med overgangsbroer og gitterlåger i siderne. Men vognene adskilte sig lidt fra de ovenfor omtalte: De havde tagryttere med LODRETTE ender! Rytteren gik altså ikke med ud over perronerne, og taget var her dobbeltkrumt, idet det også rundede ned for enderne, så tagkanten blev vandret hele vejen rundt, altså et tag af samme type, som vi kendte det fra de gamle sporvogne med "pagode" på taget. Denne tagtype benyttedes også enkelte andre steder, først



HOJ L 405 i Horsens, 24/8 1962

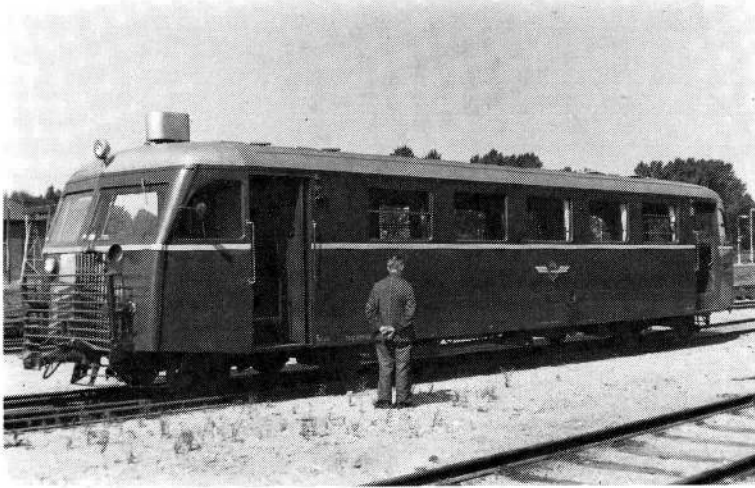


HOJ DL 400 i Odder, 20/8 1966

og fremmest på vognene til ONFJ (Odense-Nr. Broby-Fåborg) samt til de smalsporede vogne på de bornholmske jernbaner. Flere andre privatbaner fik tilbudt lignende tagkonstruktioner, bl. a. LTJ (Thyborønbanen) og ETJ (Ebeltoftbanen), men de fleste foretrak SNB-typen, som jeg personlig også finder smukkest. Jeg ved dog ikke, om den blev valgt af æstetiske grunde, eller om den har haft praktiske fordele af nogen art. Den normale, nedbuede tagrytter må have været vanskeligere og dyrere at fremstille, men til gengæld var selve taget simplere, da det så ikke skulle være dobbeltkrumt, så jeg kan ikke afgøre, hvad der alt i alt har været billigst at fremstille.

Bortset fra taget, lignede HOJ's person- og postvogne overmåde meget de vogne, Vulcan havde leveret til Hammelbanen og Vestbanen i 1900 hhv. 1903, idet selv de fleste af målene på cm (ikke mm!) var de samme, dog var Hammelbanens postvogne lidt kortere i postenden.

B-vognene havde sidegang i II kl. enden, hvor der var 2 kupeer á 1800 mm med skydedør til sidegangen, og der var ruder i både døre og vægge til sidegangen. I kupeerne var der 4-mands sofaer med armlæn og øreklapper i begge ender, men ingen mellem-armlæn. Sæder og ryglæn var naturligvis polstrede og med indbyggede fjedre. I III kl. afdelingen var der skæv midtgang med 2+3 pladser i bredden, her som sædvanlig på nøgne træbænke. Faget nærmest II kl. afdelingen var skilt fra de to andre, III kl. fag med et skillerum med svingdør, og dette ene fag var, på grund af døren til sidegangen, et overgangsfag med en 5-mandsbænk mod II kl. afdelingen og normalt 2+3 pladsers arrangement mod III kl. afdelingens storrør. Måske var dette III kl. chambre séparée tiltænkt luftforureningsmodstanderne, de såkaldte Ikke-Rygere, der dog her var truet af passiv røgelse fra begge sider, hvor døre førte ind til de pulsende medpassagerers afdelinger. Det skal dog bemærkes, at i disse



HOJ SM 410 i Horsens, 19/8 1966

vogne kunne samtlige vinduer åbnes, ligesom der til hvert fag var et par skydeventiler i tagrytteren, så der var gode ventilationsmuligheder.

C-vognene var rene midtgangsvogne, men også her var det midterste fag adskilt fra de 2 dobbeltkupeer i enderne ved skillerum med svingdøre. Her tør jeg slet ikke gætte på, hvortil man havde tænkt at henvise ikke-rygerne. Kan det tænkes, at de dengang kun udgjorde 1/5 af alle passagererne på III kl.?

I postvognene fandtes en III kl. afdeling ganske magen til den i B-vognene, men her uden chambre séparée, så her herskede det uindskrænkede demokrati uden tilflugtssteder for separatister, der måtte ønske at flygte fra røg og larm, tant og fjas, som kunne forekomme, når mange var på vej hjem efter en vellykket udflugt i det

grønne. Værre var det måske nok, at eventuelle opstemte passagerer, der havde problemer med ligevægten, relativt let kunne falde over bord fra postvognens svalegang eller bagperron, der kun var afskærmet mod afgrunden af en enkelt jernkæde i mavehøjde, mens der på de endeperroner, der var tiltænkt passagererne, var rigtige gitterlåger i siderne - i modsætning til, hvad der gjaldt de tidligere nævnte Maribo-vogne, der oprindeligt kun havde en "stormkrog" i hver side. Opholdet på perronerne under kørslen var da også altid på eget ansvar.

Personvognene, inklusive passagerafdelingen i postvognene, kunne opvarmes med damp fra lokomotivet eller fra en kedelvogn, og belysningen - også i post- og rejsegodsvognene - skete ved petroleumslamper, hvilket dengang ikke var helt ufarligt, da datidens petroleum

ikke var rensat så godt, som vi nu er vant til, men ofte indeholdt ikke helt forsvindende mængder lettere antændelige kulbrinter, der kunne forårsage mindre eksplosioner og endda brand. Herom anføres i en skrivelse i Lemvigbanens arkiv, dateret 17/3 1902: "... da Lamperne i vore Personvogne af og til eksplodere og ikke er uden Fare, idet dette ogsaa kan bevirke Ild i Vognen - hvad der jo er sket flere Gange paa de nørrejydske Baner, og da den nuværende Togbelysning med Petroleum i det Hele taget er meget mangelfuld, har man forsøgsvis anbragt Acetylgas til Togbelysning ..." o.s.v. Hos HOJ beholdt man dog petroleumslamperne helt til 1932, hvor man gik over til elektrisk belysning, og der foreligger intet om, at lamperne skulle have forvoldt større skader her. Noget andet er, at belysningen utvivlsomt også her var "meget mangelfuld", omend bedre end stearinlysene, der udgjorde den oprindelige belysning i f.eks. Juelsmindebanens og Tørringbanens tog, hvor ét stearinlys skulle oplyse 2 sammenstødende kupeer! Skulle man dengang have virkelig godt lys i toget, var acetylgaslamper med glødenet lige sagen, men det krævede en ret kompliceret installation og megen pasning - og det var heller ikke uden brandfare.

I DSB's privatbanevognfortegnelse (PRM) fra 1909 ses, at der dette år endnu kun var 2 baner, der havde indført elektrisk lys: Kallehavebanen (fra 1905) og Amagerbanen (helt fra banens åbning 1907), mens der stadig var enkelte baner, der anvendte stearinlys, deriblandt Frederiksværkbanen - men det var også før driftsbestyrer Kuhlman's tid!

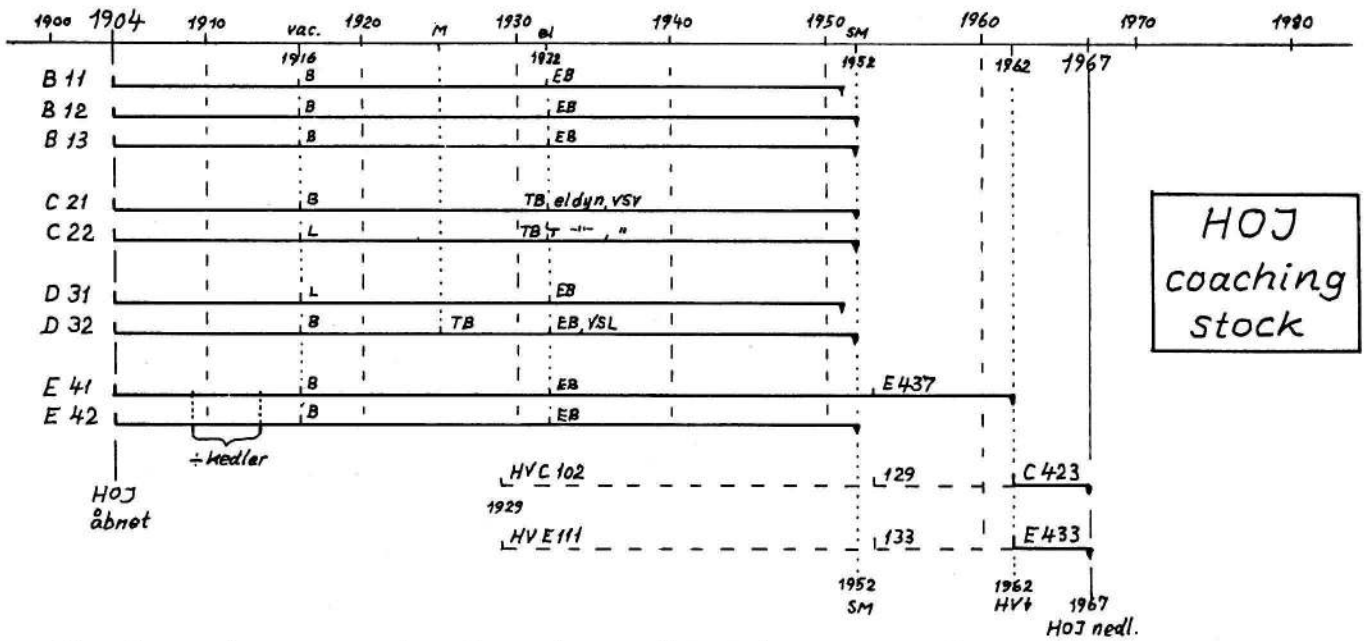
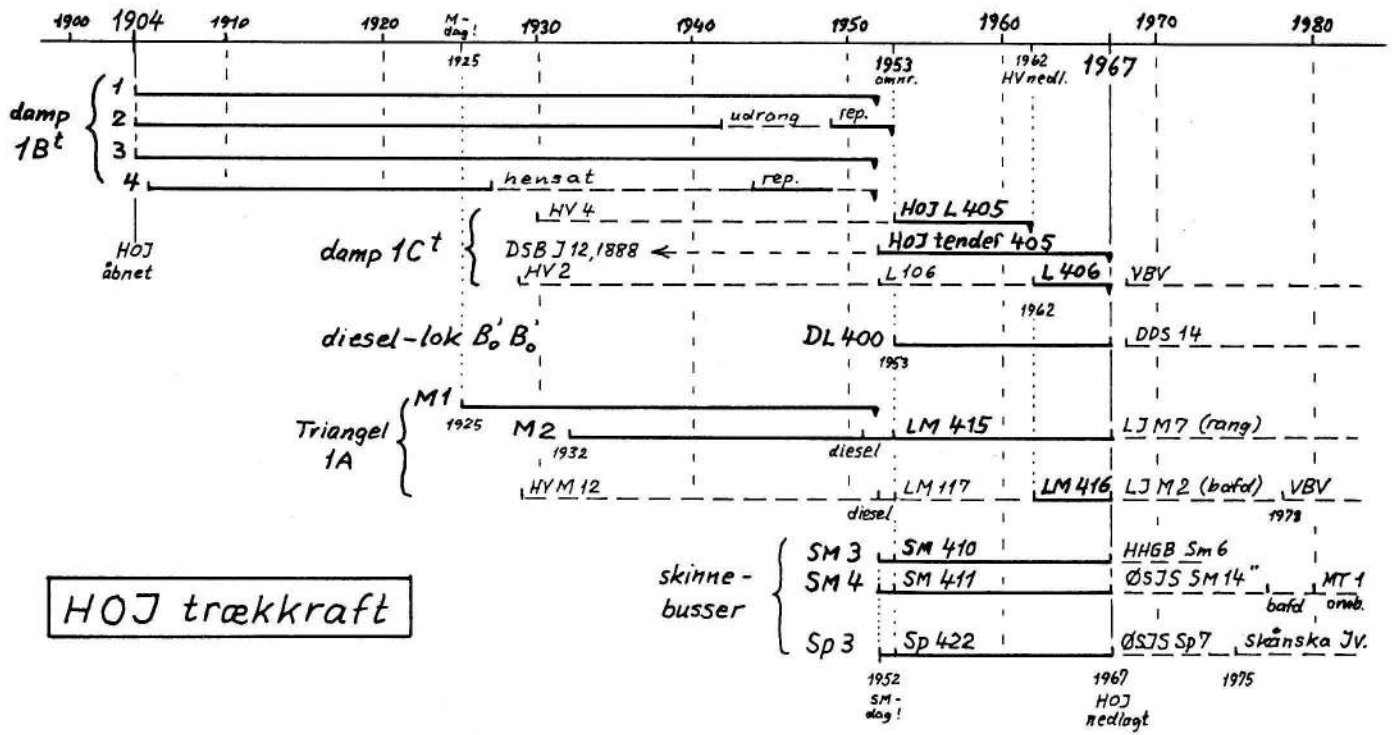
Postvognene. De to vogne D 31 og 32 var kombinerede post- og personvogne med åben sidegang (svalegang) forbi postafdelingen. Denne bestod af et ca. 4,4 m² stort postbureau og et ca. 3,1 m² stort pakkepostrum.

Postbureauet havde det sædvanlige inventar: Bordplade langs 3 vægge, sorteringsreol, hylder og skabe, servante med vandkande - og kakkelovnen ikke at forglemme: Vognen skulle være varm, når postfolkene kom, også selv om maskinen endnu ikke var kørt til stamnen og dampvarmen derfor endnu ikke trådt i funktion. Endelig var der i begge vognsiders brevindkast til de under bordpladen anbragte brevkasser med skueglas nedlagt i bordpladen.

Ved siden af bureauet var det mindre pakkepostrum, der



HOJ SP 422 i Horsens, 9/8 1965



samtidig fungerede som entré, idet det havde dobbelte fløjdøre, dels til svalegangen, dels til den modsatte vognside, hvor de var forsænket 20 cm ind i vognen, for at dørene ikke skulle rage for langt uden for vognen, når de blev åbnet. I dette rum var der plads til at ophænge postsække og opstable pakker, men dog kun i ret beskedne mængder, da rummets vægge for næsten halvdelen vedkommende udgjordes af yderdørene samt den 80 cm brede, dørløse åbning ind til bureauet. Bagage- og kedelvognene. Ingen af de omtalte, personførende vogne havde den mindste antydning af bremse fra begyndelsen. Først i 1916 indførtes vacuumbremsen og fra 1932 i mindre omfang trykluftbremse, hvorom senere. Da personvognene således alle oprindeligt var

bremseløse, måtte ethvert persontog medføre en særlig bremsevogn bagest, og hertil havde man de to bagagevogne E 41-42. Da de første gennemgangsvogne dukkede op i Danmark på Maribo-Bandholm banen, anskaffedes også de første bagagevogne med gavldøre og overgang til de tilstødende vogne uden anvendelse af løbebrætter langs vognsiderne, men MBJ's ældste bagagevogne havde ikke egentlige endeperroner, blot en smal planke og do. trappe, der lige netop tillod passage langs gavlen og ud til siden, og taget var ikke trukket ud over gavlen. Da Lollandsbanen få år senere anskaffede sine første post/rejsegodsvogne, lod de dem udstyre med gavldør og åben perron med tag over i den ene ende - og samtidig med løbebrætter til udvendig passage

langs vognen til den "blinde" ende - et ejendommeligt, inkonsekvent arrangement. Dampvognsbannerne GDS og RHJ havde i begyndelsen slet ikke brug for post/rejsegodsvogne, da dampvognene havde afdelinger til disse formål, men senere, da dampvognene ombyggedes til rene personvogne, kunne man have ventet at finde nye gennemgangs-bagagevogne ved disse baner. Det var dog kun på GDS, man anskaffede bagagevogne og postvogne med gavldøre, og det drejede sig her om typiske godsvogne af ganske ringe størrelse og uden perroner, og de gik snart over i godsvognsparken og erstattedes med post/rejsegodsvogne uden overgang af lignende type som DSB's EH-vogne. Det blev altså ingen af de gamle "gennemgangsvogn-baner"

der lancerede den egentlige gennemgangs-pakvogn med overdækkede, åbne perroner i begge ender og skydedøre i siderne - det blev derimod Svendborg-Nyborg banen, der i 1897 tog to sådanne vogne i brug. De var dog - i modsætning til de følgende års udgaver af typen ved de mange nye privatbaner - bygget som almindelige, lukkede godsvogne med udvendige stolper, støttet af konsoller på hoveddragerne, og de havde kun et enkelt bræddelag i væggene.

Det blev Vulcan i Maribo, der kom først med den typiske privatbane - gennemgangsbagagevogn med personvognsbygget vognkasse med dobbelte vægge - en vognkasse, der var en selvstændig enhed, der principielt kunne tages af undervognen og stadig hænge sammen, mens en Q-vogn principielt falder fra hinanden, hvis man prøver at fjerne undervognen fra kassen.

De første eksemplarer af den nye type leveredes 1899 til LTJ (Thyborønbanen) og ANSJ (Nibe-banen), og så gik det ellers slag i slag med Maribo-vogne til OHJ, HTJ, OKDJ, ETJ, HAJ, VNJ, TFJ og HHB, men det fik en brat afslutning, da Scandia i 1906 "åd" Vulcan i Maribo.

I 1904 kom Scandia imidlertid igen med i kapløbet med leverancen til HOJ, hvortil de byggede 2 stk. af den nye pakvognstype.

HOJ E 41-42 var faktisk typiske Maribo-vogne, selv om de var bygget af Scandia, og de var af den almindeligste type i de år: Rejsegodsvogne med kombineret kedel- og tjenesterrum i den ene trediedel af vognen, mens resten udgjordes af et ret stort og reelt rejsegodsrum med skydedøre i den ene ende og en dør i hver ende til hhv. endeperronen og kedel/tjenesterrummet.

I kedel/tjenesterrummet fandtes altså en mindre, opretstående dampkedel til opvarmning af et par personvogne, specielt med henblik på, at personvognene i blandede tog ofte skulle frakobles maskinen ved rangering eller kom til at løbe adskilt fra denne på grund af indskudte godsvogne. Kedelvognene tjente også mange steder til at aflaste lokomotiver, der havde ondt ved at levere damp nok til både kørsel og opvarmning. Det har dog næppe været det store problem ved HOJ, hvis lokomotiver havde relativt store kedler, og faktisk afskaffede man kedlerne i E-vognene engang mellem 1909 og 1914, da lokomotiverne åbenbart godt kunne klare opvarmningen alene

og man fandt ud af at undgå at lade personvognene løbe adskilt fra maskinen om vinteren.

Til gengæld kunne godsrummet i E-vognene så udvides fra 4500 til 5420 mm længde, uden at tjenesterrummet blev mindre, idet ikke mindst kul- og vandkasserne havde fyldt meget, ja faktisk mere end de 920 mm, hvormed rummets længde reduceredes ved skillerummets flytning efter kedelanlæggets fjernelse. Desværre siger PRM intet om, hvor stor vægtreduktionen blev ved omdannelsen, men det vides at man ved Slangstrupbanen ved en lignende operation opnåede en besparelse på ca. 1 ton i taravægt og formentlig godt 1 ton mere i tjenestevægt, altså med fyldte forråd og vand i kedlen.

I tjenesterrummet, der havde et vindue og en udkigskasse i hver side, var der i øvrigt et vægfast bord med en mindre sorteringsreol over, og der fandtes en rund, polstret taburet som eneste siddeplads. I bordkanten var skruerbremmens sving placeret.

I godsrummet, hvis gulv var dækket af træriste, fandtes kun lidt inventar: Et par opklappelige hylder på langsiderne, et par små, højsiddende "bagagehylder" på gavlvæggen, en servante med vaskekumme og vandkande og endelig en nagelfast pengekasse med hængelås.

E-vognene havde - ligesom personvognene - lænkeaksler med ring og sjækel-ophæng, hvilket var et fremskridt i forhold til de tidligere af Vulcan leverede vogne, der havde et mere stift, godsvognlignende fjederophæng. Bremsetøjet var tilsvarende ekvibreret, så bremseklodserne kunne følge de "svævende" aksler i deres små forskydninger på langs og tværs og alligevel klemme sammen om hjulene med tilnærmelsesvis samme tryk overalt, når der blev trukket i bremsetøjets hovedtrækstang.

Godsvognene. HOJ's godsvogne adskilte sig ikke væsentligt fra hvad man på den tid anskaffede til andre privatbaner, og bortset fra G-vognene, lignede de også stærkt datidens statsbanegodsvogne. Alle banens vogne havde fra begyndelsen en lastgrænse på 10 t, mens man ved DSB så småt var begyndt at anskaffe vogne, der lastede 12,5 t.

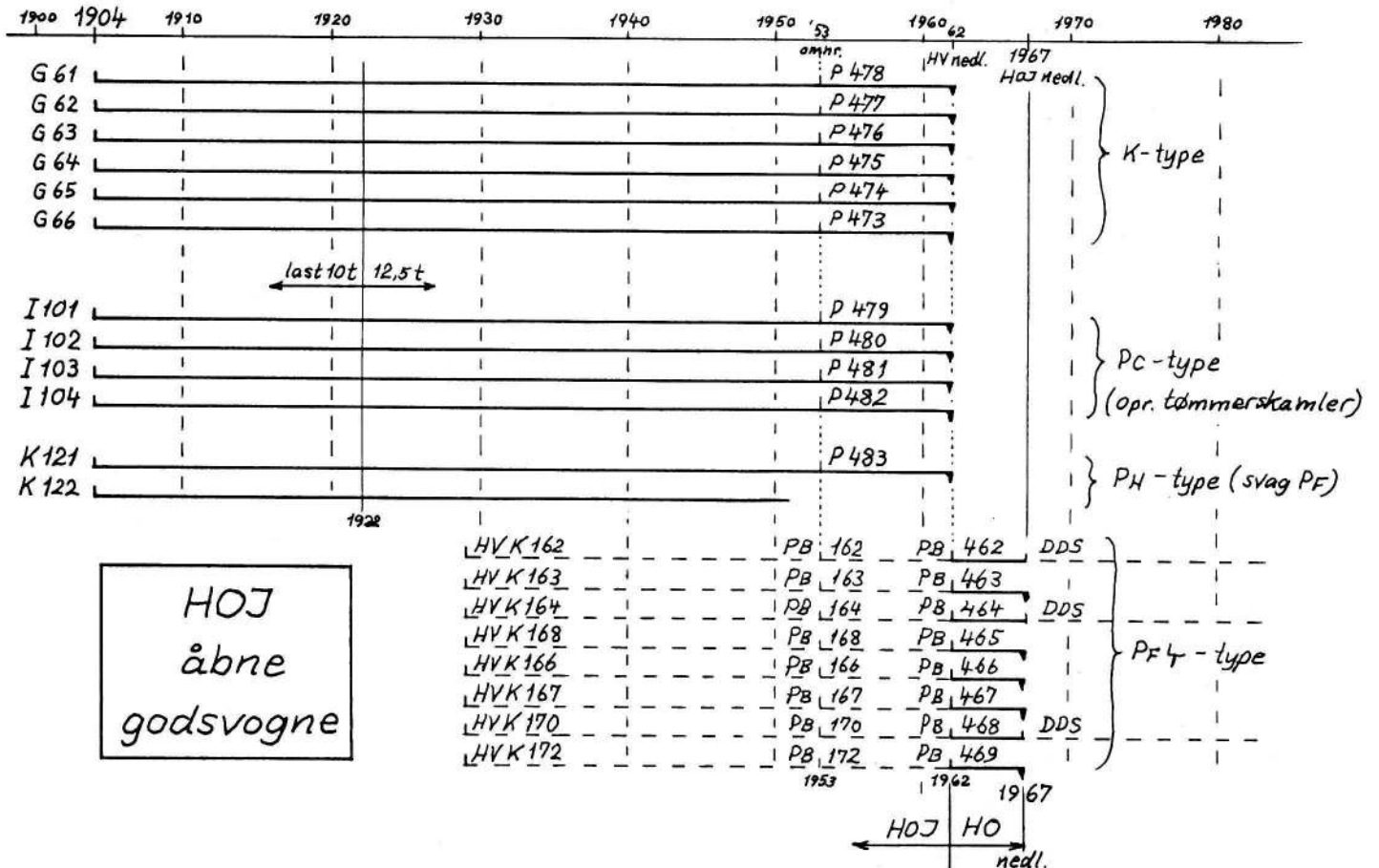
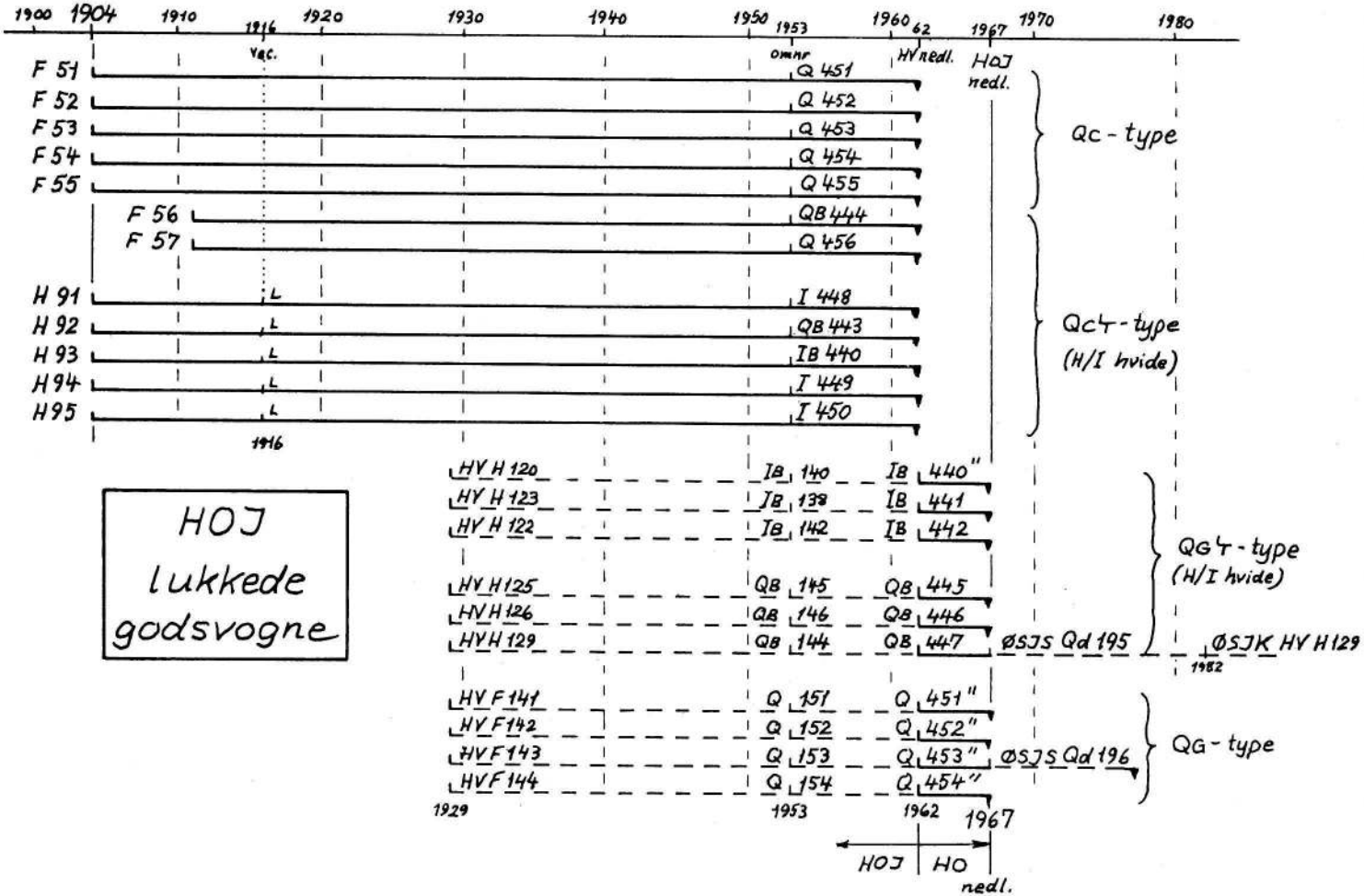
Lukkede vogne: Der anskaffedes fra begyndelsen 10 lukkede vogne, stort set magen til DSB's litra QC, altså 16,3 m²-vogne med skydelemme i alle side- og dørfag i sidedørene. De 5 af vognene havde kun håndbremse og var indrettet til bl.a. kvæg-

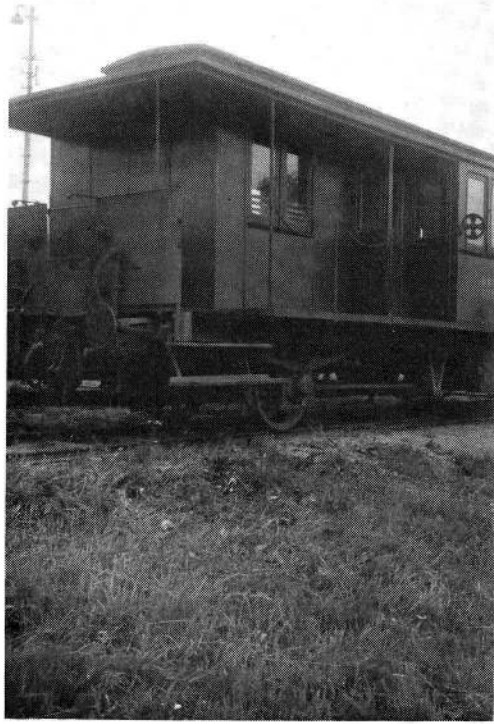
transport og derfor udstyret med gavldøre med gitterdøre indenfor, og bindinge til kreaturer. Disse 5 vogne kaldtes F 51-55.

