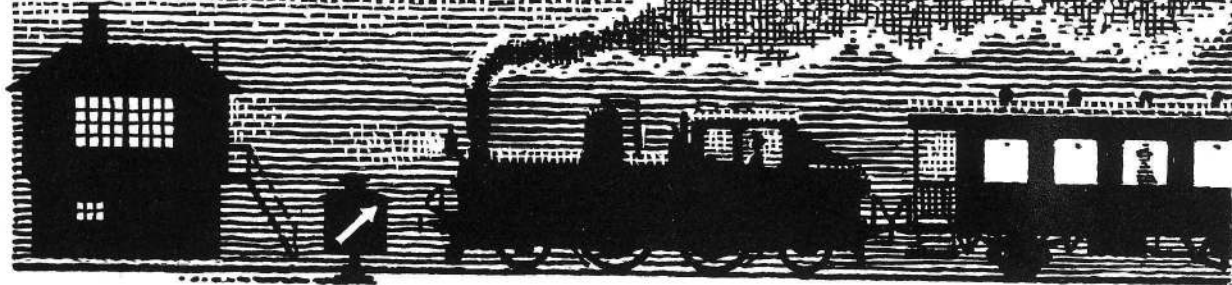


# SIGNALPOSTEN



**20** **SIGNALPOSTEN**  
årgang **1984** 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

20. ÅRGANG - NUMMER 3

SEPTEMBER 1984

#### INDHOLD I DETTE NUMMER:

Vore færgesoverfarter.....	83
Vogterhus ved Sydbanen.	96
Vi bygger: Hareskov ...	99
Litteratur .....	102
De gode ganle dage ....	106
Motormateriellet: TFJs	
Triangelvogne m.m. ..	108
ADAMs hjørne: Litra P ..	120
Fra konservesdåse til	
MO-vogn .....	126
Klubnyt .....	128

#### Forsidebilledet:

Etablisementet på Halsskov i midten af trediverne. (Arkiv Ib V. Andersen).

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

PRIS: 20. årgang 1984:  
Kr. 100,- incl. 22% moms.

Kære læser!

Så blev da atter et nummer fuldbragt! Og også et, som redaktøren er så nogenlunde tilfreds med. Men det holdt hårdt at nå så vidt, for der var adskillige flere hurdler end normalt at overvinde.

Nu er læseren jo nok i almindelighed bedøvende ligeglad med, hvad der måtte ligge af problemer bag ved det tidsskrift, han betaler (dyrt?!) for at få - og de efterfølgende betragtninger er da heller ikke fremsat som en jammerklage, men for, som det altid har været min politik, at holde eventuelt interesserede læsere fuldt informerede.

Økonomisk set er der ingen problemer. Der er i øjeblikket 914 direkte abonnenter, og selv om jeg selvfølgelig gerne så mange flere "gå i fælden", er økonomien til en 20. årgang på knap 200 sider til stede fuldt ud.

Bladet fremstilles fortsat i størst muligt omfang på hobby-mæssig basis og skal ikke give overskud.

Men- og nu kommer problemerne - hobby-mæssig basis vil jo bl. a. sige, at jobbet er ulønnet og udføres af interesse (og betyder også udgifter, der normalt ikke refunderes). Det gælder redaktøren og det gælder forfatterne, der derfor også må bruge (alt for) megen tid på det job, der giver det daglige brød.

Bl.a. af den grund, men også fordi jeg har hus og have at passe, kom jeg selv ca. 3 uger for sent igang med dette nummer, hvorfor jeg har måttet "halse afsted" for at nå at blive færdig til fristen. Det er særdeles utilfredsstillende og kan jo give anledning til sjukskefi, forglemmelser m.v. som ville "plette" vort image.

Denne tidnød rammer også flere af bladets faste skribenter, som derfor ikke altid kan aflevere lovet stof til lovet tid. Hertil kommer iøvrigt også, at alle bladets medarbejdere generelt ofrer forholdsvis mere tid på

## Nyt Fra Redaktionen

research-arbejdet og på finpudsning af stoffet end man gjorde i begyndelsen. Ambitionerne vokser nemlig, og vi anstrenger os alle meget på stadig at gøre bladet bedre.

Men disse Tordenskjolds soldater trænger undertiden til et hvil, og enkelte er iøvrigt faldet fra. Derfor er jeg meget glad for de artikler der kommer "udefra", altså fra personer uden for den snævrere redaktionskomite - og der må meget gerne komme mere fra flere.

Jeg vil skynde mig at bekræfte, at jeg stadig har enkelte - alt for gamle - artikler liggende til lejlighedsvis brug i bladet. Når de ikke er bragt forlængst kan forklaringen herpå være dels at den pågældende artikel ikke hidtil har passet ind i det mønster, jeg lægger for det enkelte nummer, dels at manuskriptet kræver en del "efterbehandling", som vi ikke rigtig har haft tid til at foretage.