De 5 andre vogne var hvidmalede og måtte IKKE benyttes til "Kvæg, ildlugtende eller tilsmudsede Gods". De havde desuden skruerbremse, betjent fra et højsiddende bremsehus, men var ellers af ganske samme konstruktion som F 51-55. De hvide vogne fik betegnelsen H 91-95.

1911 anskaffede man endnu 2 lukkede vogne med kvæg-faciliteter, men denne gang med skruerbremse i højt hus. De betegnedes F 56-57. Dette var meget logisk efter anvendelsen, men i strid med litreringen ved de øvrige Horsensbaner samt HHJ, RHJ og NFJ, der alle benyttede en "gammeljydsk" litrering meget lig den, der anvendtes ved de jydsk-fyenske statsbaner indtil 1893. Herefter hed lukkede godsvogne med skruerbremse litra H, mens lignende vogne uden skruerbremse kaldtes litra F, en regel, som alle de andre Horsensbaner fulgte helt frem til 1953 eller 60 år efter at DSB havde forladt systemet.

Åbne vogne: HOJ anskaffede i 1904 6 højsidede, åbne gods- og kvægvogne med spidse gavle og presenningbom. Gavlene kunne klappes ned på pufferne og derefter tages helt af, mens siderne var faste og forsynet med dobbelte fløjddøre. Bundfladen var ca. 15 m² og siderne ca. 125 cm høje. Vognene kunne i sommertiden anvendes til transport af levende dyr under presenning og havde til den ende bindinge indvendig i både sider og gavle, samt udvendige ringe til fastbinding af presenninger. Vognene kunne selvfølgelig også anvendes til almindeligt "styrtegods", men med deres rumfang på 18,5 m³ "strøget mål" og noget mere, hvis de lastedes helt op til gavlspidsen, kunne de kun tage fuldt læs af relativt lette varer som f.eks. TØRRE tørv og koks, mens sten og grus eller mergel, ja selv kul eller kartofler, roer etc. ikke måtte læsses helt op, hvis lastgrænsen skulle overholdes. Presenningbommen tillod også anbringelse af presenning uden vandlommer over læs, der ikke fyldte vognen helt op, så vognene var bedre end almindelige P-vogne til transport af fugtfulde varer, men dog ringere end rigtige, lukkede vogne. Typen anskaffedes ikke mere til DSB, men nød stadig en vis popularitet ved privatbanerne, da den var billigere





HOJ, D 32. Foto: Sv. Jørgensen

end rigtige, lukkede vogne. Vogne, magen til HOJ's, leveredes til i hvert fald 12 forskellige privatbaner fra 1897 til 1906. Lignende, ældre vogne var i reglen mindre, oftest omkring QA-størrelse (ca. 11 m²). Efter 1906 leveredes ikke flere vogne med høje, spidse eller runde gavle til danske baner, men enkelte, bl.a. HOJ's overlevede 2. verdenskrig i oprindelig tilstand, mens mange ved andre baner ombyggedes til lukkede vogne eller blev skåret ned til normal P-vognshøjde: ca. 75 á 100 cm. HOJ betegnede disse vogne G 61-66.

1904 anskaffedes endvidere 6 lavsidede, åbne vogne, fordelt på 2 typer: I 101-104 og K 121-122.

I-vognene var af samme størrelse (bundflade) som de lukkede: 16,3 m², men i øvrigt meget lig DSB's PC-vogne af sjællandsk oprindelse: Faste sider med U-jernsstolper og døre med indvendige trærammer. Men HOJ's vogne var IKKE tophængslede som SJS's PC-vogne, men kun indrettet til at løfte af.

I-vognene betegnedes i for- tegnelserne som tømmervogne - de var nemlig udstyret med af- tagelige tømmerskamler og kunne altså samkøres parvis med langtømmer eller andre, særligt lange genstande. Men når tømmerskamlerne var taget af, fungerede vognene som ganske almindelige, åbne vogne. Scandias oprindelige tegning til typen stammer fra 1899 og var mærket "Aaben, lavsidede Gods- vogn med Tømmerskammel til Aalborg-Hadsund Banen", men havde i den udgave kun 725 mm høje sider, mens HOJ fik vognen bygget med 910 mm høje sider. Flere andre privatbaner anskafte meget lignende vogne i let varierende højder - og med eller uden tømmerskamler.

De to K-vogne betegnedes på originaltegningen (til FFJ 1898) som "Lang aaben lavsidede Gods- vogn", og den kunne ligesom tænkes fremkommet ved strækning af I-vognen, idet K-vog- nen var længere, smallere og lavere end denne, men ellers af ganske lignende konstruktion - se iøvrigt dataskemaet. K-vognen var nærmest en svagt formindsket udgave af den sjæl- landske PF-vogn (senere kaldet PH), men HOJ's vogne var lavere og spinklere bygget. Bundflade 17,9 m².

Det bemærkes med nogen un- dren, at samtlige HOJ's åbne vogne kun havde håndbremse, så det har ikke lige været sa- gen at oprangere et godstog udelukkende af disse vogne,

der har altid skullet blandes nogle vogne med skruebremse imellem.

De to lavsidede vogntypers litra I og K var en specialitet hos HHJ og HJJ og havde ikke vellignende forbilleder hos JFJ, og betegnelserne omfortolkedes senere hos HBS og HV som mid- delhøje, åbne vogne med hånd- bremse, hhv. skrue/trykluft- bremse.

I den rene dampetid skete der ikke ret mange ændringer i materiellet, men følgende ting skal nævnes.

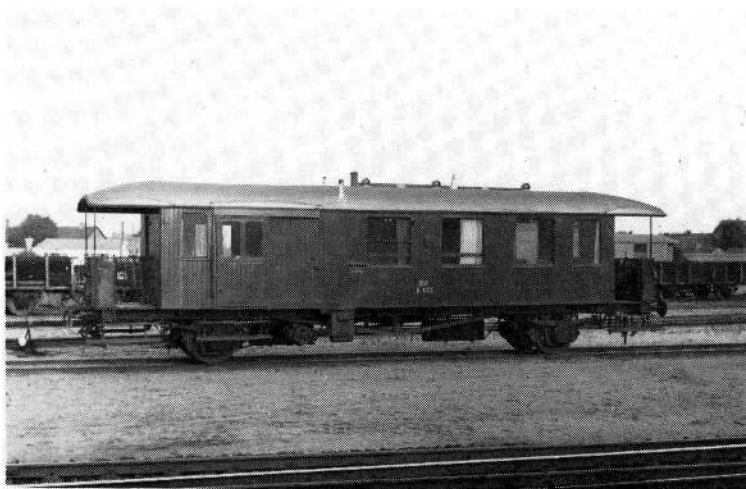
Mellem 1909 og 1914 fjernedes som tidligere nævnt togop- varmningskedlerne fra E-vogne- ne. Det betød formentlig en for- enkling af driften og dermed en besparelse, men samtidig en forøgelse af rejsegodsvognenes kapacitet. Det skete, mens ba- nen endnu havde en vis vækst i såvel passagerer- som gods- trafik, og 1911 anskaffedes som nævnt endnu 2 lukkede gods- vogne, hvilket var den sidste materielanskaffelse til damp- togene!

1916 skete der så en virke- lig forbedring af materiellet: Man indførte vacuumbremser på banens persontogsvogne: B 11-13, C 21, D 32 og E 41-42 fik va- cuumbremser, mens C 22, D 31 samt de hvide godsvogne H 91- 95 fik vacuumledning.

Alt dette forudsatte natur- ligvis, at damplokomotiverne også fik vacuumudstyr, hvad de iflg. både fabriksfotos og originaltegninger ikke havde fra begyndelsen, hvor maski- nerne udelukkende havde skrue- bremse. Vacuumbremsen på ma- skinerne kan være indført før 1916, men det er nærliggende at antage, at udstyret monteres såvidt muligt samtidig på lokomotiver og vogne.

Lokomotiverne havde oprin- delig kulbeholdningen i små si- dekasser foran førerhuset. De fjernedes senere og erstattedes med en kulkasse på førerhusets bagvæg, måske for at give en bedre vægtfordeling. Hvornår denne ændring er sket, ved jeg ikke, men man kunne gætte på, at den skete samtidig med mon- teringen af vacuumudstyret, som måske forstærkede ønsket om at slippe af med i hvert fald kul- kassen i højre side, hvor den må have været generende for føreren, da maskinerne såvidt vides aldrig kørtes énmands- betjente.

Indførelsen af vacuumbrem- sen betød større sikkerhed og muliggjorde en vis forøgelse af hastigheden - og det var en bekvemmelighed for personalet under kørslen. Men det betød ikke nogen økonomisk forbed-



HOJ E 433 i Horsens, 23/8 1964

Efter indførelse af vacuum-udstyret, kunne alle rene persontog fremføres fuldt vacuum-bremsede, hvorimod godstogene stadig måtte bestå hovedsagelig af vogne uden luftbremse, så man burde egentlig stadig have en betjent skruebremse bagest i toget. Forskellige ældre billeder viser dog, at man tillod enkelte bremseløse vogne at løbe bagest i toget. Derimod lod man altid rejsegodsvognen og eventuelle personvogne løbe op til maskinen, så man her kunne udnytte vacuumbremsene. Kun i længere godstog måtte man så bemane et par tårnbremser hist og her i stammen.

Det er tidligere nævnt, at alle HOJ's godsvogne måtte laste 10 t, men i 1922 forstærkedes fjedrene på samtlige åbne vogne, så deres lastgrænse sættes op til 12,5 t, mens de lukkede ikke ændredes, og disse lastgrænser bevarede herefter uændrede helt til vognenes skrotning i 1962.

Triangel/damp-tiden

Under 1. verdenskrig begyndte HOJ som nævnt ovenfor at få underskud på driften, og bortset fra et beskedent overskud i 1921 har underskuddene plaget banen lige siden. Det var derfor nærliggende, at man i begyndelsen af 1920'erne med interesse fulgte udviklingen af jernbanemotorvogne, som måske kunne billiggøre persontrafikken. HOJ var dog ikke blandt de allerførste, der vovede springet, men til gengæld slap man uden om de første, helt primitive forsøgsvogne, da man i 1925 anskaffede den første Triangel-motorvogn: M 1.

M 1 var en Triangel model IV, d.v.s. en af de gammeldags smalle vogne, og den var oprindeligt tiltænkt centralpuffer/kobling. Det er dog tvivlsomt, om den overhovedet blev udstyret sådan, da den straks efter leveringen blev tildelt den kombinerede person- og postvogn D 32 som bivogn, og da denne også benyttedes i damptogene, skulle den således have haft 2 slags kobletøj, der næppe kunne anbringes samtidig, så jeg regner med, at M 1 faktisk leveredes med normalt kobletøj, eller at den meget hurtigt fik det - i det mindste i bagenden!

Nok var motorvognen en gammeldags model, men den havde - som den første af Triangel's motorvogne - en Continental benzinator på 100 hk, mens alle de ældre kun havde 70 hk. Den havde derfor en ganske god trækraft, og både motor og transmission viste sig at være godt kram, så vognen

gjorde god tjeneste i mange år.

M 1 havde 28 siddepladser, heraf 24 i vognens "storum" og 4 klapsædepladser for fører-ronen, der også udgjorde et beskedent bagagerum på 3,75 m² - når klapsæderne var slået op. I storummet var der - for første gang i en Triangel-vogn - fjedrende sæder med betræk af bøffellæder: En ekstravaganse i 1925. Men pladsen var kneben: sidde modul 1390 mm eller kun 2 cm mere end i DSB's værste "rystevogne" (CF/CX), så selv om man sad blødt, måtte de lidt langbenede ganske givet flette knæ, og det blev ikke mindre af, at også ryglænene var polstrede, så afstanden mellem ryglænene faktisk blev mindre end i de tilsvarende vogne med træsæder, der tidligere var leveret til AHTJ, VNTJ, RGGJ, VLTJ og SVJ.

I HOJ's vogn havde man forsøgt sig med endnu en komfort-forbedrende foranstaltning ud over lædersæderne: Man havde lagt karosseriet på luftslanger oven på undervognen, og specifikationerne angiver, at "Alle Forbindelser mellem Karosseri og Chassis er bevægelige". Det var faktisk en slags luftafjedring, man her ville prøve, men man hørte aldrig mere til dette forsøg, så virkningen har formentlig været en skuffelse, og fremover nøjedes man atter med det filtunderlag, der tidligere havde vist sig at tage toppen af støjen fra den motorrystende undervogn.

Motorvognen havde naturligvis elektrisk belysning, men den leverede IKKE belysningsstrøm til bivognen - denne beholdt indtil videre sine go'e, gamle petroleumslamper.

Opvarmningen af M 1 skete ved hjælp af udstødningsgassen, der buldrede gennem radiatorerne inde i vognen. Det var en billig, men vanskeligt regulerbar form for centralvarme, der ikke rigtig svarede til de øvrige bestræbelser på at behageliggøre opholdet i vognen: Den første tid efter start om morgenen: Hundekulde i hele vognen. Derefter bredte varmen sig langsomt forfra og bagud i vognen, for siden at blive til en svedent lugtende, stikkende hede, hvis ikke føreren hele tiden var opmærksom på situationen og i tide skruede ned for shuntventilen - man gjorde ikke så meget i processtyring dengang!

Udvendig var vognen på det nydeligste beklædt med fernise-rede teaklister - et veritabelt kørende møbel - og undervognen var malet sort. Udmærket, men det passede bare helt elendig

til udseendet af det benyttede skrummel af en bivogn: D 32. Der blev nemlig ikke råd til at anskaffe en ny, specialbygget bivogn, der passede i stilen til motorvognen, for man havde jo så rigeligt med udmærkede personvogne, og passagerkapaciteten øgedes oven i købet med motorvognens kapacitet. Derfor måtte den i mange år slæbe af med D 32 og derved spille en masse brændstof på en unødvendig død vægt, men på kort sigt var det jo det billigste.

D 32 fik nu vacuumbremsen suppleret med trykluftbremse, der passende kunne virke på det samme bremsesystem. Kombinationen udgjorde et motoriseret posttog, men man kan nok undre sig lidt over, at man ikke også indrettede en ren personvogn som M1-bivogn, for der måtte vel forekomme tog, hvor der ikke var brug for postafdelingen, men hvor der kunne have været brug for lidt flere passagerpladser i stedet.

Det ser ikke ud til, at D 32 i første omgang fik eget varmeanlæg, så man har måske ikke regnet med, at der blev brug for bivogn til motortoget om vinteren. Det kan også være, at man bare har glemt at anføre en faktisk monteret varmeovn i fortegnelsen!

Der kørtes straks fra 1925 3 motortog og kun 2 damptog om dagen - når vejret ellers tillod det, for der skulle ikke megen sne til for at stoppe motortoget, og på store dage måtte man også ty til dampen, da motorvognen ikke kunne klare mere end én af de tunge personvogne. Alligevel reduceredes dampkilometrene hurtigt med omkring 1/3, og det på trods af, at man ikke havde nogen motorvognsreserve, så der også måtte køres med damp, når M 1 skulle på værksted - men den havde - i hvert fald i sine yngre år - ikke mange sygedage, og den bidrog sikkert til, at banens underskud foreløbig holdt sig inden for rammer, man kunne leve med på egen.

Der kørtes dog stadig meget med damp, og drømmen var at få råd til endnu en motorvogn. Her kom så moderniseringsloven af 14/3 1931 banen til hjælp, idet man nu kunne bestille sin Triangelmotorvogn nr. 2 og tilige indføre elektrisk belysning i person-, post- og rejsegodsvognene. Endvidere indrettedes C 21-22 til motorbivogne med både trykluftbremse og egenvarme (koksfyret varmtvandsanlæg) samt elektrisk dynamoanlæg og togbelysningsbatteri, så C-vognene var anvendelige i både damp- og motortog året rundt. E-vognene fik også elek-

trisk lys, og jeg formoder, at disse vogne tillige fik batteri til togbelysning og måske også dynamoanlæg, for ellers måtte ethvert damptog nødvendigvis medføre en af C-vognene for at få lys i toget - og der var ikke for mange bivogne til motorvognene. D 32 fik også (nu?) egenvarmeanlæg, men i dette tilfælde var der tale om den såkaldte varmluftkolorifere, et koksfyret varmluftanlæg med fyret anbragt under vognen. Herfra ledtes den varme luft gennem diverse rør op i vognens passagerafdeling.

Den nye motorvogn leveredes fra Triangel 1932, og den betegnede et stort fremskridt i forhold til M 1. Det var faktisk for karosseriets vedkommende blot en let forbedret udgave af de vogne, der 1929 leveredes til HBS og HV, men HOJ M 2 havde en større motor, nemlig en MAN benzinmotor på 145 hk, så nu havde man fået en motorvogn, der havde god trækraft og godt kunne slæbe 2 af personvognene - eller et mindre godstog, så man en gang imellem kunne spare en damptur også til dette formål.

Men M 2 var, foruden et godt "trækdyr" også HOJ's mest moderne personvogn, og den var indrettet ganske som Triangelvognene ved HV og HBS. Passagerafdelingen var delt i to rum med skæv midtgang og fjedrende læderbetrukne sæder, og sædemodul var 1650 mm mod 1390 i M 1 - et ganske pænt fremskridt! M 2 var tillige HOJ's første personvogn med toilet - oven i købet vandskyllet og med vaskekumme! Toilettet var anbragt i forreste passagerafdeling, hvor det fyldte det ene af de to fags 2-mandside. Baggeste afdeling var på $1\frac{1}{2}$ fag + bagperronen, der ikke var adskilt fra resten af afdelingen. Der var store rudere i baggavlen, hvor der desuden fandtes to klapsæder med plads til 2 slanke personer på hvert.

I det ydre lignede M 2 også meget HV/HBS-vognene, men den havde lidt højere, mere "oppustet" tag, og vinduerne var lidt lavere, så alle - også dem i dørene - kunne flugte i overkanten, hvilket gav et mere roligt og harmonisk vinduesbillede. Forfra var vognen let at kende på den ekstra store køler, der var så høj, at frontvinduet i midten måtte gøres lidt mindre, for at den kunne få plads.

Med anskaffelsen af M 2 lykkedes det at nedbringe damptogskilometrene til ca. $\frac{1}{3}$ af de kørte kilometre - indtil krigen kom og vanskeliggjorde anvendelsen af motorvognene.

De måtte nu have monteret gas-generatorer, inden de kunne benyttes, da benzintildelingerne i løbet af kort tid ebbede ud. Herefter lykkedes det at køre ca. halvdelen af kilometrene med trågas, mens dampkilometrene kun voksede ubetydeligt. De samlede tog-km gik en del tilbage, men til gengæld voksede antal aksler/tog til omkring det dobbelte under og lige efter krigen, hvilket viser, at damptogene blev længere, og antallet af rejser steg voldsomt, efter at det støt var faldet til ca. det halve i de foregående 15 år.

Fra ca. 1933 til 1940 havde banen en betydelig godstrafikpukkel på grund af mergeltransporter fra mergellejerne ved Søvind. Godsmængden, målt i tons, var i den periode simpelthen dobbelt så stor som inden perioden - og der kørtes endda kun mergel i sommertiden. Da krigen kom, ophørte mergeltransporterne, hvorefter godsmængden atter faldt til ca. 1933-niveau, og den steg ikke meget under krigen. Den forøgede dampkørsel har således for en stor del været person- eller blandede tog, da motorvognenes transportmængde ikke kunne forøges ret meget, når de oven i købet skulle køre på trågas, d.v.s. med nedsat motorydelse.

I de store mergel-perioder 1933-1939 kunne HOJ's egne, åbne godsvogne slet ikke slå til, og man lejede om sommeren i flere perioder omkring 80 åbne godsvogne fra DSB (PC, PF eller PH) - det var nok den mængde vogne, der var plads og kapacitet til at befordre på banens område, inklusive de tilstødende baner, først og fremmest HV og HBS. Dertil kom så HOJ's egne vogne og et mindre antal fra HV/HBS, så der har været travlhed ved den høje rampe i Søvind.

Efter krigen, da der atter kunne fås benzin til motorvognene, faldt dampkørslen ret hurtigt til under det halve af krigstidens niveau, selv om der atter kom en vis gang i mergeltransporterne, der først helt ophørte i 1961. De øvrige godstransporter overgik nemlig meget hurtigt til overvejende landevejstransport, og persontrafikken faldt også snart til omtrent førkrigsniveau, mens underskuddet steg til ildevarslen-de højder, selv når man tager efterkrigstidens inflation i betragtning. Der var ingen tvivl om, at man måtte gøre noget for at vende udviklingen - eller i det mindste mildne faldet i afgrunden en smule, og den eneste løsning måtte være at få afskaffet den dyre dampdrift og

indføre mere komfortable, hurtigere og hyppigere persontog, d.v.s. diesellokomotiver og skinnebusser.

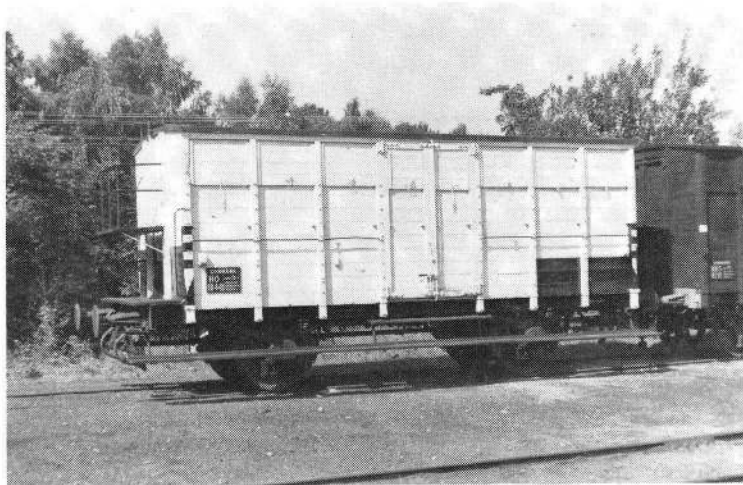
Skinnebus/dieselloko/Triangel-tiden

Trækraften. I de første år efter krigen var det umuligt for danske virksomheder at skaffe materialer til bygning af nye diesellokomotiver, og man kunne heller ikke få valuta til at købe lokomotiver i udlandet. Det viste sig at gå noget nemmere at bygge skinnebusser herhjemme, og Frichs kunne allerede levere de første, bygget efter svensk forbillede, i 1947. HOJ kunne dog ikke komme i betragtning i første leverance, da man stadig havde 2 driftsklare Triangelvogne og ikke mindre end 3 driftsklare damplokomotiver. Damp 4 henstilledes ganske vist i 1949, men man reparerede nr. 2 i stedet, så indtil 1952 var der stadig 3 af de gamle damploko, der kunne køre, omend de ikke var i bedste stand!

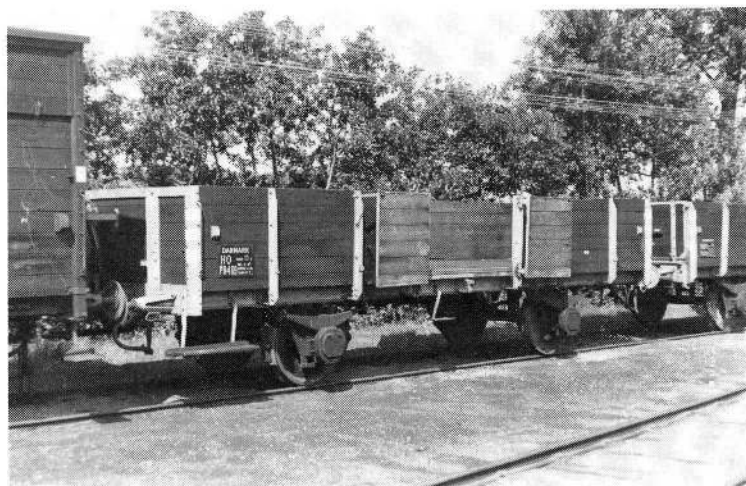
1951 udskiftede man MAN-motoren i M 2 med en Leyland dieselmotor, og vognen hovedrepareredes, så den kunne holde endnu en længere årrække. Den fik herefter betegnelsen LM 415 (LM=Leyland motor).

1952 var man så uheldig at miste gamle M 1, idet den blev totalskadet ved et sammenstød på Vonge station på HV, men til gengæld fik man endelig leveret sine skinnebusser: 2 motorvogne af 2. serie og én tilhørende bivogn af den lange model med rejsegodsrum. Vognene betegnede i begyndelsen SM 3-4 og SP 3, men omnummereredes året efter til SM 410-11 hhv. SP 422.

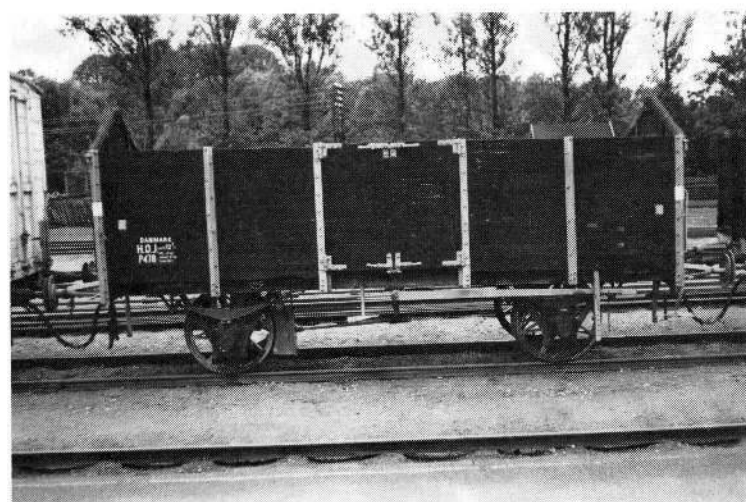
Herefter dristede man sig til straks at sælge hele den gamle person-, post- og rejsegodsvognpark til ophugning - på nær den ene rejsegodsvogn E 41, der bevaredes til brug i godstogene. Samme år udrangeredes alle de gamle damplokomotiver, på nær nr. 2, der fik endnu et års frist, men i stedet lånte man fra HV denne banes damp nr. 4; så man stadig havde 2 driftsklare damploko til godstogene. Da HV-lokomotivet faktisk overskred HOJ's maksimale akseltryk på 10 t, når det havde sine vandbeholdere fyldt op, anskaffede man fra DSB en udrangeret tender fra J nr. 12, og den anvendtes som vandtender til HV damp 4, når det anvendtes på HOJ, hvis spor var stærkt slidt og nogle steder, særlig ved Elbæk strandskov, havde en alt andet end stabil underbygning, så såvel vægt-



HOJ IB 440 i Horsens, 19/8 1966



HOJ, PB 469 i Horsens, 19/8 1966



HOJ, P 478 i Horsens, 24/8 1962

| | |
|---------------|--------|
| HV's damploko | 36,3 t |
| HOJ gl. loko | 18,0 t |
| HOJ M 2 | 6,8 t |
| HOJ M 1 | 4,5 t |

DL 400 kunne trække noget mere end selv de store damplokomotiver, først og fremmest på grund af det jævne træk, selv om det var ca. 9 t lettere og havde mindre akseltryk og således var meget mindre skadeligt for det svage spor end selv de gamle HOJ damploko, der både stampede og slingrede sig frem, mens diesellokomotivet gled jævnt af sted på sine bogier og ikke var meget tilbøjeligt til at slingre. Den gode trækraft skyldtes også, at transmissionen mellem banemotorer og hjulaksler var meget lavt gearet, idet der var indskudt en nedgearende mellemaksel. Til gengæld var maksimalhastigheden sat til kun 60 km/h og hastigheden skulle meget længere ned, før maskinen rigtigt "lagde sig i selen" og kunne sejttrække. Dette gjorde dog ikke så meget på HOJ, da man hovedsagelig skulle anvende lokomotivet til godstog, men det affødte en del misfornøjelse ved andre baner, f.eks. ØSJS, hvor lignende lokomotiver også anvendtes til persontogsfremførelse, hvortil de må siges at være for langsomme efter nutidens krav - og det syntes man allerede i 1950'erne.

Ved HOJ gjorde DL 400 god fyldest, og der blev sjældent brug for at opfyre HV 4 (efter den store omnummerering i 1953 kaldet HO L 405).

I første omgang betød skinnibussernes og diesellokomotivets indsættelse, at man erstattede nogle af Triangeltogene med SM-tog, og allerede 1953 forøgedes toggangen med 1-2 tog på hverdage, mens Triangeltogenes antal nedtrappedes, bl.a. fordi man havde mistet M 1 og solgt alle motorbivognene! Den enlige motorvogn M 2, nu omlitteret til LM 415, kørte stadig enkelte ture i begyndelsen, senere klarede man sig udelukkende med skinnibusserne i det daglige, og man fik en halv snes år med let forbedret passagerantal og helt pæn godstrafik - sidstnævnte mest på grund af de genoptagede mergeltransporter. De ebbede dog ud ca. 1960 og samtidig begyndte et markant fald i persontrafikken, hvilket bemærkelsesværdigt nok også gjaldt banens busser: Nu var bilerne for alvor i fremmarch, og regnskabet, der ellers havde stabiliseret sig lidt efter skinnibussernes indførelse, kastede sig ud i nye styrtedyk, så der ikke kunne herske nogen tvivl om, hvor det bar hen ...

som hastighedsoverskridelser var risikable her.

1953 lykkedes det så endelig Frichs at levere en serie 375 hk diesellokomotiver til forskellige privatbaner, deriblandt ét til HOJ: DL 400 og to til HV: DL 100-101.

Lokomotiverne havde hævet midterførerrum og løb på to 2-akslede bogier og var en slags

mini-forløber for de senere DSB-lokomotiver litra MT. Trods den beskedne motorydelse, der dog svarede til mindst 3 Triangelvogne, havde lokomotivet en betydelig trækraft, da det havde træk på alle 4 aksler og en adhæsiønsvægt på 38,5 t. Til sammenligning havde HOJ's hidtidige trækraft følgende adhæsiønsvægte.

Efter 1953 skete der kun små ændringer i HOJ's trækraft indtil banens nedlæggelse i 1967, men følgende skal lige bemærkes:

Ved HV's endelige nedlæggelse i 1962 udskiftedes L 405 med den tidligere HV 2, der nu fik betegnelsen L 406, men overtog den gamle J-tender, der stadig havde nr. 405!

Endvidere overtog HOJ den tidligere HV Triangelvogn M 12, der 1953 omlitredes til HV LM 117 og ved HOJ betegnede HO LM 416. Den anvendtes som reserve for LM 415, der hovedsagelig kørte lette godstog samt arbejdstog på banen.

Persontogsvogne. De gamle vogne fra banens første år blev næppe moderniseret væsentligt efter at nogle af dem i 1930-erne indrettedes til motorbivogne - ellers ville man nok ikke have kasseret hele samlingen så omgående, da skinnebusserne ankom - bortset fra den enlige pakvogn, der bevarede endnu nogle år.

Måske har man alligevel fortrudt den totale afskaffelse af "rigtige" personvogne, for da HV endeligt nedlagdes i 1962 og dens materiel var billig til salg, anskaffede man alligevel fra dødsboet de 2 personførende vogne HV C 129 og E 133. Den første var en ren personvogn, den anden en kombineret person-, post- og rejsegodsvogn. Nu kunne man så endeligt kassere den sidste rejsegodsvogn fra 1904, og til gengæld blev godstogene igen til blandede tog, da der var passagerafdeling i den "nye" E-vogn, der fik betegnelsen HO E 433.

Voggenes oprindelige indretning fremgår af tegningen i SP 3/81, s. 101 nederst. Da HOJ havde klaret sig i 10 år uden postvogne, er det ikke sandsynligt, at man nu udnyttede den nye E-vogns postfaciliteter, men postrummet var også brugbart som passagerkupe med sine 8 klapsædepladser, og det kunne nemt og hurtigt opvarmes med den lille post-kakkelovn, hvis man ikke havde behov for at opvarme hele vognen med varmtvandscentralfyret.

Den rene personvogn omdøbtes til HO C 423, og den dannede sammen med den ene eller begge Triangelvogne et godt, gammeldags motortog, der tjente som reserve for skinnebusserne, selv om det knob med at holde tid i en skinnebusplan. Det gamle motortog benyttedes også ved visse lejligheder til udflugtstog for jernbane-entusiaster. Både Triangelvognene og de to HV-personvogne bevarede intakte til banens nedlæggelse i 1967.

Godsvognene. Alle de oprindelige godsvogne fandtes i brugbar stand helt til 1962, bortset fra K 122, der udrangeredes inden 1953, formentlig efter et havari. De forsynedes under ellers lige efter krigen med trykluftudstyr, hovedsagelig i form af trykluftledning. Dog fik 3 af de lukkede vogne trykluftbremse (G), se det grafiske skæbnediagram. Vognene med bremsehus mistede efterhånden dette og fik i stedet en åben platform, opbygget af det oprindelige bremsehus' bund + di-verse bøjede rundjern som gelænder rundt om. Bremsesvingets placering ændredes ikke, så man måtte helt til vejrs, når bremsen skulle benyttes under rangering.

De højsidede, åbne vogne beholdt de høje sider til den bitre ende, men nogle af vognene mistede de spidse gavle og presenningbommen. Enkelte af dem var endnu i 1962 i smuk og næsten nymalet tilstand og

må have været de sidste af typen, der endnu var i drift i Danmark.

Ved HV's nedlæggelse var det dog slut med de gamle vogne, de skiftedes ud med 10 lukkede og 8 åbne fra HV. Heraf havde de 6 lukkede og alle de åbne trykluftbremse (G&P) af den gamle, ikke trinvist løsbare type fra 1928, hvilket tilkendegaves med hele 3 hjørnemærker på vognkassen. Da disse vogne var ca. 25 år yngre end HOJ's gamle vogne, var det en mærkbar forbedring af banens godsvognspark. Glæden varede dog kun i sølle 5 år, da HOJ allerede måtte lukke i 1967, hvor hovedparten af disse endnu ret gode vogne måtte køres til ophuggeren.

Dødsboet. Efter HOJ's nedlæggelse blev følgende rullende materiel solgt til videre anvendelse ved andre baner, virksomheder eller veteranbaneklubber:

Damploko L 406 til VBV (Bryrup-Vrads)
 Diesel DL 400 til DDS 14 (Stålvalseværket)
 Triangel LM 415 til LJ M 7 (rangering)
 Triangel LM 416 til LJ M 2 (baneafdelingen)
 Skinnebus SM 410 til HHGB SM 6
 Skinnebus SM 411 til ØSJS SM 14", senere ombygget til MT 1 (baneafdelingen)
 Skinnebus SP 422 til ØSJS SP 7, senere "Skånska Jv."
 Lukket gods QB 447 til ØSJS QD 195, 1982 til ØSJK som HV H 129
 lukket gods Q 453 til ØSJS QD 196, udr. inden 1980
 Åben gods PB 462)
 Åben gods PB 464) til DDS (Stålvalseværket)
 Åben gods PB 468)

Alt øvrigt rullende materiel blev solgt til ophugning.
 H. Alkjær

APROPOS

SIGNALPOSTENS 18. årgang 1982 nr. 3 side 121. De gode gamle Dage - brev til direktøren for trafikafdelingen vedrørende enkekejserinden af Ruslands befordring med eget særtog samt med DSB særtog. Så er læsere af SP orienteret om, hvad sagen drejer sig om.

For brevet jeg nys nævnte har nemlig en historie, som jeg nok synes det er værd at beskæftige sig lidt med: I sommeren 1914 var der nok nogen, der anede, at en storkrig ikke var til at undgå. Det blev enkekejserinden, der som datter af Christian IX jo var dansk af fødsel, også klar over. Hun var på det tidspunkt på besøg i England, men det tog, som

hendes mand Kejser Alexander II i slutningen af firserne lod bygge til brug for sig og sin families mange rejser i Europa, fulgte ikke med over Kanalen sammen med enkekejserinden. Årsagen var den ganske simple, at der dengang ingen færgeforbindelse var mellem Holland, hvor toget nu stod, og England. Da krigsfaren var så overhængende, afrejste enkekejserinden omgående fra England for at nå Rusland inden en eventuel krig brød ud. Hun var nu ikke taget afsted hurtigt nok, for mens toget befandt sig i Tyskland begyndte den første verdenskrig. Da Tyskland nu var i krig med Rusland, kunne enkekejserinden egentlig godt

være taget til fange, og hendes tog været beslaglagt, da hun var medlem af en fjendtlig stats fyrstehus. Grænsen til Rusland var spærret og den eneste mulighed for at komme væk fra Tyskland var at tage mod nord op til hendes gamle barndomsland.

Mod alle forventninger lod tyskerne hende undslippe fordi hun var af dansk afstamning. Igennem årene havde kejseren gang på gang forsøgt at normalisere forholdet til det danske kongehus efter uoverensstemmelserne efter krigen i 1864. Den 3. august kom enkekejserindens tog til Fredericia via Altona og Vamdrup. Som sædvanlig blev det efterladt i Fredericia, som så mange gange før, mens kejserinden fortsatte med dansk materiel til København. Man havde hidtil ikke ført toget over Lillebælt, idet man havde den formening, at vognene var for brede til at kunne køre ombord på færgerne.

Da alt tydede på, at toget ikke foreløbig kunne komme den sædvanlige vej tilbage til Rusland via Berlin, ville man nu godt have det væk fra Fredericia og få det anbragt på en lidt mere betryggende måde end stående på et sidespor udsat for vind og vejr. Ca. to uger efter kejsertogets ankomst til Jylland forsøgte man så på at få vognene over Lillebælt, og forsøget lykkedes. Man fortsatte over Fyn til Storebælt hvor der heller ikke var problemer og man nåede rejsens mål, København, uden særligt besvær. Vognene blev nu anbragt i en særlig remise på godsbanegården under stærk bevogtning. Årsagen hertil var vel nok de efterhånden meget urolige politiske forhold i Rusland, hvorfor man nok frygtede et attentat eller vel rettere en sabotage mod toget - Czar Nikolaj var jo ikke lige populær i alle kredse derovre!

I næsten tre år blev toget stående i København. I mellemtiden var der lavet sporforbindelse mellem Haparanda og Torneå og den 4. marts 1917, kun elleve dage før czaren abdicerede, slap man af med det kostbare tog, der via Hålsingborg fortsatte gennem Sverige og Finland til Rusland. Det er vel ikke utænkeligt, at det måske skulle have været brugt, hvis kejseren ved flugt skulle forlade sit land.

Ja, det var et kostbart tog og selvom man måske en gang imellem gjorde det lidt mere kostbart end det egentligt var, har det uden tvivl været det fornemste og mest kostbart udstyrede tog i Europa nogen fyr-

stefamilie var i besiddelse af nogensinde. I forvejen havde man til brug for czaren et andet tog, men det havde den skavank, at det kun kunne bruges i Rusland, der jo som bekendt har en sporvidde, der er 9 cm bredere end den, man bruger i den øvrige del af Europa. Derfor lod man det her omtalte tog bygge en gang i slutningen af 1880. Det vides at det første gang var her i landet i 1888, da der blev afholdt en stor verdensudstilling. Dette tog var indrettet sådan, at der var forskydelige hjul.

På grænsestationen Eydtkuhen - mellem Tyskland og Rusland - havde man indrettet et særligt spor anlæg, hvor man på relativ kort tid kunne skifte om fra bredspor til normalspor og omvendt. Nu ved man, at brugen af penge var et ganske underordnet spørgsmål, når det gjaldt kejseren og hans hof. De frasagn, der blev fortalt om toget og dets kostbare udstyr, har sikkert ikke været helt forkerte. Dørhåndtagene skulle være af ægte guld - ihvertfald har de nok været forgyldte - indstigningshåndtagene var af elfenben og inde i toget vrimlede det med ægte persiske tæpper, silkestoffer, service af guld, masser af sølvgenstande f.eks. samovarer, og mængder af andre kostbare sager. Når vognene holdt i Fredericia, var der en hel valfart af mennesker, både fra byen og af passagerer, der havde et ophold i færgen, som ved selvsyn ville overbevise sig om togets herligheder. De russiske vagter trak beredvilligt gardinerne fra vinduerne, så tilskuerne kunne få lov til at se ind i vognene og beundre alle herlighederne. Ingen fik derimod lov til at komme ind i vognene, hverken for gode ord eller betaling. Udvendig strålede toget af lak, højakeret i en mørkeblå farve med guldstafferinger og ligeledes malet i guld var den kejserlige ørn på vognsiderne.

Kejsertoget bestod af 10 vogne, alle truckvogne. Den største vogn havde efter datidens forhold ret store dimensioner, idet den var ca. 20 m lang og vejede 42 tons. Hele togets samlede vægt var på 374 tons. Når toget kom til Vamdrup eller Fredericia, bestod toget nu som regel ikke af 10 vogne, men derimod af 11, ihvertfald i de senere år, når toget kom til Danmark.

Når enkekejserinden skulle på besøg her i landet, sendte man ofte en dansk rejsegodsvogn til den russiske grænsestation (efter 1909 var det en EM-vogn), hvor så det rejse-

gods kejserinden skulle have med til København blev indlæst. Vognen løb så efter det fine tog som sidste vogn. Så snart man nåede Vamdrup eller Fredericia, blev vognen koblet fra og så hurtigt det lod sig gøre koblet til den danske salonvogn der holdt og ventede på at føre damen videre.

Det har jo nok været et ejendommeligt syn at se det fornemme tog have en ganske almindelig dansk rejsegodsvogn på slæb. Selvfølgelig havde kejsertoget selv en rejsegodsvogn med, men da man jo ikke overførte den med færgen over Lillebælt, ville der gå for lang tid med omlæsningen, derfor lod man den danske vogn køre med med det gods, der skulle til København.

Foruden den før nævnte russiske rejsegodsvogn var der både køkken- og spisevogn, salonvogne, sovevogne samt opholdsvogne for følget, der var meget stort. Kejserparret og senere enkekejserinden havde deres private vogne midt i toget, for da kejser Alexander døde i 1894 overgik toget nemlig til kejserinde Dagmar. Hun foretog mange rejser til Danmark for at besøge sin fader Christian IX og til England for at besøge sin søster Alexandra, der jo var dronning i England.

Nogle var glade for besøget andre det modsatte. De der var glade var selvfølgelig den familie de besøgte, men også jernbanepersonalet var meget interesseret, idet kejserens gavmildhed bevirkede, at der for selv den mindste tjenesteydelse blev givet store gaver eller rettere kostbare gaver. Det siges, at ved rejser til Danmark medbragte kejseren 2 kasser ure til uddeling. Nogle af disse ure var vist nok af sølv, men de fleste af guld, og alle bar de det kejserlige våben. Guldsliksnåle med et kronet A i diamanter, guldmantchetknapper, brilliantnåle, rindre o.s.v. blev også brugt til uddeling blandt personalet. Det siges, at der til tider ligefrem kunne være slagsmål om at få lov til f.eks. at føre lokomotivet, der transporterede kejseren og hans følge. Efter besøgenes afslutning var der også kontanter til uddeling blandt det personale, der havde været impliceret i rejsen.

De der var mindre glade for kejserens besøg var de ansvarlige myndigheder, men det turde man selvfølgelig ikke sige højt. Sagen var nemlig den, at kejseren altid - vist ikke uden grund - var bange for attentatforsøg. Derfor krævedes der omfattende sikringsforanstaltninger

De russiske sikringsfolk krævede et utal af vagter langs de strækninger toget befarede. Når kejseren, hvad han jo ofte gjorde, besøgte sin svigerfader i Fredensborg, tog han tit en tur til København. Hver gang det skete krævede det russiske politi, som ledsagede kejseren, at der skulle stå en vagt langs banen for hver 3-400 meter. Til tider var man så forsigtig, at man først i sidste øjeblik gav besked om, hvornår kejseren skulle rejse hjem igen med sit særtog, hvilket ikke gjorde det lettere for det personale, der skulle ordne særtogsplanen.

En gang, der må vel have været en særlig anledning, som jeg dog ikke kender, ville man gøre kejserens ankomst til Fredericia særlig festlig, og af den grund sendte man bud til alle stationer i Fredericias nærhed og bad dem om at sende så mange håndsignallygter som muligt, vel og mærke istandgjorte og klar til brug. I dagene før kejserens ankomst vrimgjorde det ind med disse lygter til Fredericia. På selve den store dag, man må vel gå ud fra at det har været hen under aften, da det høje herskab ankom, stod lygterne opstillede med skiftevis rødt og grønt lys på gesimsen i hallen på stationen. Så må man bare håbe på at kejseren har bemærket og værdsat denne lysende gestus!

Nu har man jo nok taget kongelige en kende mere højtideligt dengang end man gør i dag, men alligevel måtte kejseren altså skifte tog, når han kom til Danmark på grund af - som tidligere nævnt - de brede vogne. Det blev påstået, at de russiske ingeniører, der havde konstrueret det fine kejseretog, ganske havde glemt at tage hensyn til, at de brede russiske vogne ikke kunne klare at passere de danske færgeoverfarter, selvom det ikke kunne være ukendt for dem, at kejserparret ofte ville besøge Danmark af familiemæssige årsager. Da vognene så endelig for første og sidste gang klarede disse færgeoverfarter, skyldes det måske, at de senest byggede færger i modsætning til de ældre, har været konstrueret sådan, at de lige har kunnet klare at få vognene om bord.

Det skete en gang imellem, at kejserparret kom sejlene til Danmark med "Polarstjernen", det russiske kongeskib. Alligevel kom kejseretoget så til Fredericia, for man rejste ikke så sjældent tilbage over land. Efter 1894 da kejseren var død, kom det engelske kongeskib "Osborne" også tit til Danmark

med enkekejserinden og den engelske dronning, og som regel rejste de tilbage over land med kejseretoget fra Fredericia eller Vamdrup. Der var altid et ekstra ophold på sidstnævnte station, for de to damer skulle altid afsende et taktelegram til Christian IX for opholdet, der som regel havde været en længere ferie på Fredensborg.

Nu kunne man tro, at kejseretoget altid kom til Danmark via Sønderjylland, men det var nu ikke tilfældet. Særlig i de sidste år før første verdenskrig kom enkekejserinde Dagmar via Gedser-Warnemünde. Når hun ikke skulle følges med den tidligere engelske dronning var denne rute hurtigere, når rejsen gjaldt København. Det kejserlige tog blev så efterladt i Warnemünde og turen over Østersøen blev så foretaget i færgens særlige salon for kongelige. Denne salon blev flittigt brugt i de tider, idet det var utrolig mange rejser de kronede hoveder foretog via denne rute. I Gedser stod så den danske kongevogn klar til transporten af enkekejserinden, der med særtog kørte til København. Det var en dyr fornøjelse for Christian IX med alle de særtog, som han selv skulle betale, men kløgtige hoveder ved hoffet fandt efterhånden ud af, at man bare skulle lade regningen gå til russerne, der altid betalte uden vrøvl. At penge ikke spillede den store rolle, når det gjaldt det russiske hof viser denne lille beretning også.

Efter et besøg i Danmark rejste enkekejserinden tilbage til Rusland via Gedser. I Orehoved stod en af hoffets embedsmænd af toget, i dette tilfælde altså den danske kongevogn, inden det igen afgik mod Gedser. Når det drejede sig om enkekejserindens tog, varede det som regel ikke mange minutter før kongevognen var kørt fra borde og igen var på vej videre syd på. Men tilbage til herren fra hofstaben. Han henvendte sig på stationen og ønskede et råd. Sagen var, at enkekejserinden i Rusland skulle afsløre et mindesmærke for sin afdøde mand, og ved denne lejlighed bære et kostbart smykke, en halskæde, hun havde fået af sin gemal. Uheldigvis havde en af hendes kammerjomfruer glemt denne halskæde på Hvidøre, og nu var gode råd dyre, hvad skulle man gøre?

Den kammerjomfru som havde været så glemsom var frygtelig bange for følgerne af sin fadæse. Enkekejserinden ville blive rasende, når hun opdagede uheldet og den stakkels pige

ville blive degraderet, hvilket efter hendes mening var så stor en skam, at det ikke var til bære.

På Orehoved station spekulerede man lidt over sagen. Man fandt så ud af, at hofembedsmanden kunne tage tilbage til København med eksprestotoget. Her ville der være tid nok til at tage ud til Hvidøre og hente halskæden inden natekspressen til Gedser afgik. Denne plan fandt hofmanden udmærket, men der var nu en hage ved sagen; han ville ikke kunne nå at komme med det kejserlige tog i Warnemünde. Det ville da forlængst være afgået mod Rusland når han nåede den tyske færgeby. Dette betød nu ikke noget, for han ville bare bestille et ekstratog fra Warnemünde til Moskva. På den måde kunne han være i rette tid tilbage inden festlighederne, og kejserinden ville ikke opdage, hvad der var sket, og kammerpigen ville altså være reddet for følgerne af sin glemsomhed.

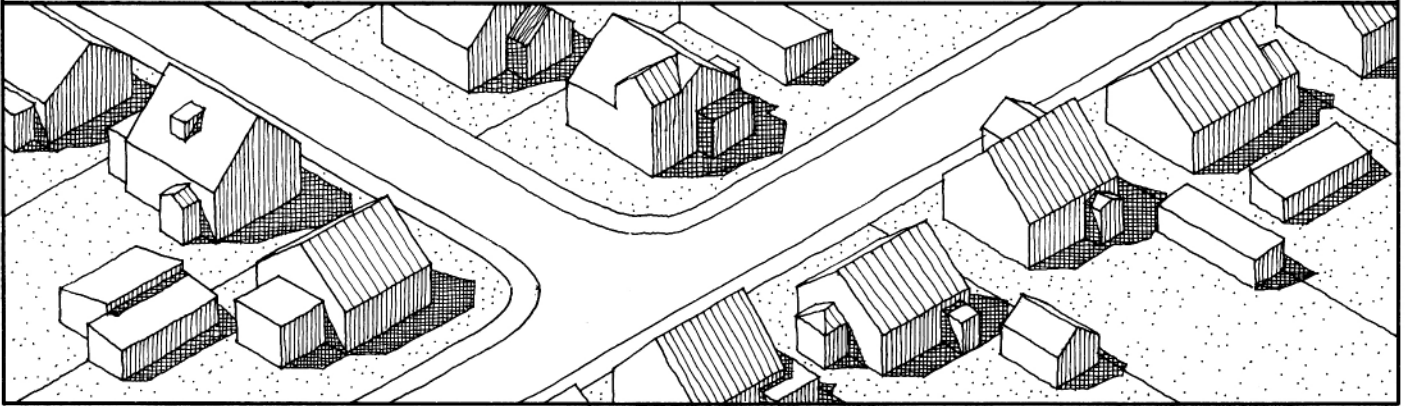
På stationen tillod man sig at bemærke, at et ekstratog på så lang en strækning ville være en dyr historie. Det overlegne svar lød, at det var aldeles ligegyldigt, hvad det kostede.

Næste gang han kom til Orehoved, da enkekejserinden igen var på rejse til Danmark, fik man spurgt ham om, hvordan det så var gået? Alt var gået som planlagt, kejserinden havde fået sin halskæde til tiden og kammerpigen var reddet.

I perioden op til første verdenskrig, var det som nævnt en utrolig mængde særtog, der blev tillyst for at transportere kronede hoveder og fyrster i Danmark. Der var jo lidt flere konger og dronninger samt deres familier dengang. Det personale, der havde ansvaret for togenes fremførelse, var altid meget nervøse for at der skulle opstå forsinkelser. Så man åndede lettet op, når de fornemme gæster var vel transporteret til eller fra deres bestemmelsessteder. Det kunne være meget ubehageligt for det ansvarlige togpersonale, når et tog var forsinket. Det kunne medføre forhør, irettesættelser o.s.v. Men det er nu en helt anden sag, vi lader ligge ved denne lejlighed.

Efter november 1918, da første verdenskrig var slut, kom der ikke noget kejseretog til Danmark mere. En anden styreform var jo som bekendt kommet til i Rusland. Hvad der siden er sket med det fornemme tog ved jeg ikke - mon det eksisterer mere?

GANSKE ALMINDELIGE HUSE



Af Povl Wind Skadhauge

INDLEDNING

I en del danske stationsbyer såvel som i visse købstadkvarterer (og desuden sporadisk i landsbyer uden jernbane) finder

man en type af beboelseshuse, som i dobbelt forstand egner sig for modelbaneanlæg. Dels drejer det sig nemlig om forholdsvis små, overkommelige bygninger, der ikke tager for megen plads op, og dels ligger de som regel i stort tal i gader nær stationen. Imidlertid kan man praktisk taget ikke se

denne boligtype omtalt i arkitekturhistoriske oversigtsværker. Det hænger nok blandt andet sammen med, at typen er temmelig uanselig, at den ikke var enerådende i sin tid, omend såre almindelig, at intet berømt arkitektnavn er knyttet til den, og at den er dårligt dokumenteret.

OMSÆTNING AF MÅL UDEN REGNEARBEJDE

— Repro-kontrol: skal være 79 mm —

Metode 1 (det virkelige mål). Tag en målfast fotokopi og klip de aktuelle målestokke og/eller fold kopiarket langs disse.

1:220 Z
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 m

1:160 N
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 m

1:120 TT
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 m

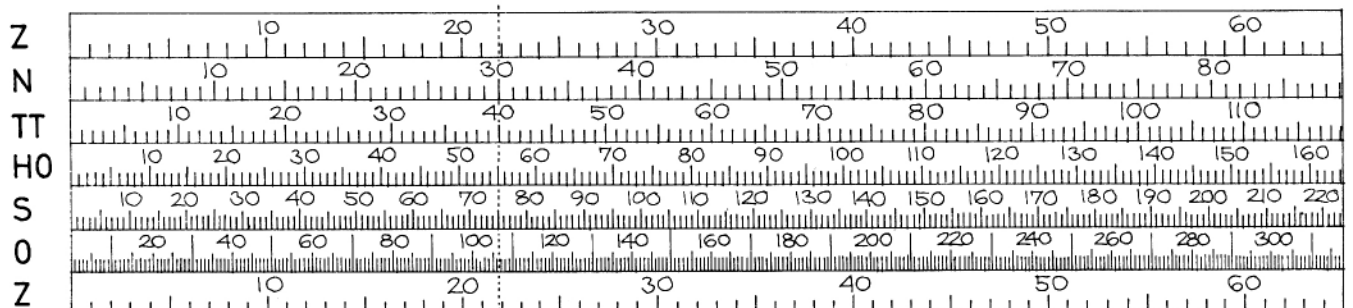
1:87 HO
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 m

1:64 S
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 m

1:45 O
0 1 2 3 4 5 6 7 m

Det virkelige mål tages på tegningen med den målestok, der svarer til tegningens skala (eller aflæses på målsat tegning), og målet (tallet) afsættes med den målestok, der svarer til modellens skala.