Jeg har faktisk også masser af fotos liggende til kommende Billedgallerier, og beder om indsendernes overbærenhed for, at det varer så længe. Men her gælder, at større artikler og faste rubrikker må komme først, og at Billedgalleriet "må nøjes med" de få cm<sup>2</sup>, der bliver til overs.

Nå, lad mig afslutte dette bedrøvelige kapitel med at fortælle, at da jeg endelig kom i gang med arbejdet først i juli måned, så blev det selvfølgelig lige midt i en hedebølge!

Fortsat god sommer/efterår og på genhør til vinter!

HOLTRUP

# Vore Færgeoverfarter

## STOREBÆLT-SOVERFARTEN

1883-1983 (4. del)

I 1931 fik statsbanerne ny generaldirektør, idet den hidtidige kontorchef i generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, cand. jur. Peter Knutzen, efterfulgte generaldirektør Andersen-Alstrup som generaldirektør for statsbanerne. Generaldirektørskiftet blev indledningen til en periode op til udbruddet af den anden verdenskrig, i hvilken der skete store betydningsfulde ændringer indenfor statsbanerne. Heraf kan nævnes indvielsen af de store broer over Lillebælt, Storstrømmen og Oddesund, indførelsen af den elektriske togdrift i nærtrafikken i København (S-togene) og den påbegyndte motorisering af banernes trækraft.

Ikke alle disse fremskridt var den nye generaldirektørs fortjeneste; bygningen af Lillebæltsbroen var således vedtaget mange år før hans tiltræden. Men blandt andet de muligheder, der viste sig i forbindelse med anskaffelsen af de nye 3-sporede motorfærger til Storebæltsoverfarten og ibrugtagningen af Lillebæltsbroen så han måske klarere end de fleste.

Selv fortæller generaldirektør Knutzen i sin bog "40 år i Statens Tjeneste" om hvorledes han fik ideen til lyntogene:

"Allerede forinden (leveringen af MP-motorvognene) havde vi hver for sig og i samtaler beskæftiget os med tankerne om, hvad der skulle ske, når Lillebæltsbroen, antagelig i 1935, blev færdig. Da brobygningen i tyverne var under forberedelse, havde man opstillet nogle rentabilitetsberegninger, men disse var i virkeligheden ganske kuldkastede, da man senere besluttede sig til at udvide broen til en vejbro, hvad der iøvrigt nu synes os ganske selvfølgeligt. Nu ville broen så langt fra give statsbanerne øget styrke i forhold til landevejstrafikken, tværtimod efter al sandsynlighed betyde en belastning, og dette forhold ville ikke ændre sig væsentligt, selv om man regnede med øget hastighed til 100 eller 120 km for togene. At udnytte disse hastigheder med store damp tog på de betydelige stigninger på banerne på Fyn og i Østjylland ville ikke være muligt. Den første tanke var at indsætte mindre

motortog mellem Nyborg og de østjyske byer i tilslutning til morgenekspresen fra København og aftenekspresen mod København. I så fald måtte man dog udelukke indskrivning af rejsegods til disse tog for at få dem hurtigt ekspederet i Nyborg og Korsør færgelavne.

Under et besøg med banechefen på anlægspladsen til den nye Fredericia station omkring ved denne tid, spurgte jeg, om togvejen Øst-Nord var lagt således, at der kunne køres igennem med fuld fart 120 km. Det var der ingen, der hidtil havde tænkt på, men heldigvis havde stregerne på papiret ikke givet sig stærkere udslag i marken, end at det blev muligt at få gennemkørselshastighed på 100 km.

Færgerne ved Storebælt var moderniserede, idet der foruden de 2 store færger, der fandtes ved min tiltrædelse, var blevet bygget en tredje motorfærge.

Således lå forholdet, da jeg en dag i sommeren 1933 under et sommerophold i klitterne ved Vesterhavet lod tankerne beskæftige sig med problemet. Herved kom jeg ind på det forhold, at de danske tog på begge sider af Storebælt får ret store ophold, og det var nylig af trafikchefen efter personlig undersøgelse meddelt mig, at disse ophold ikke kunne nedbringes. Den tanke lå da nær, om det var muligt at bygge et motortog, som uden ophold kunne gå om bord på færgen og igen afgå direkte fra færgen, dog ifølge færgernes konstruktion i modsat retning af køreretningen inden færgeoverfarten. Følgelig måtte togene have en motorvogn i hver ende og 1 eller 2 personvogne i midten. Et løseligt overslag uden hjælpemidler viste mig, at et sådant tog med maksimalhastighed på 120 km og en rejsehastighed på ca. 100 km samt gennemkørende Nyborg-Århus skulle kunne nå fra København til Århus på ca.

4½ time og til Aalborg på ca. 6 timer. Her har man lyntoget. Så let og ligetil som Kolumbus' æg."