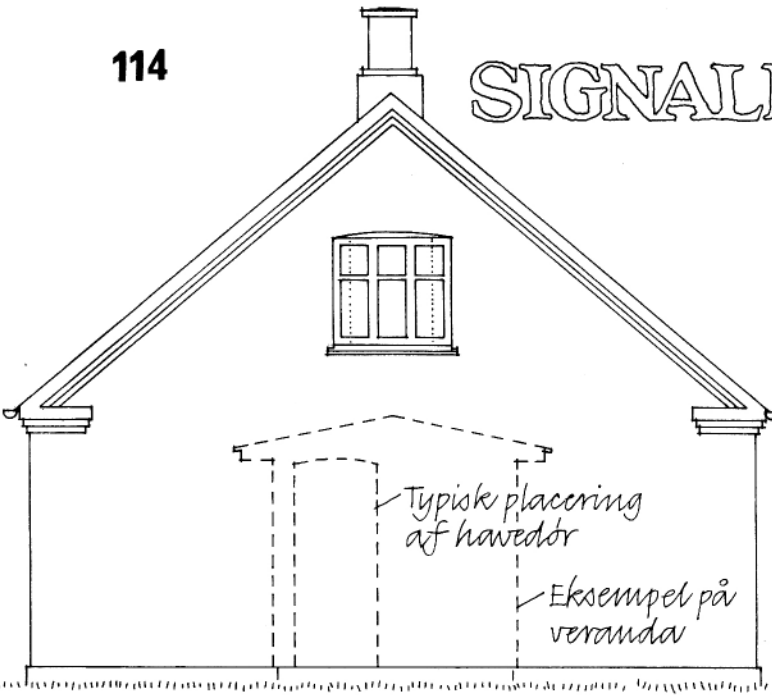
Metode 2 (modellens mål). Alle mål tages på tegningen med millimeterinddelt målepind eller -bånd og afsættes med samme redskab igen, efter at det korresponderende mål er aflæst i denne sammenstilling af skalaer:



Eksempel: på en tegning i HO er målt 55 mm. I størrelse Z aflæses og afsættes 22 mm, i N 30 mm, i TT 40 mm, i S 75 mm og i O mellem 106 og 107 mm

PWS 1983

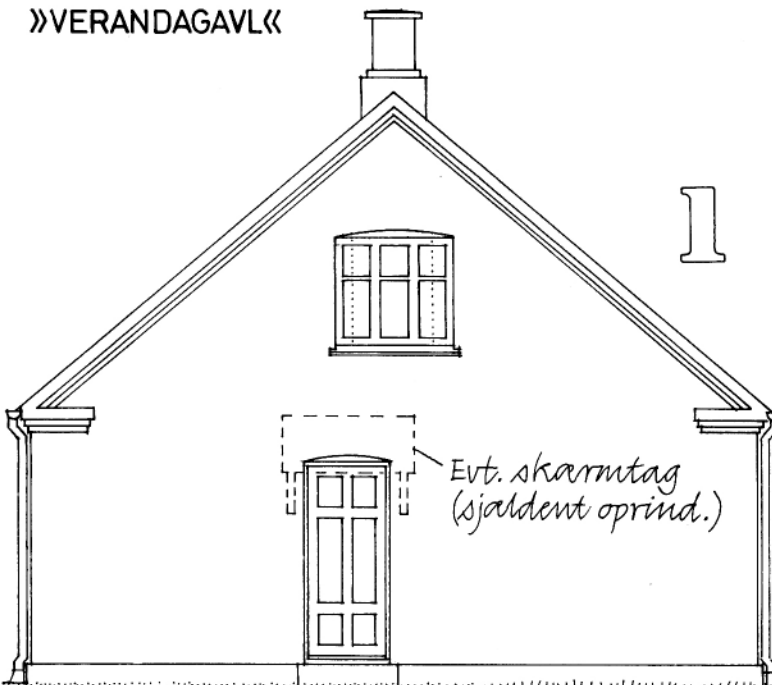
SIGNALPOSTEN



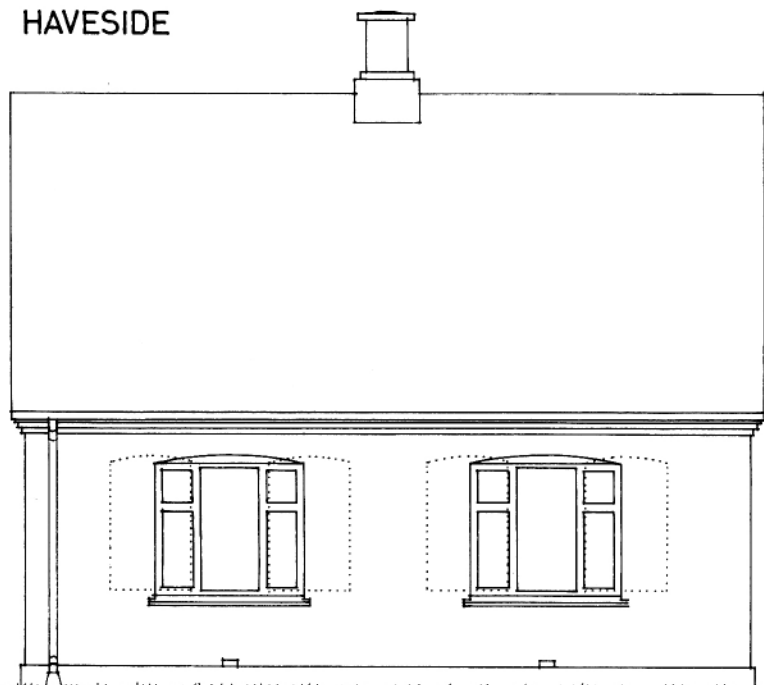
»VERANDAGAVL«



HAVESIDE



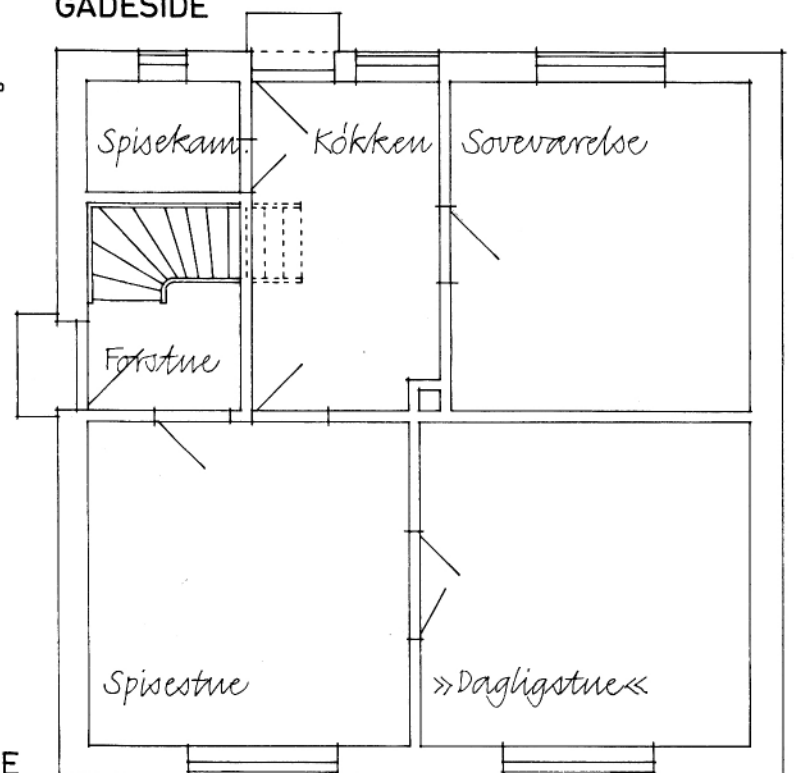
INDGANGSGAVL



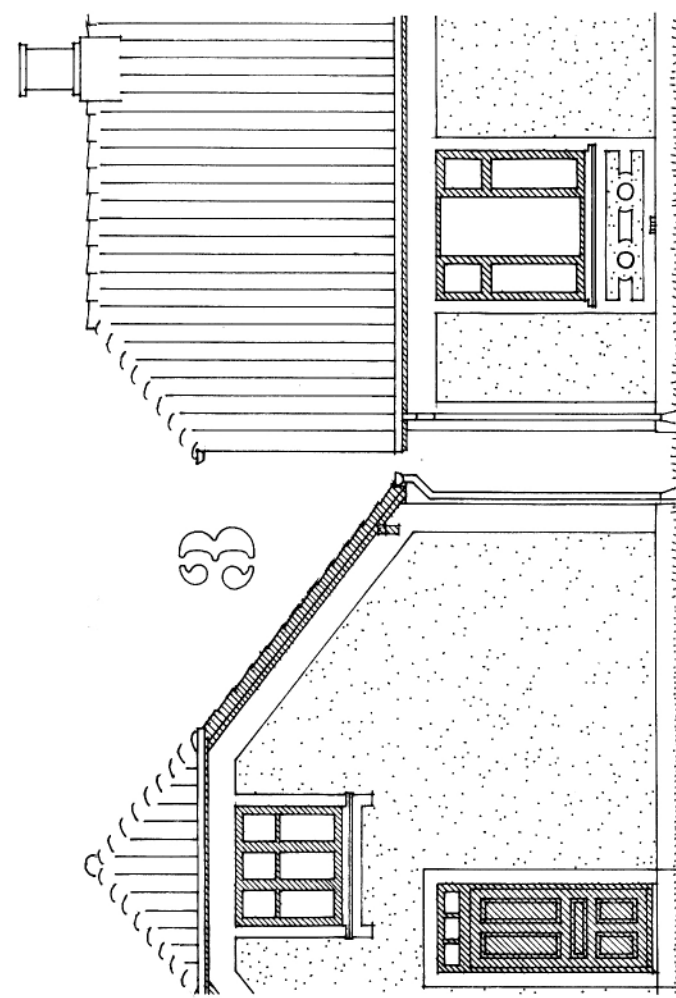
GADESIDE

STATIONSBY
TYPEHUSE

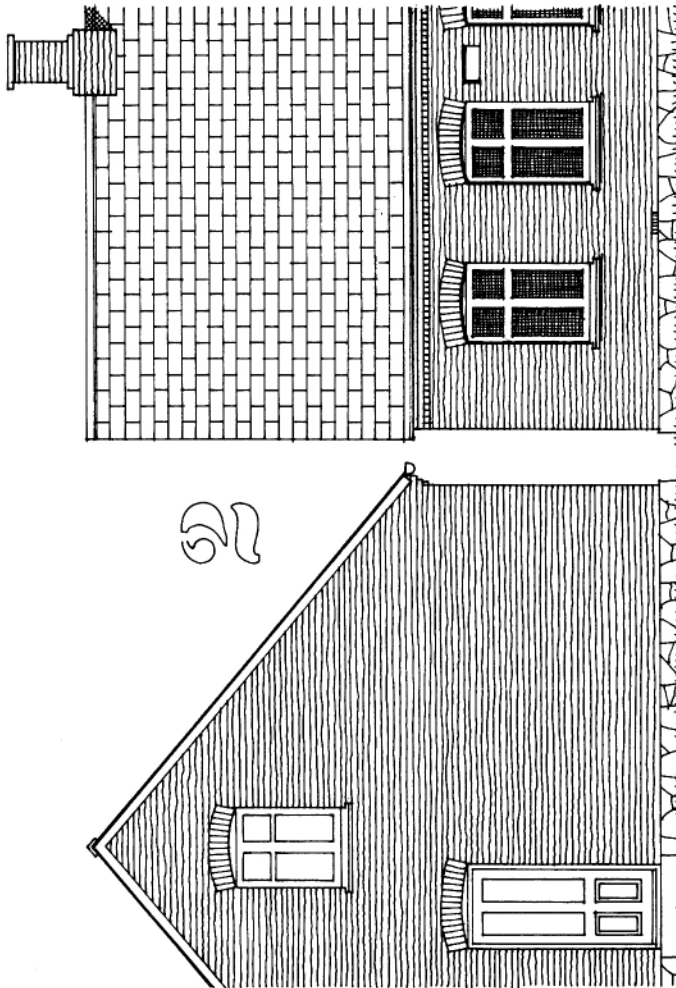
Principtegningen på denne side og eksemplerne på modsat side supplerer hinanden, og ved hjælp af »variationskataloget« kan der bygges endnu flere forskellige modeller ud fra tegningerne på disse to sider. Husk, at spejlvending kan benyttes til yderligere variation af alle afarter af husstypen. Grundfladen er ofte som her vist 13 x 13 alen = ca. 8,2 x 8,2 m.



PLAN AF STUEETAGE

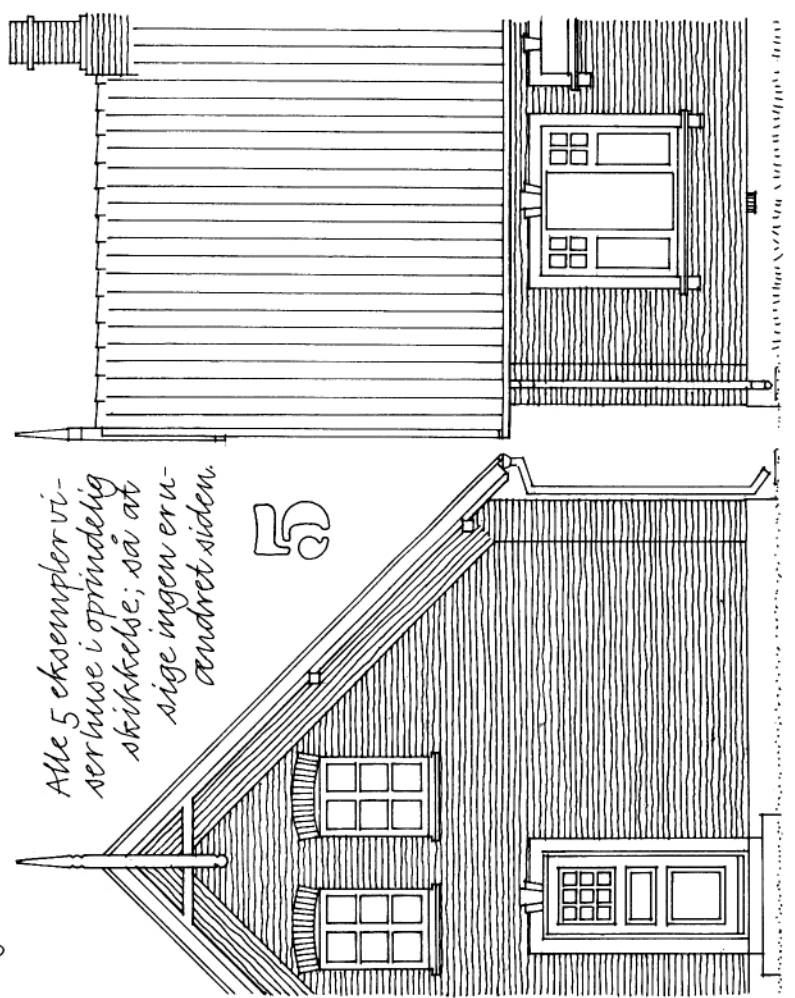


3



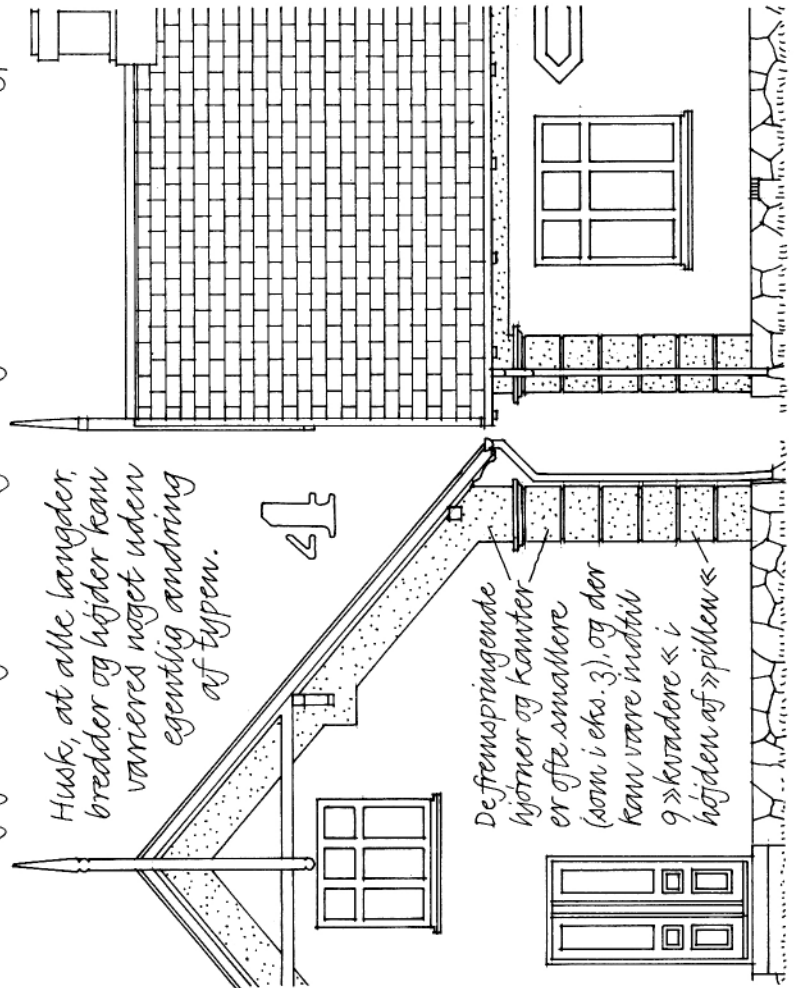
2

Fred's mange-forskellige iklædninger alligevel samme hustype. Men nogle mennesker drøker mere »individualisme« end andre!



5

Alle 5 eksempler viser huse i oprindelig skikkelse; så at sige ingen er uændret siden.



4

Husk, at alle bængder, bredder og højder kan varieres noget uden egentlig ændring af typen.

De fremspringende hjørner og kanten er ofte smalle (som i eks. 3), og der kan være indtil 9 »krødere« i højden af »pille«



Eksemplerne 2-5 viser udsnit af indgangsgavl og gadeside på huset.

OMSÆTNING AF MÅLVED BEREGNING

Ønskes meget nøjagtigt mål, beregnes dette ved hjælp af en omregningsfaktor. Tabellen giver omregningsfaktorer mellem gangse målforhold med 3 decimalers nøjagtighed. Eksempel: på en tegning i HO er bredden af et vindue målt til 13,4 mm. Når modellen bygges i N, skal vinduesbredden være $13,4 \cdot 0,544 = 7,3$ mm.

| | | Til | | | | | |
|-----|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | Z | N | TT | HO | S | O |
| Fra | Z 1:220 | | 1,375 | 1,833 | 2,529 | 3,438 | 4,889 |
| | N 1:160 | 0,727 | | 1,333 | 1,839 | 2,500 | 3,556 |
| | TT 1:120 | 0,545 | 0,750 | | 1,379 | 1,875 | 2,667 |
| | HO 1:87 | 0,395 | 0,544 | 0,725 | | 1,359 | 1,933 |
| | S 1:64 | 0,291 | 0,400 | 0,533 | 0,736 | | 1,422 |
| | O 1:45 | 0,205 | 0,281 | 0,375 | 0,517 | 0,703 | |

Da disse huse blev bygget, var tegninger og beskrivelser næsten ikke nødvendige. Man kunne komme langt alene med aftaler, der som hovedindhold havde henvisninger til allerede opførte, lignende bygninger. Den sædvanlige praksis var alligevel at tage målene til det videre arbejde på det allerede opførte i stedet for fra en tegning, og offentlig byggesagsbehandling stillede ingen eller yderst beskedne krav.

GENEREL KARAKTERISTIK

Enfamiliehuse af den pågældende "stationsbytype" blev især bygget gennem et par årtier omkring århundredskiftet. De var deres tids typehuse, men helt igennem håndværksmæssigt produceret. I modsætning til traditionelle købstadhuse er de fritliggende, men kan til tider være placeret næsten eller helt fremme ved fortovets bagkant. Sekundære gader kan være udbygget med denne type alene, hvorimod den i hovedstrøgene ligger spredt mellem andre, hovedsagelig større huse.

Det bebyggede areal varierer med 65-70 m² som det almindeligste, men kan både under- og overskride det anførte interval væsentligt. Grundplanen er stort set kvadratisk, og den er ved en langsgående og en tværgående skillevæg opdelt i fire mindre, næsten lige store "kvadrater". De tre af dem rummer hver en stue eller et værelse. I det fjerde "kvadrat" findes både forstue, trappe, køkken og spisekammer, alt meget småt, og trappen tit ganske elendig i forholdet mellem

grund og stigning. Den fører til en udnyttelig og som regel også udnyttet tagetage. I den findes normalt et værelse og et lille kammer. Alle konstruktioner er helt enkle, og tagetagens skillevægge står på de tilsvarende i stueetagen. Der er oftest ingen egentlig kælder.

Huset er næsten altid placeret med "langsiderne" parallelt med vej eller gade. Og det er da den side med to stuer, der er "forside" og vendt mod gaden, uden hensyn til solorientering. Heraf følger, at køkkenet vender bagud. Hvis huset ligger med gavle i nord og syd (altså ved en nord-sydgående gade), er indgangsdøren praktisk taget uden undtagelse i den nordlige gavl, d.v.s. at det store værelse i loftetagen vender mod syd. Typen forekommer derfor både "retvendt" og "spejlvendt". I sin grundform har den ingen udbygninger, ingen eller få tagvinduer og ingen kviste. Men to huse var trods denne enkelhed næsten aldrig helt ens, heller ikke fra begyndelsen. Disse huse benævnes sjældent "villaer", men ligesom de fleste "villaer" er de som oftest ejerboliger.

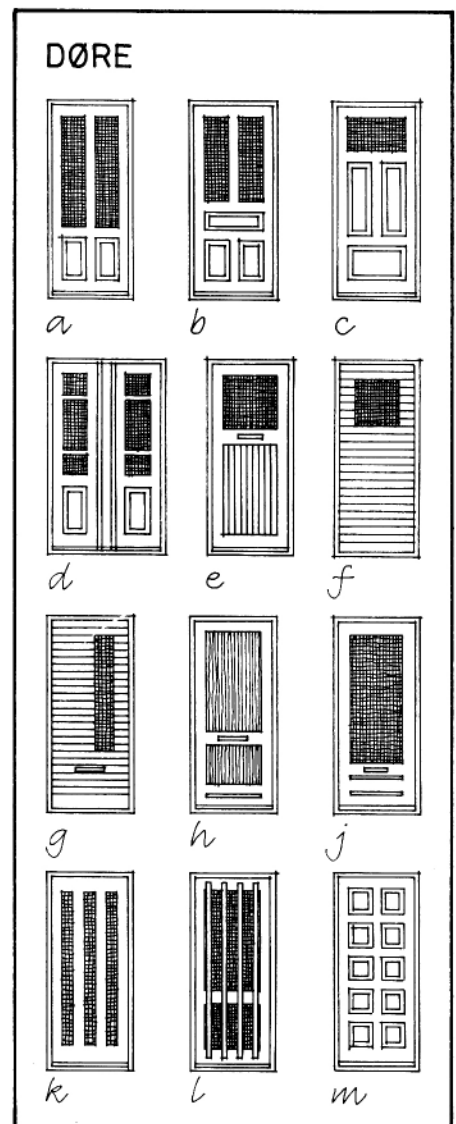
TEGNINGERNES BRUG

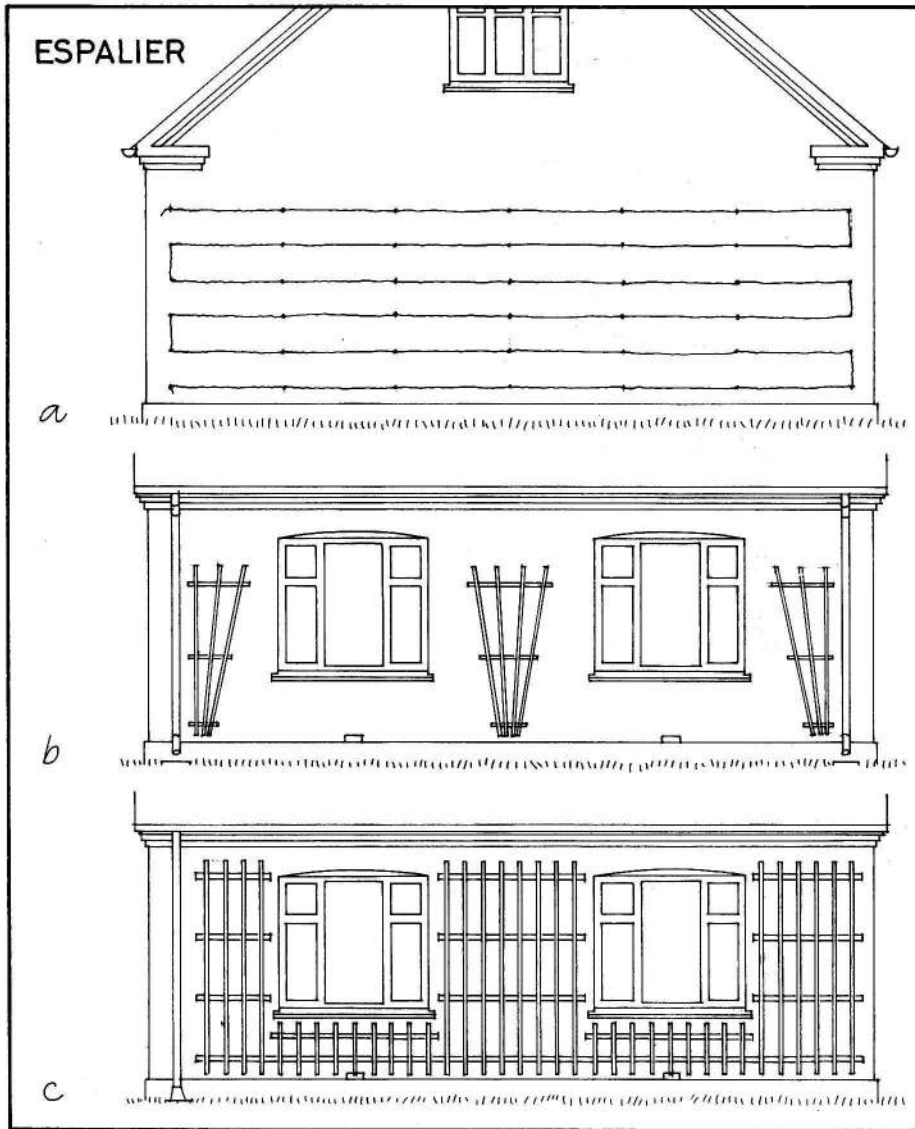
De til denne artikel hørende tegninger kan benyttes direkte til modeller i skala 1:87 - og ved brug af omsætningsmålestokkene endvidere til bygning af modeller i andre gangse målestoksforhold. (Det sker uden omregning men ved passende omregninger kan tegninger i et hvilket som helst mål - altså også disse - natur-

ligvis benyttes til en hvilken som helst modelstørrelse). Tegningerne betinger ikke nogen bestemt modelbygningsmetode; de er lige anvendelige uanset materialevalg og foretrukken fremgangsmåde. Ved hjælp af oplysningerne i det følgende, som et mini-leksikon ordnede "variations-katalog" kan der ud fra de få tegninger fremstilles et ganske stort antal forskellige modelhuse. Og - hvad enhver seriøs modelbygger må lægge vægt på - produkterne kan ret nøje tilpasses epoken eller ligefrem årstallet, som det pågældende anlæg er planlagt at skulle henføres til, således at resultatet får et autentisk præg. Men for øvrigt er variations-kataloget af gode grunde ikke udtømmende; det peger blot på en række typiske løsninger og kan kompletteres med modelbyggerens egne iagttagelser.

VARIATIONS-KATALOG

Nogle af afsnittene har kun interesse ved særlig høj detaljeringsgrad og kan uden videre springes over, når der arbejdes med et forenklet anlæg.





Antenne. Fra begyndelsen af 1960-erne TV-antenne på næsten alle huse, ofte monteret med bånd omkring skorstenen, senere navnlig med særlige gavlbæslag. I byer med fællesantenneanlæg er mange enkeltantener igen forsvundet, fra sidste del af 1970erne og frem.

Carport. Hvis ikke garage, da fra 1960erne eller 1970erne carport, evt. direkte begrænset af beboelseshusets gavl og/eller udhusets gavl. Derfor ofte "skræddersyet" arbejde, men selve udførelsen som i de fra ugeblade og avisers annoncerespalter kendte type-byggesæt med trækonstruktion og fladt tag af pap eller profilerede plastplader.

Døre. Oprindeligt rammedøre, delvis med glasfyldninger som a, b. og c. Hoveddør evt. tofløjet som d. Uvendige døre efterhånden udskiftet i de fleste huse. Fra 1950erne f.eks. som e, f, g og h, fra 1960erne og især 1970erne stadig som h og desuden som j, k og l foruden utallige fabriksfremstillede "individuelle" typer f.eks. som m.

Espalier. Gamle espalier'er ofte som a = vandrette hegnstråde udspændt på sydgavl ved hjælp af de såkaldte espalier-stifter med pæretræ, uden dekorationsvirkning i selve espalier'ets form. Nyere espalier'er f.eks. af lister i vifteform som b, til diverse slyngplanter. Espalier af "herregårdstype" som c sjældent (men smukt). Mange huse helt uden espalier.

Facadebehandling. Almindeligst er blank (=upudset) mur af røde maskinsten med skræbefuge eller kehlet fuge, det hele noget mørknet i tidens løb. Eksempler på alternativer:

Blank mur af gule sten.

Blank mur af røde eller gule sten med pudsede vindues- og dørindramninger.

Blank mur med relief, f.eks. fremspring evt. som kvadre, på bygningens hjørner, eller nicher under vinduer i stueetagen.

Blank mur med pudsede vinduesindramninger samt pudsede murhjørner og -overkanter.

Blank mur med sidstnævnte, men uden vinduesindramninger.

Pudset mur uden relief, henholds-

vis med vinduesindramninger og/eller fremhævede hjørner og overkanter.

Fremhævning af kanter kan ske på gadeside og/eller gavle alene.

Se også Farver, Gesims, Overdækninger, Vindues- og dørindramninger.

Farver i virkeligheden. Pudsede huse traditionelt hvid- eller gulkalkede, evt. begge dele i kombination, hvorved vinduesindramninger og hjørner m.v. fremhæves i forhold til selve vægfladen. Skorstenspiber oprindeligt behandlet tilsvarende på pudsede huse, men efter fornyelse oftest upudset og umalet. Fra 1960erne afløses kalkning i de fleste tilfælde af cement- eller plastmaling med næsten ubegrænset farvevalg, "pastelfarver" dog i overtal. En del huse i blank mur bliver efterhånden også malet, som regel efter reparation med påfølgende filtsning eller skuring af murværket, evt. i forbindelse med til- eller ombygning.

Typiske vinduesfarver hvid, creme, mørkegrøn, grå og brun. Evt. kombineret f.eks. creme/brun, hvid/mørkegrøn, lysegrøn/mørkegrøn, hvid/grå. Den lyseste i farveparret på de oplukkelige dele (rammerne) og den mørkeste på de faste (karme, lod- og tværposter). Ved udskiftede vinduer fra 1960erne og senere mest "naturtræsmaling" med pigmenteret træbeskyttelsesmiddel.

Døre som regel i lighed med husets vinduer, dog tendens til at undgå de lyse malinger på selve dørføjene. Altså f.eks. gerne mørkegrøn eller grå hovedfarve på døre i huse med hvide vinduer eller hvide vinduesrammer, og f.eks. brun på døre i huse med cremefarvede vinduer.

Eventuelt tagudhæng + farveskala som vinduer.

Verandaer og andre tilbygninger i træ ofte mørkegrønne med hvide vinduer.

Udhuse i træ samt døre i murede udhuse ligeledes mørkegrønne, hvis ikke malet svenskrød eller tjæret sort.

Farver på modeller. Generel bemærkning, som ikke specielt gælder stationsbyhuse, men også er nyttig her: Hvis "legetøjsvirkning" skal undgås, og der alvorligt tilstræbes en realistisk effekt, kan selve overfladefarverne (de såkaldte lokalfarver) på forbillederne ikke overføres direkte. De må svækkes i farvestyrke (ved iblanding af lidt lysegråt) og eventuelt ændres i nuance (med en smule blå) svarende til, at de ses på afstand, hvorved atmosfæren gør sig gældende. Betragtes f.eks. en HO-model på 3 meters afstand, er der i "det virkelige

FRONTISPICE vist som eksempel ved 40° (fuldt optrukket) og 45° taghældning på huset.



liv" 260 meter mellem beskueren og genstanden. Men selv på små afstande, f.eks. 1/10 af det nævnte, altså 26 "rigtige" meter = 30 cm i model, vil farveopfattelsen være påvirket.

Frontispice. Folkelig "oversættelse": frontspids. Ændring af tagetagens kammer til et regulært værelse, helt uden skråvægge, muliggøres ved påbygning af en asymmetrisk placeret frontispice som vist. Bemærk: den side, der flugter med gavlen, kan være muret som denne, men er det ikke hver gang. Den anden side er næsten altid som en kvistflunke beklædt med zink eller skifer, i nyere tid af og til ændret til en frembygget brædebeklædning eller krydsfiner, når der er efterisoleret. Frontispice forekommer både stammende fra husets opførelse og som senere påbygning. Et enkelt bredt vindue i frontispicen er almindeligst, men to smalle side om side forekommer også.

Gader. Sekundære gader eller veje med den omhandlede hustype har typisk en bredde på 15 alen = 9,42 m (108 mm i 1:87) med f.eks. fortove på hver 3 alen = 1,88 m (21,5 mm) og en kørebane på 9 alen = 5,65 m (65 mm). Overfladebelægning nu normalt asfalt på både kørebane og fortove, evt. fliser på fortove. Fra begyndelsen grusbeklædning begge steder, i sjældne tilfælde brolægning af kørebanen. Tidspunktet for asfaltering m.v. er stærkt varierende, i mange tilfælde først efter 1945, fortove endda væsentlig senere.

Garage. Garager fra før 1940 forekommer sjældent. De fleste først fra 1960'erne, vippeport derfor almindeligst. Ofte tilvejebragt ved om- eller tilbygning af ældre udhus og præget af dettes udseende. Carporte sandsynligvis hyppigere, se dette.

Gesims. Gesims mest på upudset mur. 3 eller 4 skifter med 2 eller 3 led, svagt relief. Mellemste eller nederste led evt. savskifte eller "sparekop" (hver anden sten trukket lidt frem). Gesimsens samlede fremspring så lille, at taget ikke opskalkes (=svajes opad) forned. Forekommer sommetider både på langsider og gavle, til andre tider kun på langsider.

Grundstørrelse. Typisk grundbredde er lille, 25 alen = 15,7 m (180 mm i 1:87), og har næsten altid umuliggjort en egentlig forlængelse af huset. Grundens dybde vanskelig at give en generel information om; på et modelbaneanlæg vil målet desuden kunne underdrives efter behov uden syn-derlig skade.

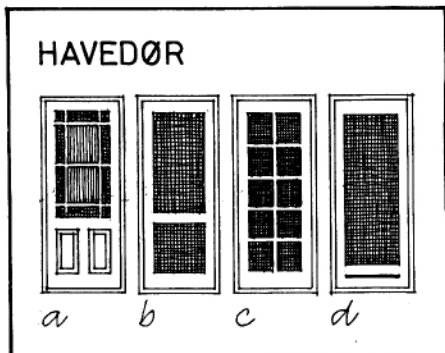
Halvtag over indgang. Halvtag (skærmtag) over indgangsdør i gavl på enkelte huse samtidigt med disse og da med trækonstruktion og samme tagmateriale som selve huset. Eksempler fra de seneste årtier med let stål- eller aluminium-konstruktion og profileret plastplade, evt. transparent. Mange huse uden halvtag over dør.

Haveanlæg. Fra begyndelsen nyttehave (frugttræer og -buske samt spadejord) på næsten hele grunden. Forrest, mellem hus og gade, dog roser eller andre blomster. Tendens til, at en del af haven indrettes til ophold, bl.a. med plæne, først udtalt fra 1950'erne - og nogle steder aldrig slået igennem. Alligevel næsten altid havebænk. Pæle (træ, beton eller stålrør) med tværpind foroven og tørresnore udspændt obligatorisk frem til 1960'erne, hvor de mange steder afløses af "paraplystativer" (rettere: "pyramidestativer"). Terrænbefæstelse og -belægning altid meget beskedent af omfang. Perlesten eller grus typisk i stærkt befærdede arealer, betonfliser sjældne og få, dog hyppigt kommet til i de senere årtier. Flagstang ses nogle steder. Højde 6-8 m. Almindelig placeringsregel vanskelig at give. Dog altid nær vej eller gade, og stangen skal kunne lægges ned for udskiftning af snor eller opmaling.

Havedør. I hustypens oprindelige skikkelse er havedør næsten ukendt. Hvor den findes eller senere er kommet til, er placeringen næsten altid i gavl og fra stue nærmest vej. Eksempel a er ældre, b og c brugt fra 1930'erne helt frem til nu, d kendes mest fra de seneste 10-15 år.

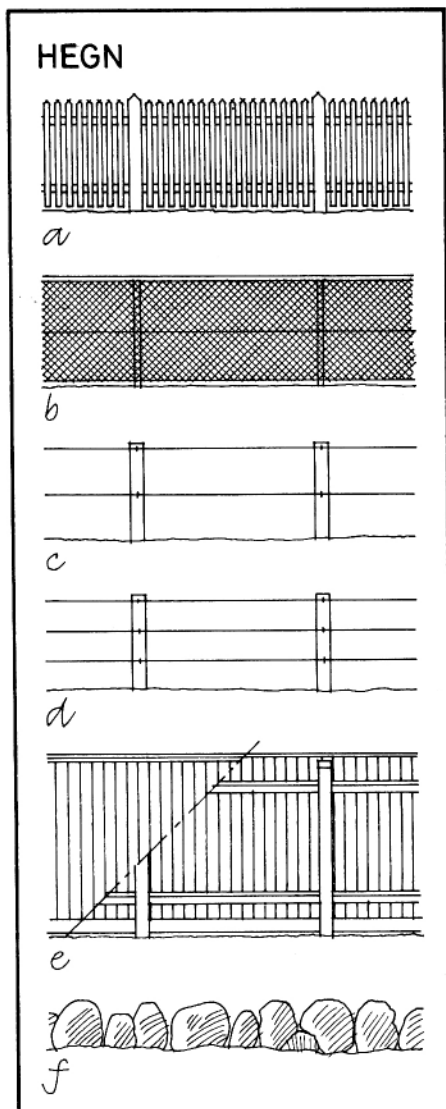
Hegn. Oprindelig f.eks. malet tremestakit = "tømmerstakit" (a) eller trådplet (b) mod gade. Stolpeafstand 2 m eller lidt over, stakithøjde fra 80 til 125 cm. I

HAVEDØR

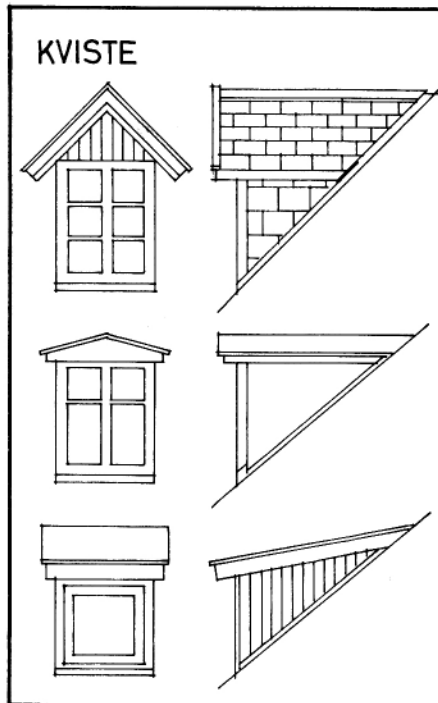


Øvrige skel f.eks. almindeligt trådhegn (c og d) med 2 eller 3 vandrette tråde på halvrunde stolper (flækket rundtømmer) med 2 m afstand. Højde 90-100 cm. Og/eller klippet hæk. Lokalt i forbindelse med udhuse dog ca. 2 m høje plankeværker (e) med lodrette brædder på 2 løsholter. Dækbrædt øverst. Stolpeafstand 2 m eller lidt mere. Højt nethegn om eventuel hønsegård. (Forbud mod hønsehold efterhånden indført i mange byer). Med tiden få overlevende stakitter. Ofte erstattet af "forlørne tænder" = natursten arrangeret som (f) eller plantestensmure, evt. kombineret med hæk eller buske, dog først for alvor fra 1960erne.

HEGN



KVISTE



Kviste. I enkelte tilfælde er en kviste brugt i stedet for frontispice. Derved er kammeret ikke blevet større, men har kunnet få sollys eller i hvert fald bedre lys. Lejlighedsvis findes også kviste til værelset, således at det har både gavlvindue og kviste. Der gives endvidere eksempler på, at en kviste omtrent midt på længden af taget giver lys og ekstra rum til et toilet eller mini-badeværelse, der på et eller andet tidspunkt er klemt ind i tagetagen. Kviste ofte smalle, d.v.s. indpasset mellem to spær uden udveksling. Forskellige tagformer og materialer. Oftest zink- eller skiferbeklædning på ældre kvistes flanker, men brædder eller krydsfiner (vandfast) på nyere.

Luftledninger. Slet ikke alle huse af den aktuelle type har haft elektricitet fra begyndelsen. Jævnstrømsinstallationer med 3-leder luftledning (i sjældne tilfælde kun 2-leder) indført til øverste del af gavli i stigende omfang, navnlig i perioden frem til 2. verdenskrig, herefter mange huse med 4-leder indføring, nu vekselstrøm, stadig luftledning, kun i mindre omfang afløst af jordkabel.

El-master som regel ved hvert andet skel langs den ene side af vej eller gade. Husk 5. og evt. 6. ledning (nederst) på master til gadebelysning.

Telefon med to luftledninger indført til f.eks. modsat gavli, men kun få huse i sekundære gader fik telefon før 1955-60, hvor jordinstallationer afløste luftledninger. Telefonstønger i modsat side af gade i forhold til el-master, men række i hele gades længde sjældent, af nævnte grund. Antal-

let af ledninger på telefonstønger ofte stort.

(Indskud fra Ole Linå Jørgensen: Når jeg ind imellem ser billeder af modelbaner, der er lavet af en perfektionist, som også har taget telefonstønger med, er der altid begået en alvorlig fejl: trådene er hængt op ganske parallelt. Det ser selvfølgelig meget ordentligt ud, men er ikke korrekt. I virkeligheden var trådene snoet indbyrdes efter et ganske bestemt sindrigt system for at undgå overhøring mellem de enkelte linier. Du har vel også engang sidet i toget og fulgt trådenes forløb gennem kupevinduet og opdaget, at den tråd, du fulgte, pludselig hoppede op eller ned i forhold til den hidtidige position.)

Lygter. Gadebelysning normalt bragt på el-master. I ældre tid traditionelle glas- eller emalje-armaturer og ikke nødvendigvis på hver mast. Fra omkring 1960 som regel lysrørsarmaturer og i mere rigeligt omfang trods den større lysstyrke.

Lamper ved husets indgangsdøre sjældent særlig gamle; stor variation i typer og placering.

Lysthus. Fritliggende lysthus i størrelse 3-5 m² forholdsvis sjældent forekommende, og da som regel i lignede udførelse som verandaer af ældre dato.

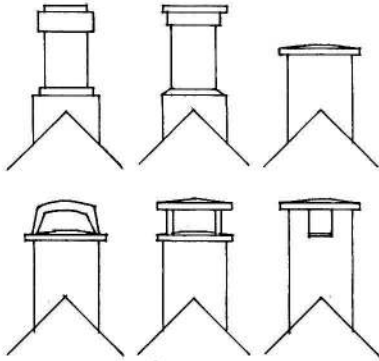
Navnefelter. Mange huse med et pudset og evt. indrammet navnefelt midt på langside mod vej. Andre med navn malet direkte på upudset mur, enkelte med støbte bogstaver opsat på mur. Navnebrædder som på skibe forekommer også. Afhængigt af detaljeringsgraden kan selve navnet udelades i model, men her følger for alle tilfælde skyld nogle autentiske eksempler:

Pax, Nova, Flora, Castle, Home, Work and Rest, Skovly, Granly, Birkely, Elmely, Landly, Bakkely, Pauly(!), Lille-Eje, Skovkær, Engbo, Fredebo, Sofiesminde, Aldershvile, Røde Hus.

Nedløbsrør. Skønt det ikke er nødvendigt, findes nedløb i begge ender af hver facade, eller i hvert fald på gadesiden, forbausende hyppigt. Hvor der kun er et enkelt nedløb, er dette som regel ved "indgangsgavlen" for at forenkle kloaksystemet. Af og til ses huse af den omhandlede slags, der aldrig har haft tagrender og nedløb.

Ovenlys. Fra omkring 1955 er der i stigende grad brugt ovenlys i tagfladen i stedet for kviste, med de samme formål, se "Kviste". Typiske størrelser er b78 x h140 cm og b78 x h98 cm til beboelses-

SKORSTEN



rum, og sidstnævnte især eller især b55 x h70 cm til toiletter, bad og evt. trapperum. De anførte højdemål gælder i tagfladens plan og er mindre på en opstalt af husets langside.

Overdækninger. Som regel 1 stens stik over almindelige vinduer og udvendige døre, med 1 skiftes pilhøjde. Over brede åbninger evt. 1½ stens stik. I forbindelse med pudsede vindues- og dørindramninger tit skjult overdækning med jern eller evt. støbning. Stik kan være udsmykket med savskifte.

Skorsten. Altid midt på tagryg. Oprindelig skorsten med spinkel pibe og muret "gesims" samt fremspring ved taggennemføring. Kun få af disse bevaret nu. Udskiftning af piber over tag allerede fra 1930erne som regel med glat pibe med 1 stens vanger (der giver udv. tværmål 71 x 71 cm) og betonafdækning. I 1950erne ofte afdækning med hætte (tag). I fjernvarmekvarterer næsten ingen skorstenspiber tilbage.

Sokkel. Fremtræder enten i grå puds, af og til tjæret eller malet, navnlig ved iøvrigt malede facader, eller med marksten og stærkt fremhævede fuger. Enkelte

eksempler på sokkel muret i tegl. Sokkelfremspring 3-5 cm almindeligt, men ikke obligatorisk. Luftriste for ventilation under gulv oftest umiddelbart over sokkel, men hvor dennes højde svarer til to trin ved indgangsdøren, kan ristene også være anbragt i selve soklen. Sokkeloverkant markerer omtrentligt indvendigt gulvniveau.

Stige. Ofte ophængt vandret på langside af udhus eller på plankeværk, med dækbrædt ("stigeskjul") på knægtene, hvis ikke direkte under tageskæg. (Indendørs opbevaring naturligvis bedre for stige, men kræver garage eller lignende).

Sålbænke. Oprindelig især betonstøtte eller evt. lagt af mursten på kant og med kraftigt fald udad. Sommetider malet sammen med vinduer. Skifersålbænke forekommer også. Senere udskiftninger - efter 2. verdenskrig - typisk med mørkebrune Hasle-klinker.

Taghældning. Hovedsagelig i området 40-45° vinkel med vandret, men både større og mindre taghældninger forekommer, omend sjældent. Halvvalm øverst i gavle er set, men er egentlig et atypisk træk. Opskalkning over gesimser ubetydelig eller manglende; aldrig ved skifertag.

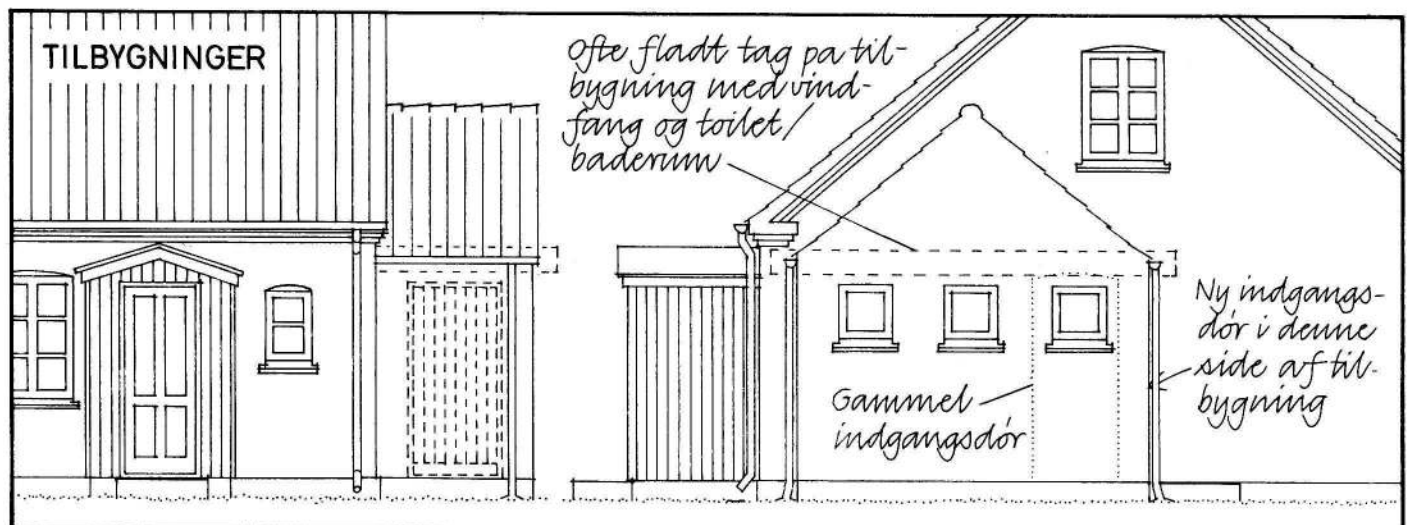
Tagmateriale. Original tagdækning med rektangulære sortblå naturskifre (nogle af dem måske transporteret på Festiniog Railway og udskibet fra Portmadoc) eller flade røde tegl af den dobbeltbølgede type, sjældnere diagonale skifre, tegl i "hollandsk" model eller betontagsten. Fornyelser almindelige i de seneste årtier, indtil videre hyppigst med eternitbølgeplader, blå eller brune (evt. grå), 4 fods såvel som 2 fods.

Tagudhæng. Mange huse med beskednen gesims og uden udhæng, men forsynet med udhæng i forbindelse med lægning af nyt tag. Ældre udhæng (og da ingen gesims) hyppigst i forbindelse med forholdsvis lav taghældning og trempel. Evt. hanebånd og konger i gavle; disse næsten altid fjernet ved fornyelse af udhængsspær og vindskeder. Underbeklædning af udhæng ses i sammenhæng med tagfornyelser. Oprindelige udhæng har synlige spær og evt. liste- eller brædebeklædning oven på spær mellem lægter.

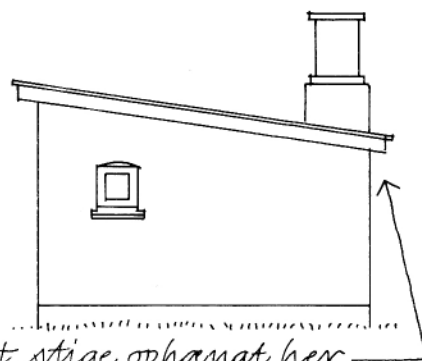
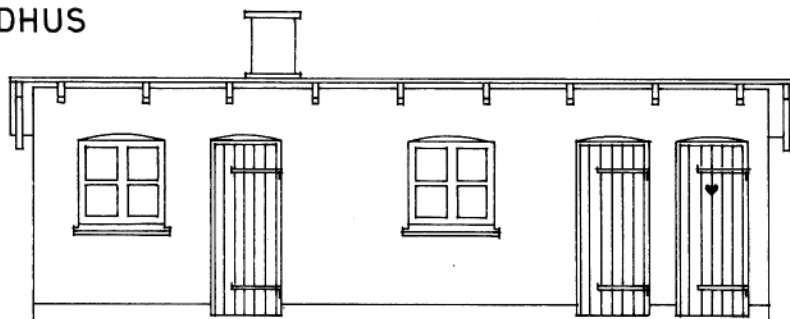
Tilbygninger. WC-installation er normalt yngre end huset og har i mange tilfælde først fundet sted i 1950erne eller 1960erne, ofte i en 6 á 8 m² muret tilbygning (evt. lidt større), som også rummer et vindfang foran indgangsdøren eller en udvidelse af forstuen.

En tilbygning i træ med 2 á 4 m grundflade og f.eks. 15° eller 20° taghældning på saddeltag med sort tagpap findes foran en hel del huses udvendige køkkendør og rummer som regel kun et vindfang, hvor dog også gummistøvler, arbejdstøj og diverse redskaber har/havde plads. Tilbygninger i hele husets profil, således at dette regulært forlænges, er sjældne. Veranda, se dette.

Udhus. Udhus med brændselsrum, vaskerum, evt. hønsehus, redskabsrum og lokum hører med til det typiske stationsbyhus. Hyppigt hvidkalket, også hvor "hovedbygningen" er i blank mur. F.eks. placeret parallelt med beboelseshuset i 5 meters afstand. Paptag med ensidigt fald væk fra den således dannede gårdsplads. Da dørene alle er i side mod gårdsplads, kan udhusets højde således begrænses til det mindst mulige. Også ofte bygget vinkelret på beboelseshus og langs naboskel, da med ensidigt og mod egen grund faldende tag, ligele-



UDHUS



(Ingen døre og vinduer i modsat facade og gavl) Evt. stige ophængt her

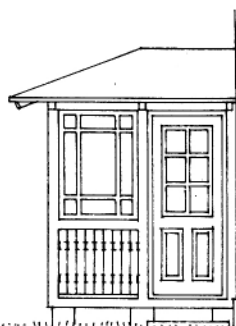
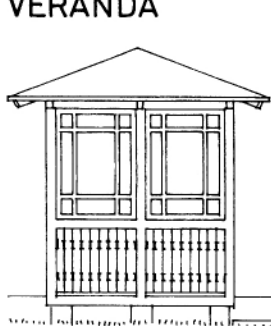
des med papdækning. Papdækning for øvrigt tit erstattet med bølgeplader af eternit eller plast for at undgå gentagen tjæring. Tagrender mere sjældne end på beboelseshuse. Små vinduer, evt. af støbejern, og hovedsagelig revle-døre eller genbrug af døre fra andre bygninger. Stor variation i udhuses størrelse og form, ofte tilbyggede skure af træ. I enkelte tilfælde er ældre udhuse ombygget, eventuelt forlænget, til garage.

Udvikling. Den her omhandlede hustype blev opført endnu i 1920-erne (og måske endda spredt i 1930'erne), men ændredes efterhånden så meget i størrelse, indretning og detaljering, at denne artikels tegninger og retningslinier ikke slår til. Andre typer gjorde sig i højere grad gældende i de følgende årtier.

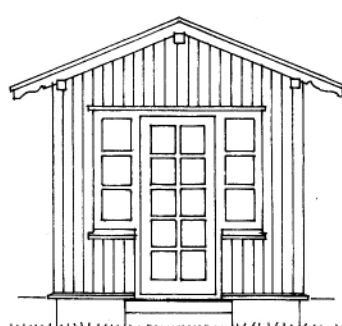
Veranda. Hvor en veranda er tilbygget, er dette typisk sket ved gavl modsat indgangsdør. Mindste

størrelse ca. 2 x 2 m, ofte ikke plads til mere. Veranda samtidig med huset eller kun 10-20 år yngre (a og b) har tit stærkt sprosedelte, faste vinduer i en let og uisoleret trækonstruktion med næsten fladt tag - og er kun til brug i sommerhalvåret. Senere (hvor forholdene tillader det) er en tilbygget veranda næsten altid en lidt større bygning af mur eller isoleret trækonstruktion. Eksempel c er fra perioden 1930-50, og d er en "velfærdsknast" fra 1960'erne.

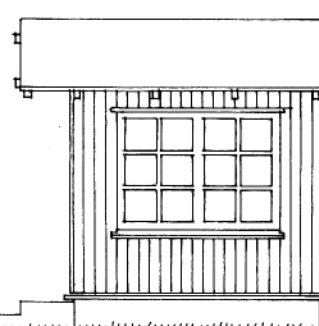
VERANDA



a

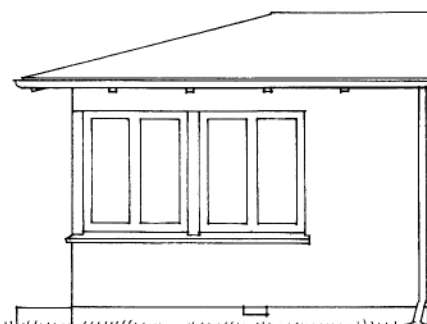
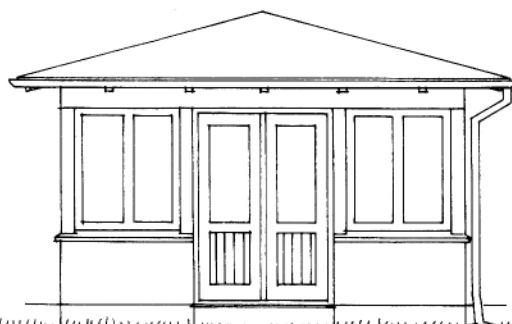


b



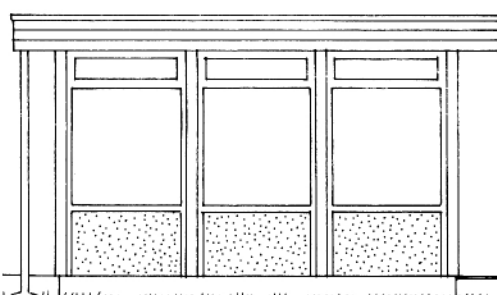
Tagpapdækkede tage på a, b og c kan variere i hældning fra ca. 10° til ca. 25°.

c



Alle verandatyper kan være placeret såvel symmetrisk som asymmetrisk på husets gavl.

d

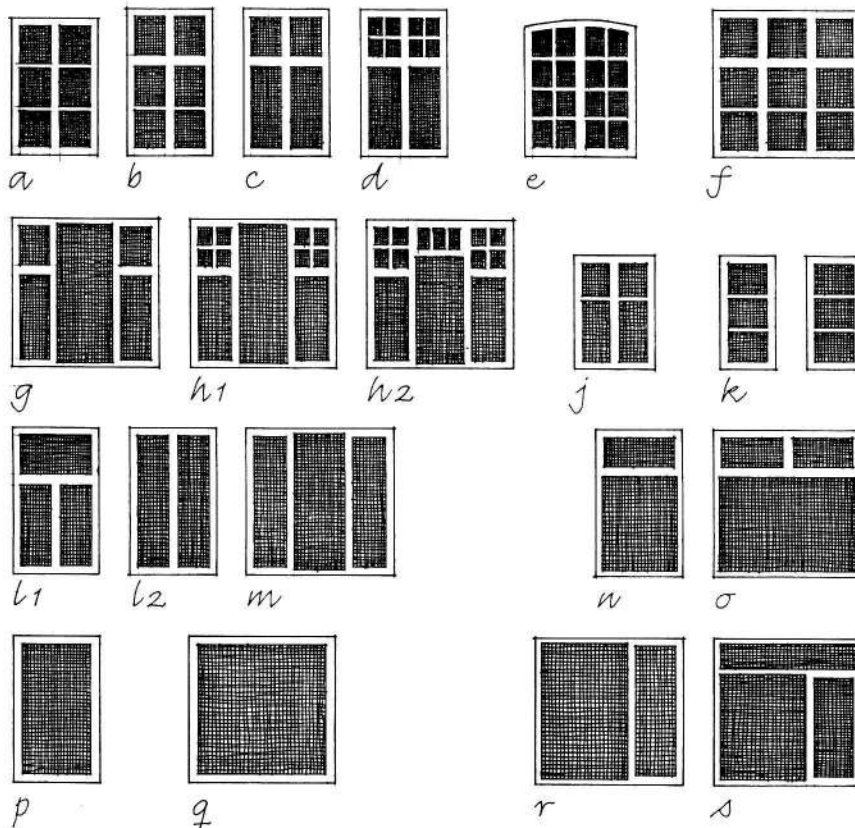


Vinduer. I gadesiden enten 2 x 2 smalle vinduer eller 2 brede. Oprindelige vinduer som a, b, c og d (samt i enkeltstående tilfælde e), henholdsvis f, g og h. Vinduer i overgavle kan være som a-h, dog i reduceret højde. Men også j-typen er brugt, dog kun i forbindelse med brug af c eller lignende i stueetagen. Deling i to som k forekommer også, og i særlig store udgaver af hustypen (navnlig hvor taget har trempel) kan man se to stk. a, b, c, d, e eller j side om side i en overgavl med kun en smal murpille imellem. Og i stedet for det store loftværelse er der da ofte to mindre.

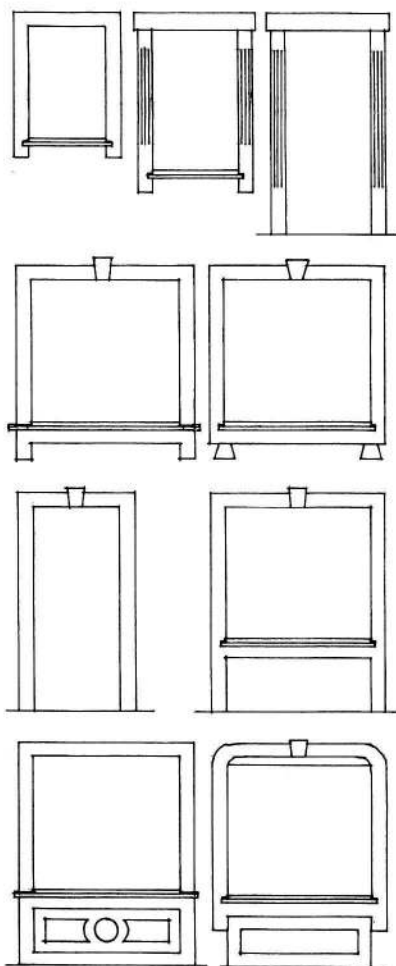
Det er efterhånden sjældent at finde huse med de oprindelige vinduer intakt. Man har næsten alle vegne foretaget udskiftninger (helt eller delvis) og er først inden for de seneste år begyndt at efterligne de gamle vinduers inddeling i de nye ved nogle af de udskiftninger, der finder sted.

Resultatet af tidligere udskiftninger i 1930'erne og 1940'erne ser ofte ud som l og m, hvor normalt kun de gående rammer er fornyet. Senere blev det mere almindeligt

VINDUER



VINDUES- OG DØRINDRAMNINGER



(og påkrævet) at forny hele vindueskonstruktionen. I 1950'erne kunne det typisk ske som ved n og o med en stor, fast rude forinden. I 1960'erne og senere blev typer som p, q, r og s (med redningsåbning) foretrukne.

Vindues- og dørindramninger i puds. Hyppigst, hvor der er brede vinduer i stueetagens gadeside. Mange variationer, langt flere end vist, dog næsten altid med en slutsten markeret i midten foroven, selv om det forekommer pudsigt. Indramninger kan være udeladt ved vinduer i overgavle, skønt de findes i stueetagen, og er som hovedregel udeladt på bagsiden (havesiden).

Fra GUINNESS REKORDBOG

Længste godstog. Verdens længste og tungeste godstog var omkring 6 km langt og bestod af 500 kulvogne, som blev trukket af tre 3.600 hk diesellokomotiver og skubbet af yderligere tre over en 252 km lang strækning fra Virginia til Ohio, 15. november 1967. Den samlede vægt var næsten 42.674 tons.

Denne oplysning stod i udgaven fra 1980, men i 1983-udgaven er længste godstog anført samme tid og sted, men rettet til 450 kulvogne af en samlet vægt af næsten 39.709 tons og en længde på 5,6 km.

Det fremgår ikke af teksten, om der skulle have indsneget sig en trykfejl i den ene eller den anden af udgaverne.

Modeljernbaner. Den længste strækning, et modeltog, bestående af lokomotiv med 6 vogne har kørt uden stop, er 1.091 km på 864 timer og 30 minutter. Bedriften blev udført mellem 1. juni og 7. juli 1978, og banen var opbygget af Roy Catton fra Mexborough, Yorkshire, England. Det længste modeltog, der nogen sinde har kørt, bestod af 9 H0 lokomotiver og 501 vogne og blev vist ved New Jersey Modelbaneklubs årsmøde den 22. juli 1978.

Rekorden blev slået, idet 1983-udgaven oplyser, at det længste modeltog, der nogen sinde har kørt, bestod af 10 Lionel-lokomotiver, 750 vogne og en tjenestekupé, og det blev "ført" af Steward E. Columbus, Ohio, USA, den 26. juli 1980.

Vi Bygger

DSB litra MO i HO

Udstødningsrørets afslutning på taget indeholder to rør, et fra hver dieselmotor, og er filet ud af en lille messingklods, medens luftindsugningen ("kassen" lige foran udstødningen) er savet af en 2 mm messingplade, fig. 1. Jalousierne er fremstillet ved at lodde et stykke 0,7 mm kobbertråd fast nederst hele vejen rundt om klodsen. Denne tråd er så filet skrå med en hældning på ca. 45°. Derefter er den næste tråd loddet fast, filet o.s.v. Øverst er afsluttet med pålodning af en lille plade (dåseblik), der lige netop går ud over jalousierne, fig. 2.

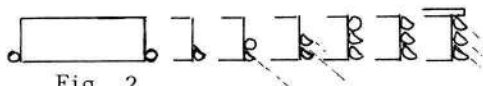


Fig. 2

Ventilerne er fremstillet af en lille "cigar", der er filet af 1,5 mm kobbertråd og omgivet af et lille "bælte" af dåseblik. Enderne af dette "bælte" er tilspidsede og stukket ned gennem et hul i taget. Her fungerer enderne som en split, der bliver vredet ud og loddet fast, fig. 3.

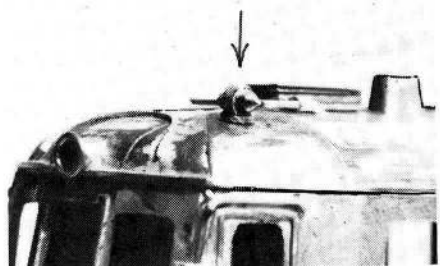


Fig. 3. Ventilen ses under pilen.

På tilsvarende måde fremstilles den enlige ventil over toiletlet af to spidser af kuglepennepatron, der loddes sammen med de to tykkeste ender mod hinanden. Et stykke 1,5 mm kobbertråd (den type som bruges af elektrikerne ved f.eks. husinstallationer) files halvt ned på et stykke af ca. 2 cm. Af dette stykke kobbertråd laves en "rigtig" split i hvis øje patronenderne anbringes og loddes fast. Tilsidst børes patronerne igennem på langs og ventilen anbringes gennem et hul i taget som de øvrige ventiler, fig. 4. Iøvrigt kan begge typer købes i hobbyforretningerne.

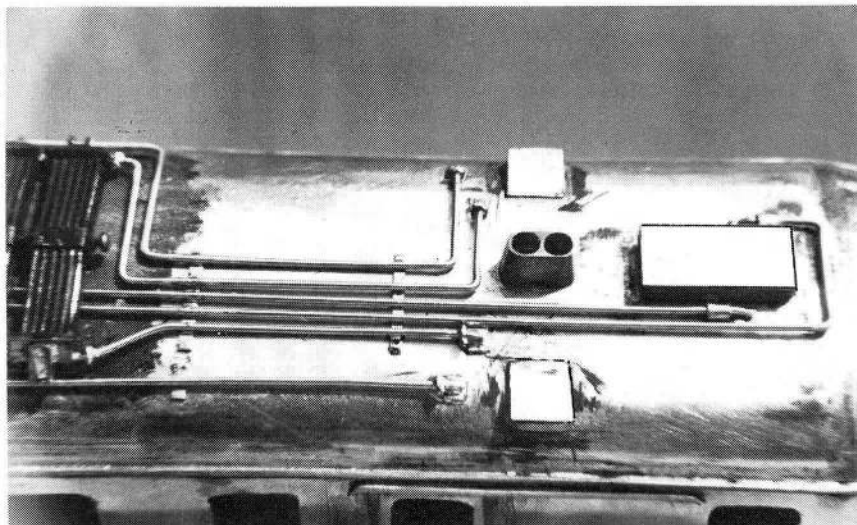


Fig. 1. Indsugning, udstødning og diverse forbindelsesrør. Hvis du ikke er meget sikker på hånden, eller har godt værktøj, så start med at bore udstødningsrørets huller og fil resten til bagefter.

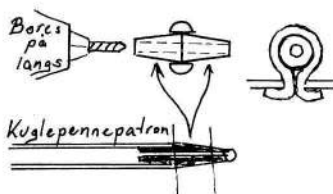


Fig. 4. Den færdige ventil ses på fig. 11.

Og nu til noget helt andet, tagkølerne. Efter adskillige forsøg endte jeg ved følgende fremstillingsmetode.

På fig. 5 ses enkeltdele, 14 stk. ialt til hver tagkøler, som fremstilles således: Underst et stykke messingplade 22 x 4,5 x ca. 0,7-1,0 mm. Pladens to lange sider afrundes på langs med en fil, og pladen bukkes let på midten. Denne plade skal senere il-

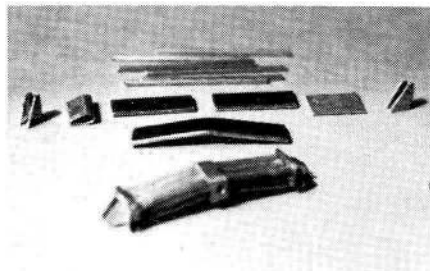


Fig. 5. Forrest færdig tagkøler, bagved enkeltdele dertil. Bemærk hullet i midterste vandkammer.

ludere underste lag kølerør. 2 plader 11 x 4,5 x ca. 0,7-1,0 mm udskæres og afrundes på siderne ligesom den store plade, og loddes fast på denne, én på hver side af bukingen. Disse plader skal illudere andet lag kølerør. Som øverste lag rør loddes 6 stk. kobbertråd, 22 x 0,7 mm. Disse loddes først i den ene ende, fig. 6, hvorefter de bukkes ned og

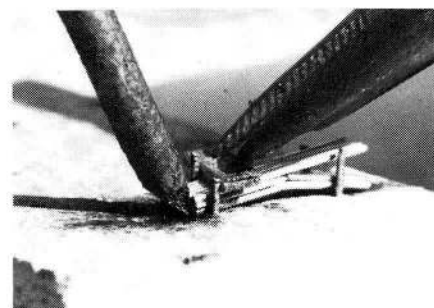
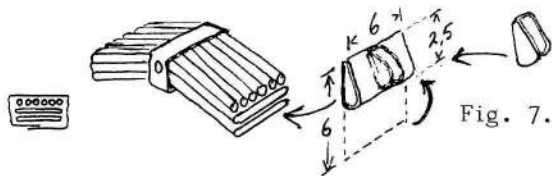


Fig. 6. Kølerens enkeltdele anbringes mellem fire små søm i en trækloids. Her kan de holdes fast, medens de loddes lag for lag. Læg evt. en lille træliste el.lign. mellem det, hvormed du trykker og køleren, for at fordele trykket ens til alle 6 rør.

loddet fast i den anden ende. Omkring midten anbringes et lille "mavebælte" af dåseblik for at illudere midterste vandkammer. "Mavebæltets" ender loddes sammen på kølerens underside, og der børes et hul, 0,7-1,0 mm, tværs gennem bælte og køler, ses på fig. 5 og 7. Nu klippes to stykker dåseblik, ca. 6 x 6 mm, og de bukkes over et stykke 1 mm rundjern (et søm, bor el.lign.) til først U-facon og derefter til dråbefacon, se fig. 7. Disse pladestykker loddes fast for enderne af køleren, som de to yderste vandkammer, fig. 8. Midt på vandkammeret loddes et lille stykke dåseblik i U-facon, fig. 8.

Når de 11 kølere er færdige og efterbearbejdet med diverse file m.m. samles de i små grupper på 2 eller 3 stk. som det fremgår af tegningen. Læg dem eventuelt først løst på plads på taget og kik dem grundigt efter oppefra, forfra, bagfra og fra siden og flyt dem således, at de gruppevis passer til hinanden, hvis de ikke alle er blevet helt ens.



Alt efter hvor dygtig man mener, at man er, kan man også samle en hel "stor-gruppe" på 2+3 eller 3+3 kølere på én gang, så skal kobbertrådene blot være tilsvarende længere. Bemærk, at de steder hvor de langsgående kølerør skal ende i en blindflange, skal

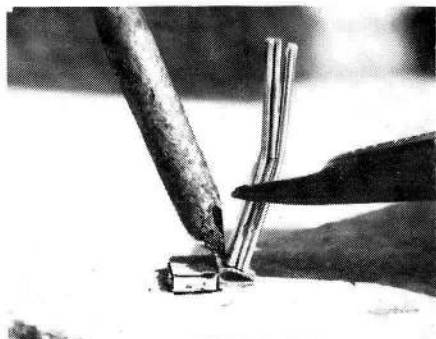


Fig. 8. Læg de yderste vandkamre op mod en lille træklovs medens der loddes, ellers glider de bagud på grund af de skrå sider. Der loddes forsigtigt fra kølerens underside, da man endelig ikke må kunne se loddetin mellem rørene på kølernes overside.

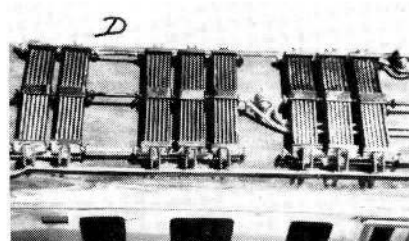
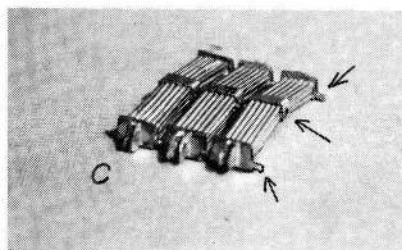
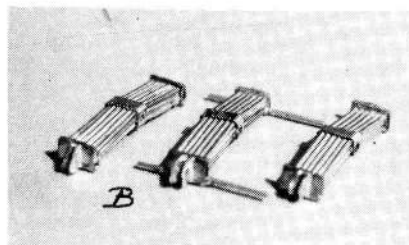
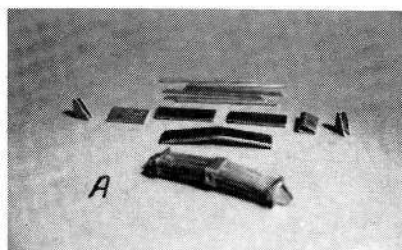
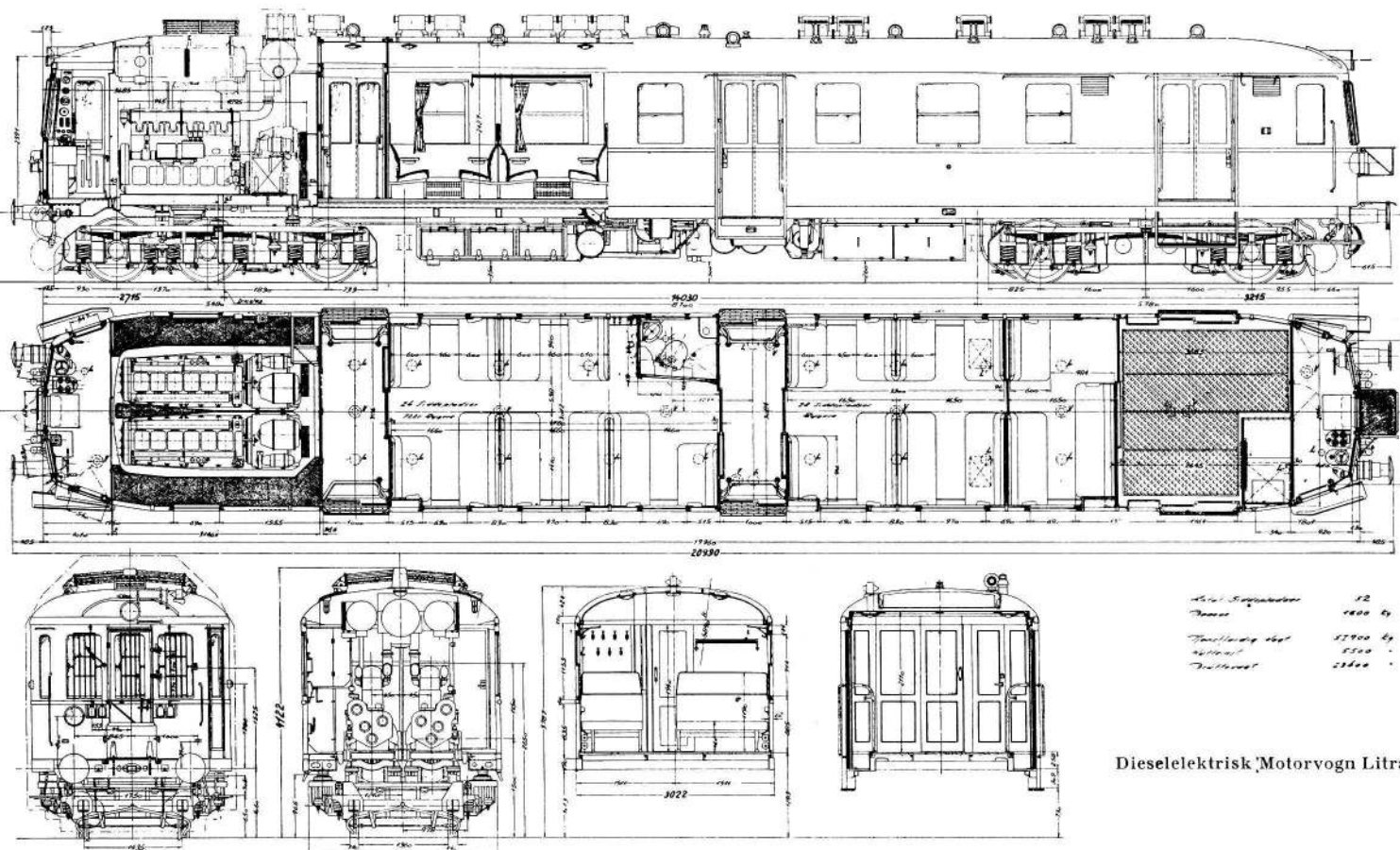


Fig. 9. A. Kølernes enkeltdele. B. De langsgående rør loddet på den midterste køler. C. De to yderste kølere loddet fast. Bemærk de små rørender ved pilene ved yderste vandkamre. Her anbringes blindflanger eller splitter som anført i artiklen, medens der er hul midt i midterste vandkammer - til fastlodning af forbindelsesrør til dieselmotorerne. D. Færdige kølere anbragt på taget.

Gennem hullet i midterste vandkammer og de to åbninger nederst i de to ydre vandkamre kan nu stikkes de 0,7 mm kobbertråde, der skal illudere kølesystemets rør. Start f.eks. med at lodde de tre rør fast på den midterste af de tre kølere. Når de tre rør sidder som de skal, fig. 9B, skubbes de to andre kølere på plads og loddes fast, fig. 9C.



Dieselelektrisk Motorvogn Litra Mo

kobbertråden være så lang, at den går ca. 2 mm udenfor vandkammeret (så vi senere kan lodde en lille ring af kobbertråd på som blindflange). De steder hvor der derimod senere skal loddes et af de "rør" på, der skal forbinde dieselmotoren med kølesystemet, der skal man sørge for, at der er hul ca. halvt ind i tagkøleren, så vi

senere kan lodde "forbindelsesrøret" fast her (ses på fig. 9C). Der skal nu anbringes de omtalte små (blind)flanger, som laves af f.eks. 0,5 mm kobbertråd. Tråden bukkes som en lille ring, der anbringes på sin plads, gives et lille let tryk med en tang, så den klemmer let om røret, og loddes fast. Det kan evt. betale sig

at bruge disse flanger til fastgørelse af kølesystemet. I så fald bukkes 0,5 mm kobbertråd som en lille split og anbringes på kølersystemets rør. Når der er boret de tilsvarende huller i taget, stikkes splitterens ben ned gennem taget, bukkes om - og loddes.

Placeringen af de enkelte kølere på taget fremgår, dels af den bragte tegning (SP, 19/1), dels af vedstående principskitse, idet der er vist både anbringelsen af kølerne på MO-erne 553-599, inden de fik oliefyret dampvarmekedel (I), såvel som efter indbygningen af denne kedel (II) (nu som MO 1953-99), samt anbringelsen af tagkølerne på MO-erne af 1800-serien (III).

Da det senere er næsten umuligt at komme til at male både tagkøler og tag, efter at de er monteret, fik de - og taget - en enkelt gang maling allerede inden fastgørelsen. Som det fremgår af billederne, er noget af malingen allerede slidt af igen, og mere vil følge, men det kun på de tilgængelige flader, så det kan friskes op igen, når vognen iøvrigt er klar til maling, fig. 10-12.

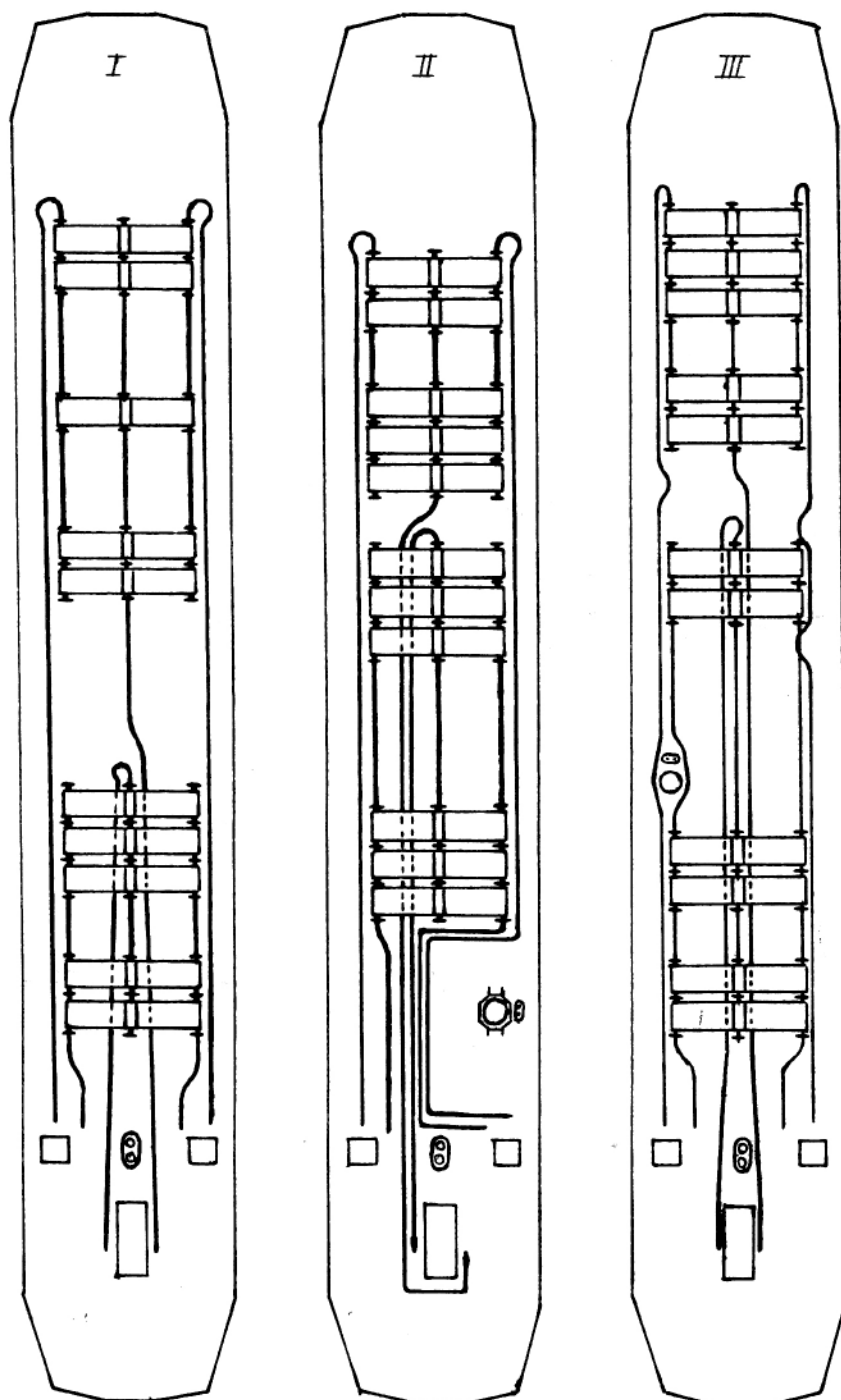
Når tagkølerne er anbragt og sat fast, anbringes de forbindende rør (0,7 mm kobbertråd) mellem dieselmotor og tagkøler efter tegning og fotos. Når rørene er anbragt så usymmetrisk, som de er (på skitse II, MO 1953-99) skyldes det, at de skulle gå uden om varmekedlens skorstensarrangement.

Dette skorstensarrangement er vist på såvel principskitsen over taget, som på den lille skitse, fig. 13, samt på fotografi af MO 1999 i Århus, 13/6 1983, fig. 14. Det fremgår dog også, at rørforbindelserne går lidt anderledes end vist på principskitsen, hvilket vel formentlig skyldes ændringer i tidens løb.

I det hele taget viser fotos af forskellige vogne, selv indenfor samme serie, ofte flere forskelligheder, så det kan være meget svært at sige, hvad der er gældende for alle vogne, og hvad der er en tilfældig forskel på det enkelte køretøj, som man nu måske tilfældigvis har et foto af. På fig. 15 ses det samme billedduvsnit, her MO 1951 (Århus, 13/6 1983). Det ses tydeligt, at selv om grundprincippet er det samme, er udførelsen en del anderledes end på MO 1999 (fig. 14).

Ser man på udluftningslemmen over varmekedlen (kedelrummet) er overkanten på vor byggeserie (MO 1992-1999) vandret, og lemmen er ret høj med skrå kanter, medens andre har mere eller mindre skævt hældende lemme, hvor selve lemmen blot er en plade. Disse sidste er normalt hængslet på siden mod vognmidten, og åbner således udad mod vognsiden, medens vor bygge-

Arrangement af tagkølere på Hr Mo 553-99/1953-99/1801-90.



Bemærkning til vedstående originale hovedtegning af motorvogn litra MO, bragt i bladet "Ingeniøren" i maj 1943, samt til principskitsen for arrangement af tagkølere på MO 553-599, I. På hovedtegningen ses endnu en tagkøler umiddelbart bag ved udstødningen. Dette var imidlertid en oliekoeler, og disse blev senere fjernet. Oliekøleren er derfor ikke medtegnet.

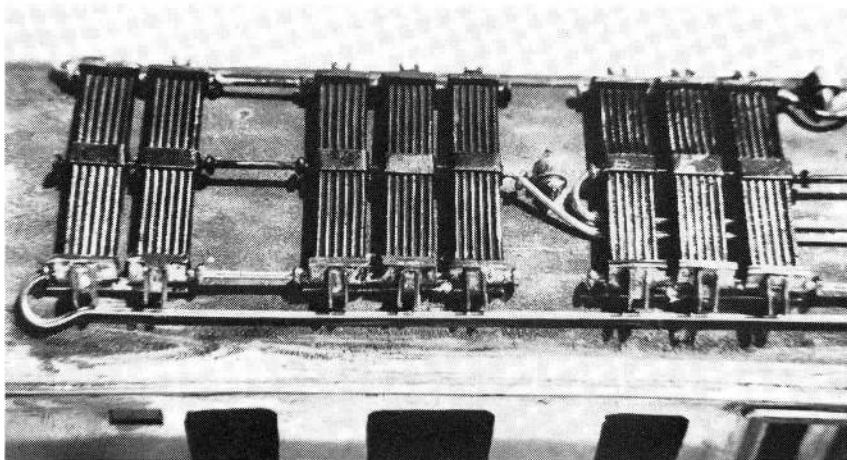


Fig. 10. Kølerne monteret på taget.

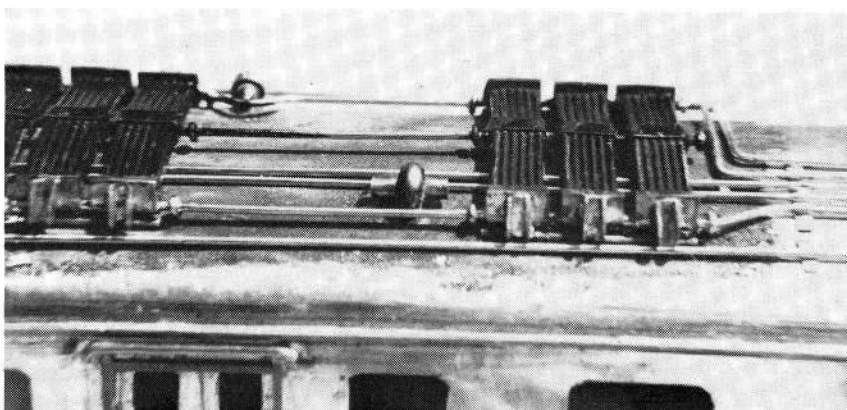


Fig. 11. Kølerne monteret på taget. Bemærk ventilen over toilettet.

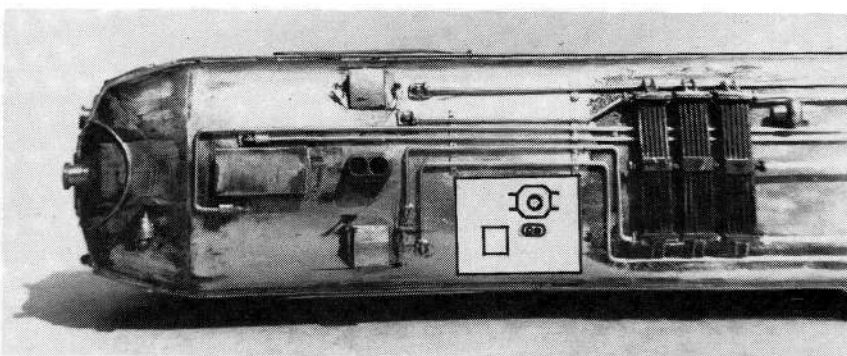
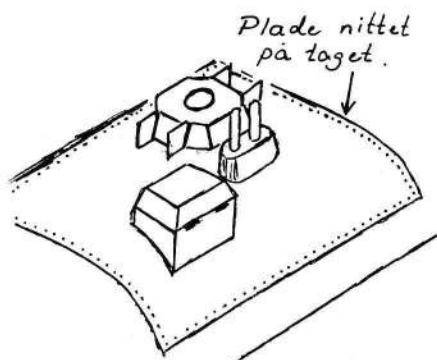


Fig. 12. Arrangement af forbindelsesrør. Knække- ne på de nederste rør skyldes, at de skal gå uden om den senere indbyggede, oliefyrede dampvarmekedel. Omtrentlig placering er indteg- net.



serie er hængslet på siden mod vognsiden, og åbner indad mod vognmidten. Bemærk også skor- stenshættens skæve sider, der ses bedst på fig. 15. Hætten er luk- ket foroven med en plade, så der kun er åbent ned gennem den ca. 15 cm brede røgkanal.

SIDSTE. Det ovenfor nævnte fo- to, fig. 14, viser imidlertid og- så at forbindelsesrørene mellem motor og de længst væk siddende

tagkølere, er "gemt væk" inde un- der tagkølerne, lige bag de yder- ste vandkamre. Dette ses også på et foto af 1994. Jeg er i skri- vende stund ikke klar over, om det er senere ændringer eller om de altid har været således. For- håbentlig er der en afklaring på dette til næste gang.

Sluttelig må jeg gøre en til- stæelse. Alt som byggeriet skred frem, ærgrede det mig mere og me- re, at jeg ikke havde forsynet vognen med en "rigtig" trækkrog med tilhørende skruekobling. Så en dag blev den gamle, der jo ik- ke uden grund lignede et bøjet søm, loddet af og erstattet af en "rigtig" efter følgende princip, fig. 16, medens resultatet er vist på fig. 17.

Hermed må vi slutte for denne gang. Det synes måske ikke af me- get når det bliver trykt, men det bliver skrevet i samme takt, som de omtalte to vogne bliver opbyg- get. Det tager sin tid, når man i mange tilfælde først skal eks- perimentere sig frem til en brug- elig fremgangsmåde, helst så simpel, at den kan benyttes af alle, uden andet og mere avance- ret værktøj end det, man må for- mode de fleste hobbyfolk råder over. Hertil kommer redaktørens mildt bebrejdende, skuffede øjne hver gang vi skilles uden at han fik et manuskript.

E.V.P

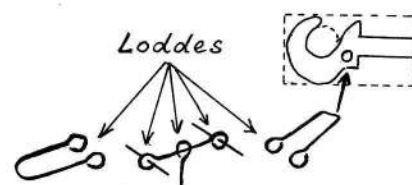


Fig. 16. Princip for bukning af 0,7 mm kobbertråd og udskæ- ring af 1 mm messingplade til henholdsvis kobling og krog.

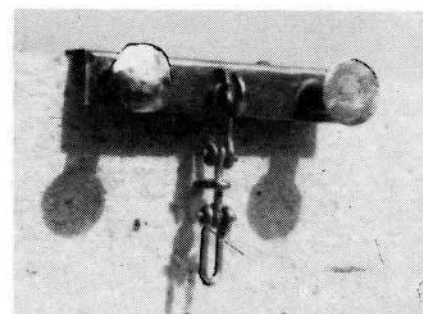


Fig. 17. Den færdige kobling anbragt på sin pufferplanke.



Fig. 14. DSB MO 1999. Diverse rørforbindelser på tag. Århus, 13/6 1983.



Fig. 15. DSB MO 1951. Diverse rørforbindelser på tag. Århus, 13/6 1983.

GDS 3 i spor 0

Det var nogle dejlige artikler ADAM fik rystet ud om den F'er. Det gav inspiration til almindelig indblanding i skrivelser om spor 0 damploko, hvoraf jeg i 1982 endelig fik gjort min model af GDS 3 færdig efter en halv snes års venten og tøven. Jeg havde ligesom sat det mål, at indvielsestoget på min beskedne privatbane skulle bestå af de samme enheder som prøvetogget på Tisvildebanen i 1924, nemlig lok 3 (8) + GDS D 52 + B 12 + C 40.

Vognene havde jeg i forvejen, men lokomotivet!? Flere hænder havde i årenes løb hjulpet med diverse dele inden jeg selv fik drejebænk. Således drejede Carlo Ljungberg i sin tid hjul og røgekammerdør. Per Galle klarede skorsten og dom. Jeg fik da også klampet noget af det sammen, men projektet var dødfødt - det var simpelt-

hen ikke "sagen" for en grøn MJ-mand dengang.

En god ven fra JMJK overtog det hele i bytte for en "Bette Claus". Nogle år senere ville han bytte tilbage (det kan jeg

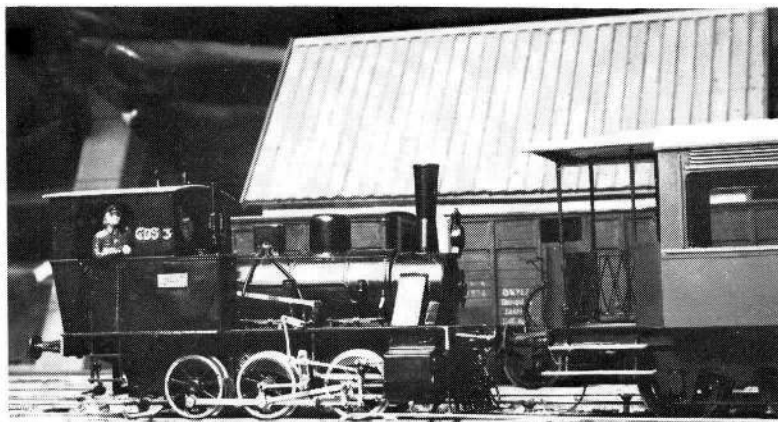
s'gu godt forstå) men nu var der i kassen, foruden de originale dele, en ny ramme og mine oprindelige forfærdelige hjemmeudsavede eger i hjulene var fjernet og nye fræsed eger var vedlagt.

Efter flere år fik Voldmester stumperne, men han nåede desværre ikke at opleve det færdige resultat. ADAMs F'er var også et Voldmesterprodukt og selvom Jens aldrig nåede at gøre noget ved min nr. 3, ja så hænger tingene alligevel sammen, for havde jeg ikke haft så fremragende læremestre som Voldmester og ADAM, var jeg vist aldrig blevet MJ-bygger. Mit beskedne bidrag om færdiggørelse af nr. 3 er altså også en hyldest til de to, samtidig med at det er min model nr. 50.

Først lige et historisk rids om maskinen: Byggeår 1905 ved Vulcan i Maribo, udrangeret 1952. Derefter vistnok til Stålvalseværket i Frederiksværk indtil 1958.

I kassen var følgende plusser og minusser: Ramme af 2 mm messing (+), 6 hjulbandager og 6 udfæsed eger (+), kedel med dom og skorsten (+), fodplade i 1 mm messing (÷), røgekammerdør (+) og endelig et førerhus (÷). Alle minusser røg over skulderen i brokkassen. Rammen var 2 sammenloddede 2 mm messingplader, smukt forarbejdede. Godstykkelsen var dog nok lidt rigelig, men til gengæld er der jo så noget at slide på.

Efter endt opmærkning og boring af rammen + kobbelstænger blev rammen adskilt og atter samlet med de sædvanlige rørbøsninger med 1,4 mm gevind. Udover boring til den 1 mm aksel, der bærer kvadranten valgte jeg ikke at bore til bremsehængere o.s.v. på forhånd, idet jeg på det tidspunkt var overbevist om, at det nok



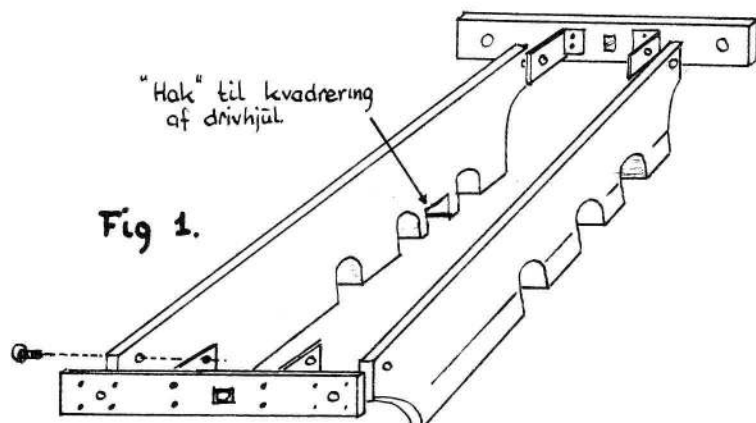


Fig. 1.

alligevel ikke kom til at passe. Det var vel heller ikke så vigtigt, idet rammen nemt kan adskilles, se fig. 1. Jeg blev nemlig hurtigt træt af de rørbøsninger - de var i vejen - så der var ikke andet at gøre end at tilpasse pufferplanker og bruge dem som afstandsstykker. På lageret fandt jeg et firkantet møbelben, hvoraf jeg savede en skive på 5 mm - godstykkelsen er 1 mm. Skiven blev 4-delt og herefter fremkom 4 vinkler. Pufferplanken er også af 1 mm gods; den blev opmærket, udsavet og forboret til trækkrog og pufferstok. Herefter fastloddes vinklerne, så deres udvendige mål er lig rammens indvendige.

Når det hele passer, bores 2 huller (1 mm) i hver side af pufferplanken og vinklerne fastnittedes, så vi senere kan lodde på pufferplanken uden at det hele falder fra hinanden. Jeg nitter på den måde, at selve nitten (1 mm messingtråd) først spændes let i skruestikken og får et par lette "gok" lige til at "smatte" tråden ud. Når den endelige nitning herefter finder sted med en knapmager, ekspanderer nitten nærmest i hullet. Hertil skal bruges en ambolt som f.eks. består af en stump 22 kg/m skinne. De kan fås hos undertegnede, smukt afskåret i længder på op til 9 (ni) meter - og så er det ikke engang lyv!

Nu kan rammen samles, idet vi skruer pufferplanken til rammen og rørbøsningerne kan fjernes.

Nu skulle hjulene monteres på aksler. Jeg har ikke noget kvadreringsapparat, så jeg skar et hak i rammen og satte nogle lange skruer i som drivtappe; så lange, at de når ind over vangen. Med et fast tag i det ene hjul og akslen drejes det andet ned i hakket og fastloddes.

Akslerne er ikke affjedrede, men maskinen afsporer altså ikke af den grund, men den er jo heller ikke så lang.

En fortsat beskrivelse af underparten ville blive en gentagelse af ADAMs skriverier. På enkelte punkter adskiller metoderne sig lidt. F.eks. er cylindrenes gavle af 0,5 mm messing og svøbet af messingfolie, da mit "forkromede" øjemål ikke er godt nok til at file cylindrene ud af en blok.

De gaffeldelte stænger er fremstillet af 0,5 mm plade, der er loddet sammen med papir imellem de steder, der skal deles - se i Guldbæks bog om damptrækkraft i model.

Krydshovedet er fremstillet af 3 dele, men her tror jeg jeg vil lade skitsen (fig. 2) tale for sig selv.

Fodplade og førerhus er af 0,5 mm messing. Fodpladen er fastloddet til pufferplankerne og førerhus samt kedel er fastskruet til fodpladen.

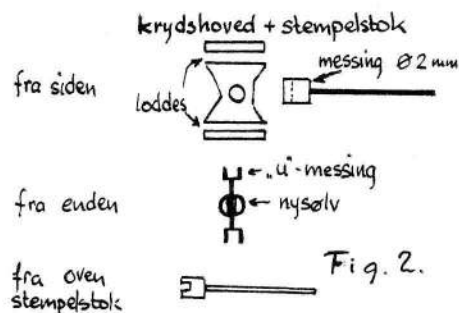


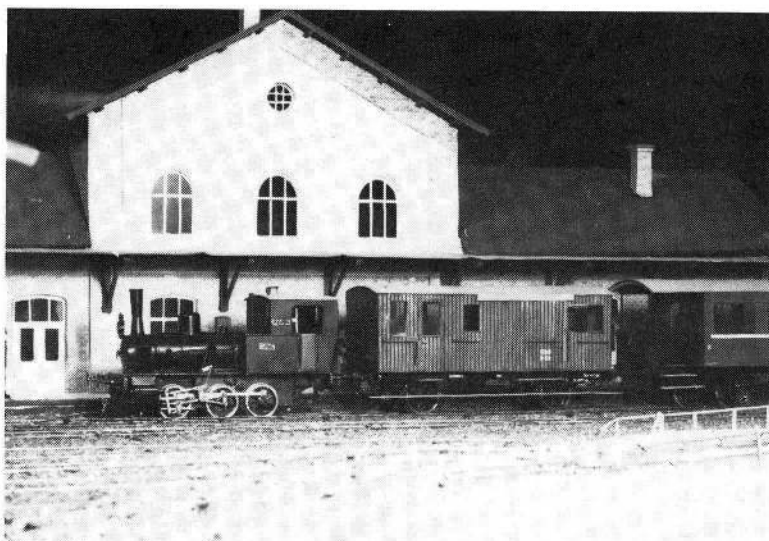
Fig. 2.

Motoren er en Marx, der delvis ligger i fyrkassen og via snekke 1:30 og en tandhjulsvæksling på 1:3 trækker på midterakslen.

Jeg havde sat mig i hovedet at modellen skulle sprøjtemales til slut. Jeg har aldrig kunnet magte zinkkromat som grunder, idet jeg synes resultatet bliver for "tykt". Istedet har jeg brugt grå rustværn på spraydåse. Dåsen doserer meget kraftigt, så det skal lægges på i små pust. Til gengæld hænger det fint på messing. Ovenpå matsort automaling - også på spraydåse. Pas endnu mere på med den, for den giver maling som bare pokker. - Små pust med rolig hånd; vær ikke nervøs, det løber fint sammen og får en meget lækker glød bagefter.

God fornøjelse!

Jesper Reinfeldt



KUPESNAK

EN TOGREJSE MED FORHINDRINGER

af Asger Christiansen, Århus

En blæsende tirsdag aften i september 1919 var der travlhed på Randers-Hadsund banens station i Fischersgade i Randers. Man var ved at gøre klar til at afsende det sidste af dagens ialt 4 tog til Hadsund, og toget, der skulle afgå kl. 19.40 bestod foruden af banens damplokomotiv no. 5 af 3 personvogne og 2 bremsevogne.

BREMSEVOGNE

De 2 bremsevogne var af typen RHJ H 1-5, og de blev leveret fra Scandia, da banen åbnedes i oktober 1883. Det var meget korte, lukkede godsvogne med en længde over pufferne på kun 5.780 mm. Vognene var i den ene ende forsynet med en lille bremsekupe, hvori fandtes et klapsæde og skruehåndtaget, der kunne aktivere vognens skruebremse. Anbringelsen af bremsekupeen formindskede yderligere de små vognes godsrum, og bundfladen i godsrummet blev derved på bare 9,1 m². Vognene havde en akselafstand på 2.742 mm og de måtte laste 120 centner. Vægtenheden centner brugtes tidligere i Danmark Tyskland og Schweiz, og 1

centner svarer til 50 kg, hvoraf følger, at vognene måtte laste 6 tons gods.

Indsættelsen af disse bremsevogne var nødvendig, eftersom hovedparten af banens godsvogne og ingen af personvognene var forsynede med bremse. - Og alene lokomotivets bremse var ikke tilstrækkelig til at bremse toget forsvarligt hurtigt. Derfor medsendtes hvert tog 1 eller 2 bremsevogne, og under kørslen opholdt bremsevagten sig i den omtalte lille kupe. Ved et bestemt fløjtesignal bremsede han så vognen.

TOGAFGANG

De få passagerer havde nu taget plads på vognenes umagele træsæder, og den fungerende stationsforstander kunne give afgangssignal. Lokomotivet satte igang med et ryk gennem vognene, og dampslagene fortalte, at den knapt 41 km lange tur var begyndt. 1 time og 50 minutter senere skulle Hadsund Syd være nået, men undervejs kneb det dog at holde køreplanen, hvorfor toget var godt et kvarter forsinket, da man nåede Norup station (36,7 km fra Randers).

TØRVEFYRING

Forsinkelsen skyldtes især, at banen var tvunget til at fyre med tørv i damplokomotiverne, da gode kul var blevet en både dyr og sjælden vare. Før 1. verdenskrig fik man de fle-

ste kul fra England, men tyskernes uindskrænkede ubåds-krig fra februar 1917 havde standset de engelske leverancer af råstoffer og brændsel - og altså også kul.

Under og i den første tid efter krigen indførtes mindre mængder kul fra Tyskland, men til stedse højere priser. På få år var kulprisen mere end 10-doblet, og hvis jernbanernes økonomi ikke skulle bryde helt sammen, måtte der nødvendigvis findes en billigere form for brændsel.

Man gik derfor over til tørve-fyring, der nok var billigere, men sandelig også havde en række bivirkninger. Tørvene havde f.eks. langt mindre brændværdi end kul, og selv øget arbejdsindsats fra lokomotivfyrbøderne kunne ikke forhindre, at togforsinkelser optrådte stadig oftere.

LØNTILLÆG

Derforuden medførte tørvene andre gener for personalet. Især støvplage og øget tilsmudsning af uniformen var generende, men også rengøringen af lokomotiver og remise krævede mere tid end før.

Som kompensation for disse ulemper blev lokomotivpersonalet i sommeren 1919 - dog først efter lange forhandlinger med banens bestyrelse - bevilget et løntillæg på 75 kr. månedligt, hvilket svarede til knapt 2 ugers løn. Derudover blev givet et sæt gratis overtrækstøj. Desværre fik personalet ikke megen



Jernbaneuheldet ved Aamølle
på Randers-Hadsund-Banen 23/9 1919

glæde af lønforhøjelsen, thi den var allerede inden udbetalingen blevet udhulet af den dyrtid, der ramte landet umiddelbart efter krigsophøret.

TOGET AFSPORES

Da toget forlod Norup station var klokken blevet 21.40, og i de dårligt oplyste vogne var passagererne begyndt at finde bagagen frem, for der var nu kun 5 minutters kørsel til endestationen i Hadsund Syd. Men netop som toget passerede det grønmaalede træven-teskur ved Åmølle holdeplads, gik der en serie ryk gennem vognene. Lyset forsvandt, og farten aftog så kraftigt, at flere passagerer blev kastet ned på gulvet derved. Efter endnu nogle rystelser standsede toget helt op, og den eneste lyd, der hørtes fra mørket, var en sagte dampvislen fra lokomotivet.

Snart efter kom togføreren dog ind til de forskrækkede passagerer, og efter at have konstateret, at alle var sluppet med knubs, kunne han fortælle, at lokomotivet og de 2 forreste vogne var kørt af sporet. Ved afsporingen var ca. 100 meter spor blevet revet op, så videre kørsel i aften var ganske umuligt.

REJSEN FORTSÆTTES TIL FODS

Efter en kortere rådslagning fik man samlet de 7-8 passagerer, og sammen med bremsevogteren måtte de nu til fods be-

give sig de godt 2 km langs Mariager fjord til Hadsund Syd station. Da man en lille halv time senere nåede dertil, blev stationspersonalet informeret om uheldet, og der blev straks telefoneret herom til Randers.

Fra Randers blev der svaret, at man så hurtigt som overhovedet muligt ville afsende et hjælpetog til uheldsstedet, og dér straks begynde af få vognene tilbage på sporet. Måske kunne det nås allerede i nat.

Imens sendte man en draisine fra Hadsund Syd til Åmølle, for at afhente stykgods og passagerernes bagage.

HJÆLPETOGET ANKOMMER

I Randers var der travlhed. Mandskab skulle tilkaldes, et lokomotiv fyres op, værktøj findes frem, og en vogn kobles til lokomotivet. Det hele blev dog nået på ret kort tid, og toget afgik straks mod Åmølle, hvortil man nåede kort efter midnat. Arbejdet blev omgående begyndt.

De 3 vogne, der stadig stod på skinnerne, førtes nu op til Norup station, og hjælpetoget returnerede til Åmølle, hvor man i første omgang koncentrerede sig om de 2 afsporede vogne - en bremsevogn og en personvogn.

Skønt den eneste arbejdsbelysning var nogle svage petroleumslamper, fik mandskabet hurtigt bragt bremsevognen på sporet. Den afsporede personvogn var RHJ B 1, der ligesom

bremsevognen var bygget på Scandia i 1883. Vognen var en gennemgangs vogn opdelt i 2 rum der rummede henholdsvis 10 pladser i afdelingen for 2. klasse og 32 pladser i afdelingen for 3. klasse.

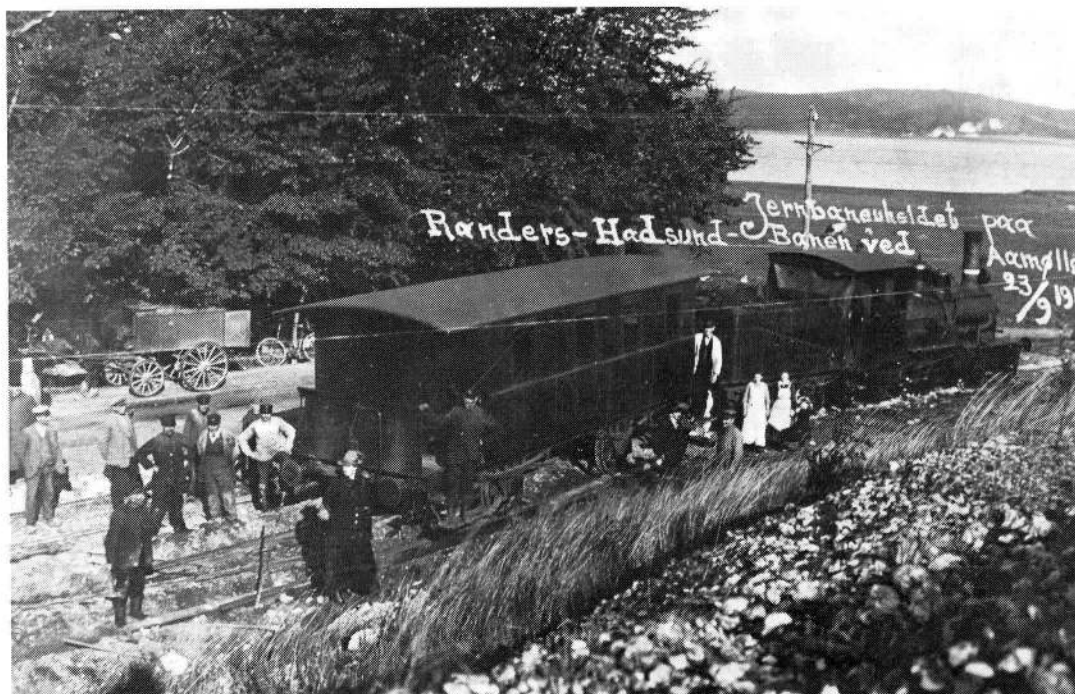
Bjærgningen af personvognen voldte en del problemer, og først næste formiddag var vognen bragt flot, efter at mændene hele natten havde bakset med donkræfte, opklodsningstræ, træktove og taljeblokke.

I løbet af næste formiddag samlede arbejdet hurtigt en del nysgerrige. I første omgang var det møllekarle og tjenestepiger fra Møllegården, der lå umiddelbart ved siden af Åmølle holdeplads, men snart bredte rygtet om uheldet sig, og der kom folk til fra Norup, Kastbjerg, Assens og Hadsund.

LOKOMOTIVET VOLDER PROBLEMER

Endnu mere besværligt end med personvognen viste det sig at bjærge det 35 tons tunge damplokomotiv, der iøvrigt året før var købt brugt hos statsbanerne. Oprindeligt var lokomotivet leveret i 1886 fra Stettiner Maschinenbau i Tyskland til den nyåbnede Gjedser Jernbane på Falster. Da statsbanerne i 1893 overtog driften af denne bane fulgte lokomotivet med, og blev hos DSB benævnt litra S nr. 352.

Under forsøgene på at bringe maskinen flot, sank den bestandig ned i den bløde grusbalkast. Derfor blev det nødvendigt at skille tenderen fra



selve maskinen, og derefter lægge et midlertidigt spor under de 2 enheder, så de kunne trækkes hen til hovedsporet. Men det var en langsommelig løsning. Ja, faktisk var operationen først færdig ved middagstid på andendagen for uheldet - altså efter halvanden døgn slid.

MIDLERTIDIG OMSTIGNING

Samtidig med bjærgningen af lokomotivet og vognene var banekolonnens folk travlt beskæftiget med at retablere det 90 meter lange, ødelagte sporlegeme. Dette arbejde forhindrede togkørsel forbi uheldsstedet. Forbindelsen mellem Hadsund Syd og Åmølle foregik derfor pr. trolje. Passagererne måtte så passere uheldsstedet til fods, og fra træventeskuret afgik der tog mod Randers. Denne ufrivillige omstigning opførte naturligvis, da sporet igen var farbart, hvilket skete samtidig med, at lokomotivet var bragt på sporet.

UHELDETS ÅRSAG

Den helt nøjagtige årsag til uheldet blev aldrig fastslået. Nogle hviskede i krogene om, at lokomotivføreren nok havde kørt for stærkt. Andre mente, at nogle uvorne knægte måske havde "pillet" ved sporskiftet på Åmølle holdeplads. Men årsagen skulle nu nok søges et helt andet sted.

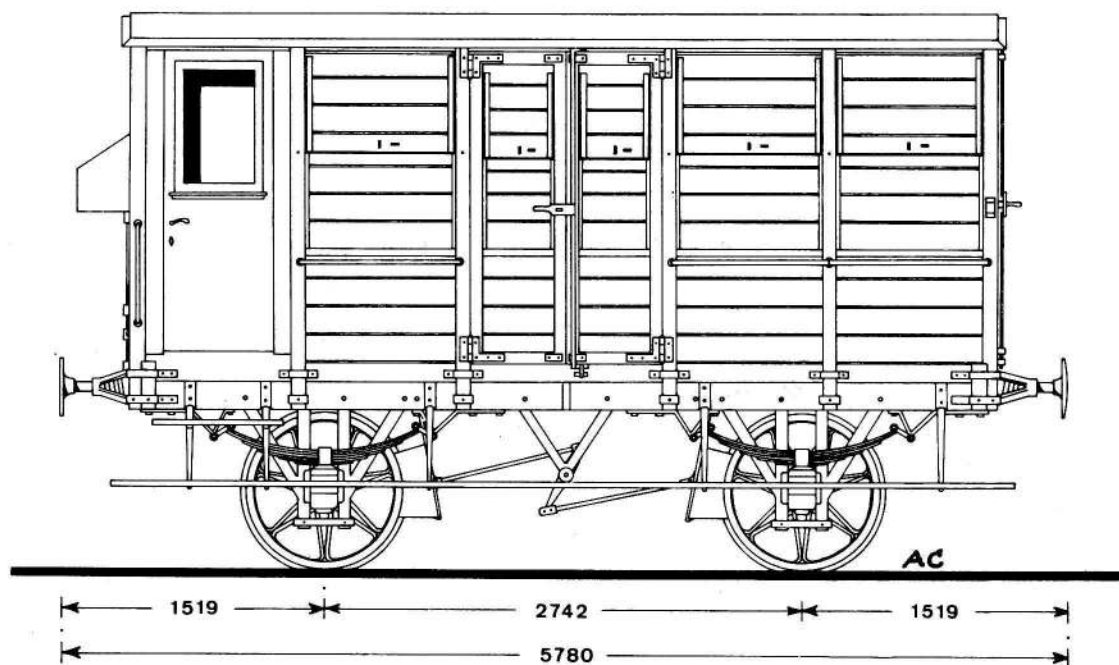
Da Hadsundbanen blev anlagt i 1882-83, blev den efter Rowans ønske (og krav) bygget med et specielt broskinne-spor. Denne engelske sportype karakteriseredes ved, at skinnerne, der var udformet som en omvendt U-profil, placeredes oven på langsveller. Det vil sige, at sveller lå på langs under hver skinnestreng, og sporvidden blev så fastholdt ved hjælp af forbindelsesstænger af fladjern. Disse tværstænger anbragtes med ca. 1 m mellemrum.

Skinnerne vejede kun ca. 12,5 kg/m og var den mest spinkle skinnetype benyttet ved nogen dansk, normalsporet jernbane. Denne svage sparekonstruktion medførte naturligvis forringet holdbarhed, og sporet

krævede hurtigt et stort justeringsarbejde. De tunge gods-transporter under 1. verdenskrig havde yderligere nedslidt sporlegemet, og resultatet var stedse hyppigere skinnibrud med efterfølgende togafsporinger. Som f.eks. det her omtalte ved Åmølle. Ja, året efter (altså i 1920) havde banen ikke mindre end 5 togafsporinger, der heldigvis alle var uden personskaade.

NYT SPOR

En ombygning og forstærkning af sporlegemet var således helt uomgængelig. En sådan ville koste ca. 1,5 mill. kr., og dette beløb var banen slet ikke i stand til selv at betale. Staten tilbød derfor at dække halvdelen af udgifterne, ifald de i banens drift interesserede kommuner ville overtage Hadsundbanen og dens fremtidige drift. Der opnåedes en aftale herom, og i årene 1923-26 blev hele banens spor udskiftet med en langt stærkere sporkonstruktion. - Men det er en helt anden historie.



Tegning i skala 1:45 af Randers - Hadsund banens bremsevogne af typen H 1 - 5. Bygget af Scandia 1883. Tegning : Asger Christiansen.

Klubnyt

NYT FRA

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Det er unægtelig temmelig lang tid siden, der sidst har stået noget om DMJK under "Klubnyt"; men det er ikke ensbetydende med at klubben har ligget i dvale. Måske har en og anden allerede undret sig over navnet, for det er jo blevet ændret - eller rettere sagt: forkortet - fra "Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Model-Jernbane Klub" til det oprindelige "Dansk Model-Jernbane Klub". Ændringen skete på generalforsamlingen i 1982 og var primært begrundet med at Jernbanehistorisk Selskab i for høj grad kunne forbindes med restaurering af jernbanemateriel i størrelse 1:1, og det har klubben ikke beskæftiget sig med i de sidste 15 år. Endvidere var det chokerende få af klubbens medlemmer, der vidste, hvordan klubbens eget navn skulle skrives. Et eksempel på dette er klubbens jubilæumsplatte fra 40-års jubilæet i 1978, hvor tegneren byttede om på de to delnavne. Nok om navneændringen; det er kun en formsag, idet klubbens virkefelt er uændret - naturligvis også for tegnings- og fotoarkiverne.

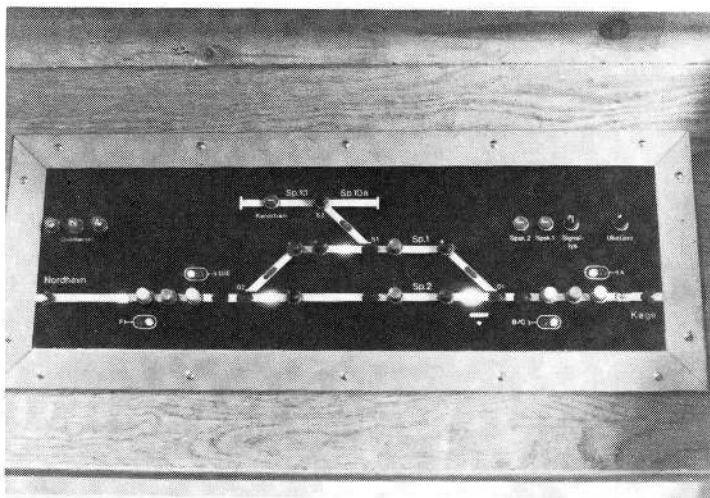
Som det vel er de fleste læsere bekendt, har klubben et "gamelt" anlæg i størrelse 0 på Nørrebro station. Dette anlæg har ikke gennemgået væsentlige forandringer i den sidste halve snes år, men det vedligeholdes stadig, og af og til sker der da også småforandringer, ligesom der re-

gelmæssigt køres efter køreplan. Siden klubben i 1971 erhvervede 300 m² kælderlokaler på Københavns Godsbanegård til opbygning af et nyt klubanlæg, har der flere gange verseret rygter om at Nørrebro-anlægget skulle nedlægges. Det er dog - og har hele tiden været - styrelsens erklærede mening, at Nørrebro-anlægget skulle bevares og vedligeholdes, ligesom det heller ikke skal "drænes" for materiel af nogen art til brug på anlægget på Godsbanegården.

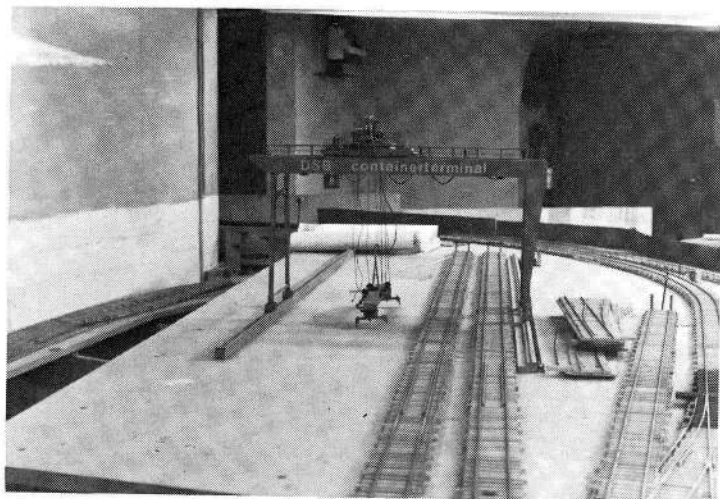
Opbygningen af anlægget på Godsbanegården kom efter et par års diskussioner om udformningen og en del arbejde med istandsættelse af lokalerne igang i efteråret 1973. Den første strækning, Køge - Søndre Bjerge, blev indviet i forsommeren 1975. Det skulle dog hurtigt vise sig, at det var nødvendigt at pille den op igen, da sporet ikke var af den ønskede

kvalitet, hvilket jeg senere skal komme tilbage til. I de følgende år fortsatte arbejdet støt på anlægget, så man ved det før omtalte 40-års jubilæum i 1978 kunne køre helt igennem til Nykøbing.

Nu må man endelig ikke forledes til at tro, at alt gik stille og roligt for sig i DMJK i disse år. Der er mange ting, der kan - og bør - diskuteres, når så mange samles om en fælles adspredelse (det er egentlig mærkeligt, at man overhovedet kan det), som opbygningen af et modeljernbaneanlæg er. For blot at nævne nogle af de ting, der blev kæmpet om, så startede de tekniske med, at det blev foreslået, at man gik over til 2-skinne drift (DMJK havde hidtil anvendt sideliggende 3-skinne med 20 volt jævnspænding), hvilket gennem den elektroniske udvikling var blevet overkommeligt at forene med modeltro sikringsanlæg med sporisolationer.

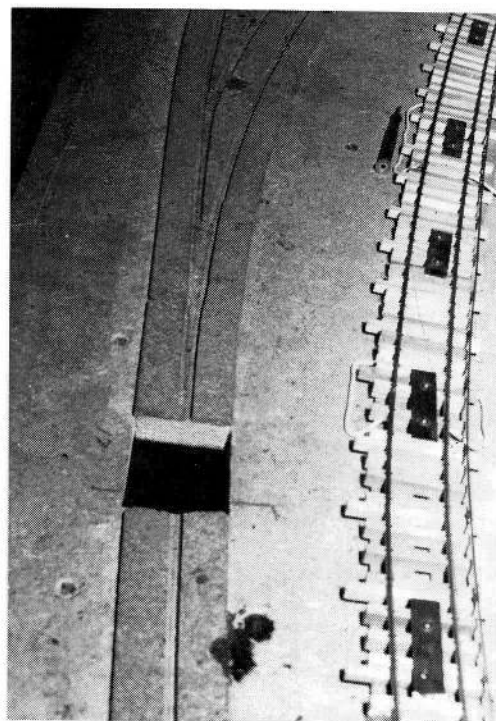


1. Centralapparatet for sikringsanlægget på Søndre Bjerge.



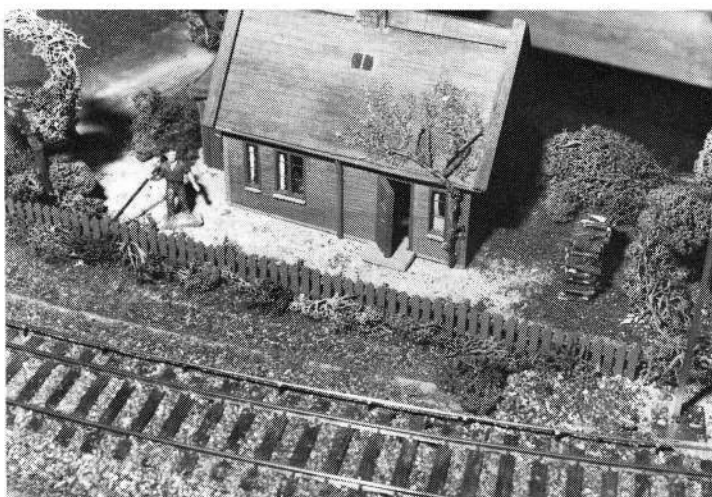
2. Containerkran på Nordhavn.

3. Pålimede korkstrimler. Hullet er lavet for at gøre plads til sporskiftedrevet. Sporet til højre er midlertidigt fastgjort med blikpladerne. De ekstra lange "sveller" holder skruerne til tredieskinnen og er lavet af 6x7 mm fyrretræslist, så de dækkes af ballasten.





4. Persontog mellem Søndre Bjærge og Køge har netop passeret B. Anesens ledvogterhus.



5. Hr. B. Anesen i sin have. Som sædvanlig står han bare og glaner i stedet for at luge det velvoksne ukrudt på havegangen.



6. Blistrup Mølle. I baggrunden skimtes nordre remise i Køge blandt forskelligt værktøj.

"Slaget om gelænderet" er dog begge gange, det har været udkæmpet (desværre?) faldet ud til gelænderets fordel - primært begrundet med besværet ved ombygning af køretøjer, selv om alle var enige om, at det kun drejede

sig om et ret begrænset antal. Kørespændingen slap heller ikke for at blive drøftet: Først ønskede nogle den nedsat til 12 volt, da det var nemmere at få fat i 12 V motorer. Dette ville imidlertid medføre et næsten dob-

belt så stort effekt- og spændingstab i ledningerne, hvilket ikke er helt uden betydning på Godsbanegården, hvor kørestrømmen på grund af cab-driften nogle steder må løbe gennem 50-60 meter ledning på sin vej fra transformer gennem køreregulering, skinner, hjul og motor og tilbage til transformeren. I stedet for gik man den anden vej og satte kørespændingen op til 24 volt, der også er en standardspænding for jævnstrømsmotorer. Endvidere har forskellige kvalitetskrav været debatteret.

I skrivende stund er alle spor i lokale 3 og 4 på nær maskindepotet og nogle godsspor på Nykøbing lagt. Endvidere er der i lokale 2 etableret en midlertidig station kaldet Nyborg, for allerede nu at kunne skabe rimelige trafikale forhold på Nykøbing. Elektrisk er man nået så vidt, at relæsikringsanlæg er etableret på Køge og Søndre Bjærge, anlægget på Nordhavn, der skal kunne fjernstyres fra Nykøbing, er under udførelse, mens det meget omfattende anlæg på selve Nykøbing - det skal svare til DSB type 1964 - er ved at blive projekteret. Her ud over er relæcab'en, der sørger for automatisk ind- og udkobling af de tre cabs i døråbningen mellem lokale 3 og 4, færdig. Endelig må det ikke forglemmes, at der er etableret lysur, der går ca. 10 gange hurtigere end normalt af hensyn til køreplanskørsel; dette gælder i øvrigt også på Nørrebro! Landskabsafdelingen er kommet godt igang i lokale 4, hvor der bl.a. er anbragt modeller af nordre remise i Køge, Søndre Bjærge station og Blistrup Mølle. Sidstnævnte model vandt iøvrigt førstepræmie i årets DMJU-modelbyggekoneurrence. For at skabe rimelige trafikforhold i Køge, er det netop blevet vedtaget at anlægge en model af Kagerup station i lokale 5. Kagerup anlægges permanent i modsætning til Nyborg; d.v.s. at Kagerup bliver første etape af privatbaneanlægget i lokale 5. Desværre har praktiske hensyn gjort det nødvendigt at spejlvende stationen, der også sporplanmæssigt bliver som den virkelige, blot spejlvendt. Endvidere er tilslutningen således, at banen fra statsbanestationen (Køge) kommer ind fra Gilleleje-siden på den spejlvendte Kagerup, hvorfor trafikforholdene nok kommer til at minde lidt mere om Hårlev. Fra Kagerup er det så meningen, at hovedbanen (Hillerød-udkørslen) skal fortsætte til en station med jernbanefærgeforbindelse, f.eks. Hvalpsund. Sidegrenen er der ikke truffet nogen afgørelse om.

Ud over opbygningen af anlægget er der endvidere en række andre opgaver, der bliver løst: Op-

rindelig lagde vi selv varme ind i lokalerne, og i øjeblikket er vi igang med at installere et ventilationsanlæg, der er blevet særdeles påkrævet, efter at DSB af hensyn til arbejdsmiljøet i pakhuset har lukket pakhusheden, hvorved luftfornyelsen i DMJKs lokaler er blevet væsentligt ned-sat. Der er også nok at gøre med at holde orden i klubbens bibliotek, der har virkelig gode forhold på Godsbanegården ved siden af vort mødelokale, der er udstyret med et lækkert køkken - det ligger alt sammen i det såkaldte lokale 1.

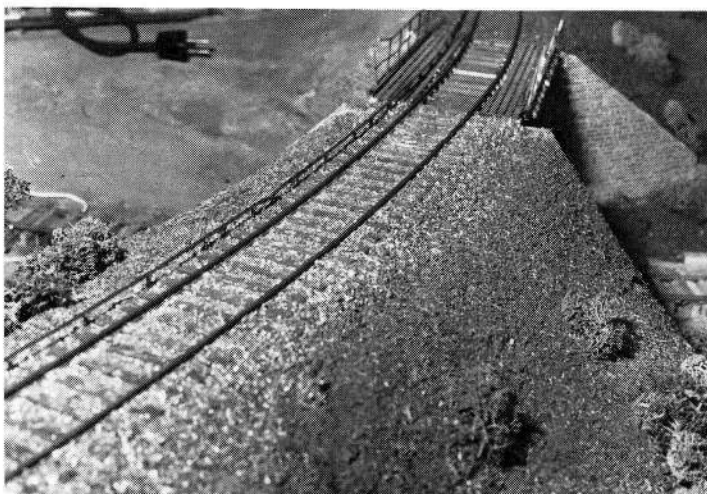
Skulle nogle have lyst til at besøge os, er de velkomne på Godsbanegården, Kalvebod Brygge 38, kælder J - indgang ad kældertrappen ved nr. 40 - på tirsdage fra kl. 19.30, og på Nørrebro på torsdage fra kl. 19.00. Det er tilrådeligt at ringe til undertegnede på telefon 01 - 65 65 13 i forvejen, da vi af og til har arrangementer andre steder.

LIDT ERFARING FRA DMJK MED HENSYN TIL SPORLÆGNING

På Godsbanegården anvender vi nysølvskinner i et profil, der svarer til det tyske 49 kg/m på statsbanestrækninger og et lidt mindre på privatbanen. Svellerne er - bortset fra ved sporskifter - 6x10x59 mm fyrretræslister på højkant. Skinnebefæstigelsen er skinnesøm fra Walters i USA. Dette har vi anvendt lige siden starten på Godsbanegården uden nævneværdige problemer. Til gengæld har vi haft en del problemer med underlaget.

Selve bordet skal naturligvis have den rette højde og ikke være skævt, men mellem spånpladen og svellerne er det nødvendigt med et støj-dæpende lag, og det har givet os anledning til flere hovedbrud: Oprindeligt skulle det bestå af 2 mm tykke gummistrimler som var limet på spånpladen, og som svellerne så var limet fast til, men det viste sig straks, at limen gjorde gummiet hårdt, så den støj-dæpende virkning forsvandt. Nogle forsøg med at laminere gummistrimlerne til dobbelt tykkelse faldt ligeledes negativt ud, så vi opgav helt gummistrimlerne.

I stedet gik vi over til at anvende 5 mm tykke strimler af nålefilt. Det virkede fint støj-dæpende, og hele den første strækning blev derfor anlagt på nålefilt. Ved indvielsen måtte vi desværre konstatere, at det ikke var så godt alligevel, thi det viste sig, at nålefilten ikke var lige tyk og iøvrigt havde en uheldig evne til at arbejde, så sporet kom til at ligge alt for



7. Broen over privatbanen. Bemærk Vermiculitens passende grovthed som skærveballast; desværre har græsset bredt sig lidt vel langt ind mod sporet.

ujævnt. Det var med andre ord nødvendigt at anskaffe et større antal sporvedligeholdelseskøretøjer, men da den slags koster utroligt meget, hvis de overhovedet kan fås til størrelse 0, blev der gjort kort proces: Sporet blev pillet op igen for at afvente fremskaffelsen af et bedre underlag.

Mu var vi ikke meget for at risikere, at vi igen skulle til at pille større mængder spor op, så vi foranstaltede en række grundige forsøg med forskellige materialer. På et tidspunkt troede vi, at vi havde fundet noget, der kunne bruges, nemlig flamingo-plader, der både var støj-dæpende og stabile. Glæden varede dog kun til en eller anden spurgte, om det også kunne tåle, at der blev spildt olie eller rense-vædske (f.eks. ved rensning af skinnerne). Det blev afprøvet, og resultatet udeblev ikke: Der fremkom den nydeligste sporsæn-

ning, som DSB godt kunne være misundelig over her i disse elektrificeringstider. Det viste sig endvidere umuligt at beskytte flamingoen mod disse vædske, så vi måtte se endnu et materiale kasseret.

Efter endnu en række forsøg fandt et kvikt hoved på at bruge 5 mm tykke korkstrimler. Det viste sig at være det "vidundermateriale", som vi kunne anvende. Siden har vi erfaret, at en HO-klub i Hålsingborg med succes har anvendt isoleringslister af plast til samme formål. Vi sværger dog fortsat til korken, da den dels er billigere og dels er solidere. Det er muligt, at korken er for hård til at give nogen ordentlig støj-dæmpning i størrelse H0, så det kan godt være, at man i HO skal holde sig til isoleringslisterne.

Som ballast anvender vi et molerprodukt "Vermiculite" fra Skarrehage Mølerværk. Det er et



8. Udsigt over Blurup mølledam.

granulat, der fås med forskellige kornstørrelser og i en farve, der er perfekt til grusbilast. Nogle læsere kender det fra DMJU's anlæg i Helsingør i 1970. Også med Vermiculiten har vi haft problemer, idet det ved limning med almindelig kunstharpikslim bliver til en stenhård masse, der transmitterer støjen lige så godt som f.eks. fastlimet bremsesand, og det er jo lidt trist, når vi nu har haft så stort besvær med at finde frem til korken!

Efter et tilsvarende stort antal forsøg er vi nået frem til følgende fremgangsmåde: Først farves Vermiculiten (nødvendigt, hvor den skal illudere skærveballast); til dette formål har vi ved forsøgene anvendt spritbejdse (nøddebrun, tilsat lidt rødt efter behag), men det er utrolig dyrt i sprit (og man bør ikke køre bil bagefter), hvorfor vi vil arbejde på at finde en anden måde at farve Vermiculiten.

Den farvede og tørre Vermiculite lægges på som ballast i profil - gerne en anelse for meget. Herefter gennemvædes ballasten med vand fra en blomstersprøjte med forstøver. Hvis ballasten herved synker for meget sammen, drysses lidt mere farvet og tørret Vermiculite på (den våde Vermiculite er næsten umulig at forme eller drysse på). Når al Vermiculiten er gennemvædet påføres den lim på acrylbasis (anvendes bl.a. til at klæbe hessian op med) fortyndet med lige dele vand tilsat nogle dråber opvaskemiddel (for at tage overfladespændingen). Dette gøres nemmest ved at anvende en plastflaske med en ganske lille lysning i tuden, f.eks. en gammel limflaske, men pas på, at hullet ikke er for stort, for så kommer der lim alle mulige og specielt umulige steder. Til sidst kan man atter sprøjte lidt vand på og aftørre skinner, sveller, gelænder m.v. for lim, men pas på ikke at røre ved ballasten, for så klumper den øjeblikkeligt og må lappes med mere tørt Vermiculite.

Nævnte jeg forresten, at det ikke betyder så meget, om farven er den samme på al ballasten på hele anlægget - det er den nemlig ikke i virkeligheden!

Jens H. Bondesen

APROPOS

I SIGNALPOSTEN nr. 4/1982 er der en artikel "Postkort efter mit Hjerte", hvor et af billeder viser en forulykket O-maskine i Frederikssund. Det morsomme ved dette postkort er, at det oprindeligt var et fotografi, som blev gengivet i flere blade og aviser, vel nok taget af en lokal fotograf, der altså har haft held til både at sælge billedet, mens det var aktuelt, og senere bruge det samme billede til fremstilling af postkort og minsandten åbenbart også har fået solgt nogle af dem.

Det uheld, der gengives på fotografiet/postkortet, fandt sted den 8. januar 1908. På denne dag havde der raset en kraftig snestorm over det ganske land, men det eneste uheld, der skete ved den lejlighed, fandt sted i Frederikssund. Billedet viser jo klart udgangen på uheldet, men hvad var årsag til dette? Der er to udlægninger af hændelsesforløbet.

Den første stammer fra auditøren, og det skulle vel være den man mest kan stole på og dog. Den anden stammer fra aviser og blade.

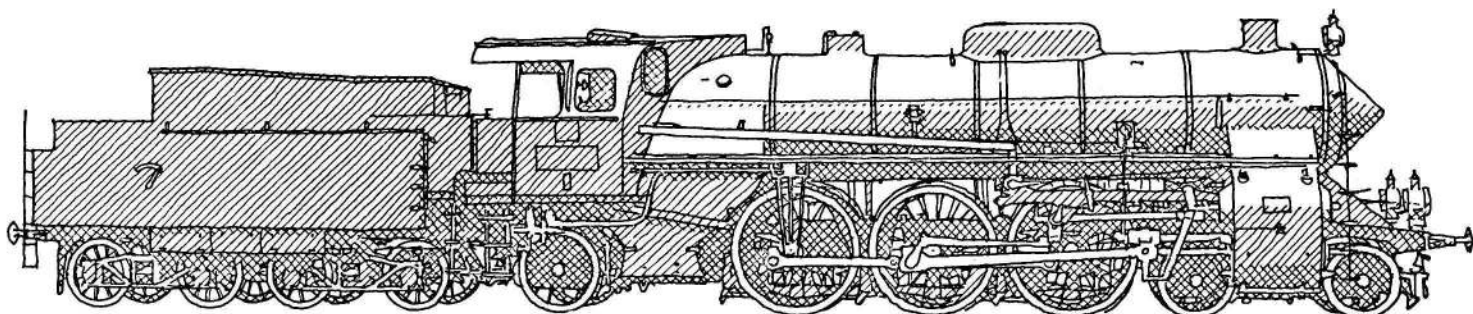
Da uheldet vel nok kan siges at være ret alvorligt bliver auditøren koblet på sagen. For det første får vi at vide, at det drejer sig om en tom maskine og for det andet, at den er under indkørsel på Frederikssund. Som nævnt før var det snestorm med stærk fygning, hvilket bevirkede, at lokomotivpersonalet først opdagede, at de havde nået Frederikssund, da man allerede var et godt stykke inde på stationsområdet. Jeg gad nok vide om man fra lokomotivet overhovedet havde observeret indkørselssignalet? Om dette forhold nævner auditørens rapport dog intet, men man kunne vel nok tænke sig, at signalet er blevet overset, når man først efter at være kommet et godt stykke ind på stationen bliver klar over, hvor man er.

Da man på lokomotivet er blevet klar over situationen, begynder man øjeblikkeligt at bremse, men den iværksatte bremsning svigter og maskinen kører ud over stopbufferne og styrter ned på den underliggende vej. Nu er jeg ikke særlig kendt på stedet, men ser man nøjere efter på billedet ser det nu ikke ud som en vej maskinen står på, det ligner snarere et isdækket vandløb. I den anden beretning, nemlig bladenes, siges det da også, at det er Mølleåen, lokomotivet delvis er havnet i. Læg også mærke til at auditøren bruger det mere dramatiske ord "styrter", mens bladene er lidt mere afdæmpet og bruger "kører". Det plejer nu ellers at være omvendt.

I det hele taget er bladenes beretninger ikke så lidt divergerende med hensyn til hændelsesforløbet i forhold til det auditøren beretter. I den beretning om hvad der sker, siger bladene, at da lokomotivet skulle forcere en større snedrive på stationsterrænet, sætter lokomotivføreren farten op for at komme igennem forhindringen. Uheldigvis er skinnerne meget glatte, så da man vil bremse maskinen efter heldigt at være kommet igennem driven kører man i slæde hen ad sporet, sprænger stopbommen og kører ned i åen.

Hvilken af de to beretninger er nu den rigtige? Det må man selv afgøre, men mon ikke sandheden kan findes ved at tage lidt med af hver af de to beskrivelser. Det forekommer mig iøvrigt, at der findes et billede til, hvor man ser den forulykkede maskine under hjælpearbejdet med at få den op på det tørre igen. Man er ved at løfte maskinen ved at klodse den op på sveller. Er det den samme maskine der hin vinterdag kørte i åen, eller har man igen haft en anden maskine i åen, altså det samme uheld to gange? Måske kan en af SP's læsere løse gåden og måske er der nogen, der kender eller endda ejer det sidst cmtalte billede, så SP måske kunne låne det?

J.G.



HANS ERIK JENSEN

JELLINGVEJ 13 ST TH
5200 ODENSE V

SIGNALPOSTEN udsendes som post-adresseret blad. Det blanke felt til højre herfor er anbragt med vilje (og efter forskrifterne) for at give plads til adressat. Skulle der være grund til at reklamere over forsendelse, eller skifter man adresse, bedes henvendelse herom rettet til det lokale postkontor.

LITTERATUR

Redaktøren beklager de sene anmeldelser af bøger m.v. Det skyldes, at anmeldereksemplaret har en ulyksalig evne til at komme umiddelbart efter redaktionens slutning.

EN SMUK MASKINE

af Povl Wind Skadhauge
Herluf Stokholms forlag.
192 sider, ca. A4b, ill. med
ca. 200 tegninger.
Pris kr. 296,-
Fås i boghandelen.

Dette er en helt anderledes bog om damplokomotiver. Der er ingen fotos, intet kogende vand intet om dampromantik o.s.v.

Men under og efter gennemlæsningen savnede jeg det absolut heller ikke.

Bogen - der er særdeles smukt udstyret - behandler emnet: damplokomotivets æstetik, og hvor er det dog godt behandlet. Den er forsynet med forfatterens egne tegninger, og jeg bringer en prøve herpå i nærheden af disse linier.

Forfatteren gennemgår de forskellige vitale dele på et lokomotiv, og åbner ens øjne for, hvad de enkelte detaljer i konstruktionen betyder for helheden, og ikke mindst hvordan konstruktionen af konstruktionsdetaljerne og deres placering ændrer ens opfattelse af en maskines "skønhed".

Jeg fik et helt nyt syn på damplokomotiver og har tilbragt flere aftener med at studere mine egne fotos og bogfotos ud fra de helt nye synsvinkler, Skadhauge berører.

Det var en virkelig inciterende oplevelse og jeg må indrømme, at jeg derefter har læst bogen et par gange til og fundet den lige så spændende og inspirerende som første gang. Prisen er pebret, javel - men bogen er pengene værd. Det er en bog, man meget ofte vil vende tilbage til.

Holtrup

ÅNGTÅGEN LEVER!

ved Nalle Elfqvist.
LTs forlag, Stockholm.
132 sider, A 4, rigt ill.
Pris ca. kr. 160,-
Fås i boghandelen.

Denne bog giver en omtale med kort, data og historien om 8 svenske museumsbaner, rigt illustreret med særdeles romantiske fotos fra banerne.

Der er ingen reelle materialefotos, "kun" af togene i landskabet - men billederne er pragtfulde og "godt sete".

Der fortælles kort og koncist om museumsbanerne, og noget opslagsværk er bogen såvist ikke. Men skal man til Sverige og vil vide noget om mulighederne for at køre med veteran-tog, er bogen ideel.

Holtrup

SÅDAN HUSKER JEG - OMB

af Hans Gerner Christiansen
Eget forlag.
64 sider, ca. A5, rigt ill.
Pris kr. 45,-
Fås ved indbetaling til giro
4 14 93 51, Hans Gerner Christiansen, Bernstorffsvej 17, 5000 Odense C. Anfør OMB på talon til modtager.

En hyggelig lille bog med et væld af billeder (96 stk.) fra OMB og med en velskrevet og oplysende tekst.

Bogen er inddelt i 4 afsnit: et om rullende materiel, et om sidebanen (Brenderup-Bogense), et om hovedbanen (Odense-Middelfart) og et om damptogene. Alt inden for banernes sidste 8 leveår.

HGC håber, at bogen bl.a. vil kunne glæde lokalhistorikere, hvilket den utvivlsomt vil - jeg kunne have ønsket blot nogle enkelte billeder af stationer m.v. UDEN motorvogne.

Holtrup