Lyntogene blev som bekendt bygget og sat i drift samtidig med åbningen af Lillebæltsbroen, hvorved hele den indenlandske køreplan blev ændret. Begyndelsen var imidlertid vanskelig, idet trafikken til og fra den nye station i Fredericia straks af forskellige årsager brød sammen, hvorved der gik nogen tid inden forholdene kunne betegnes som normale.

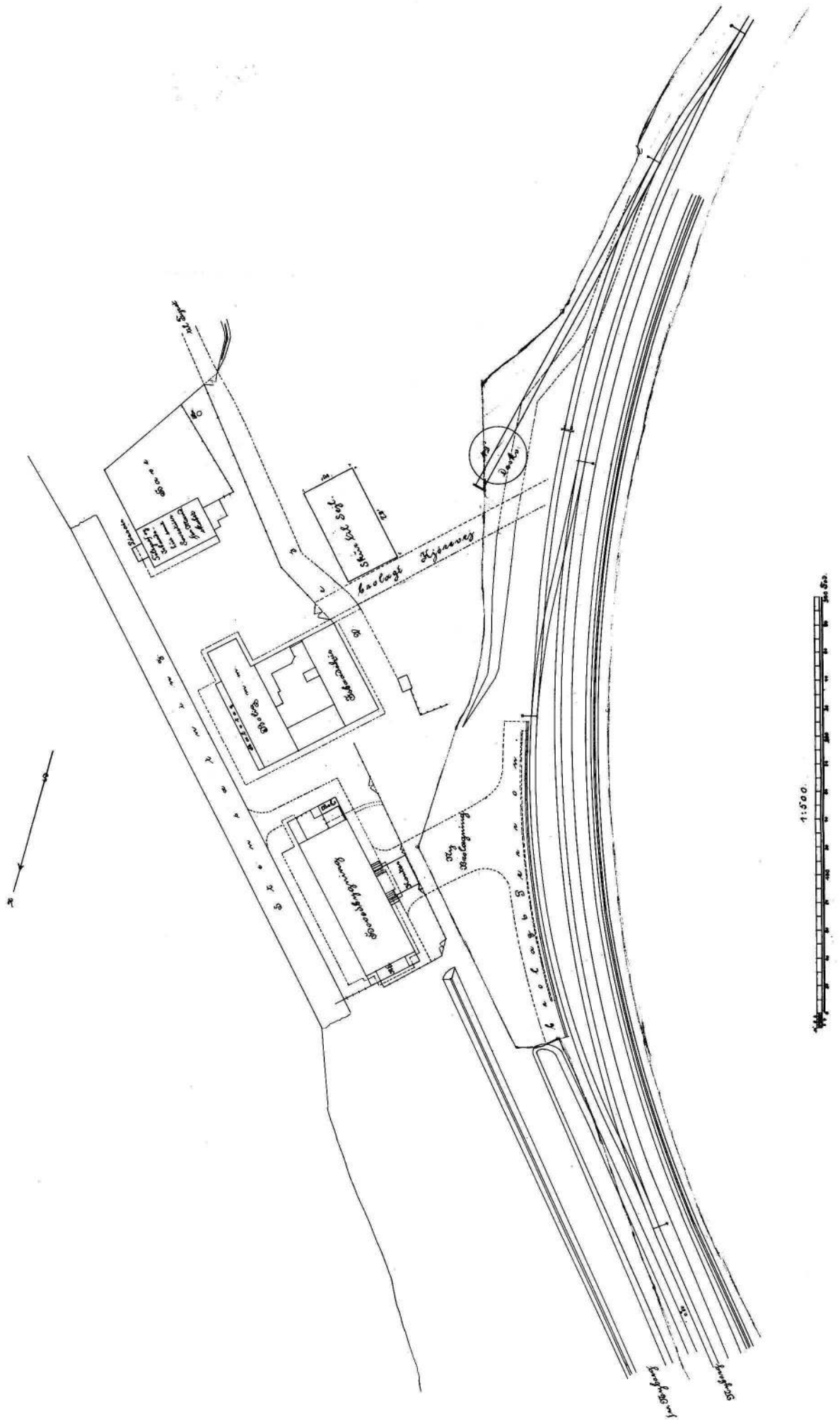
For Storebæltsoverfartens vedkommende blev der med overførslen af lyntogene stillet øgede krav til overførselskapaciteten, som dog kunne imødekommes med de 3 til rådighed værende nye 3-sporede motorfærger. Med en af disse til værftseftersyn var der imidlertid ikke for megen sporplads til rådighed, og blandt andet af denne grund måtte de 3 morgenlyntog fra København overføres med samme færge. Dette forhold blev først bedret i 1939 efter levering af endnu en 3-sporet motorfærge - M/F STOREBÆLT, idet lyntoget Østjyden nu kunne tidligerelægges med særskilt overførsel af dette tog.

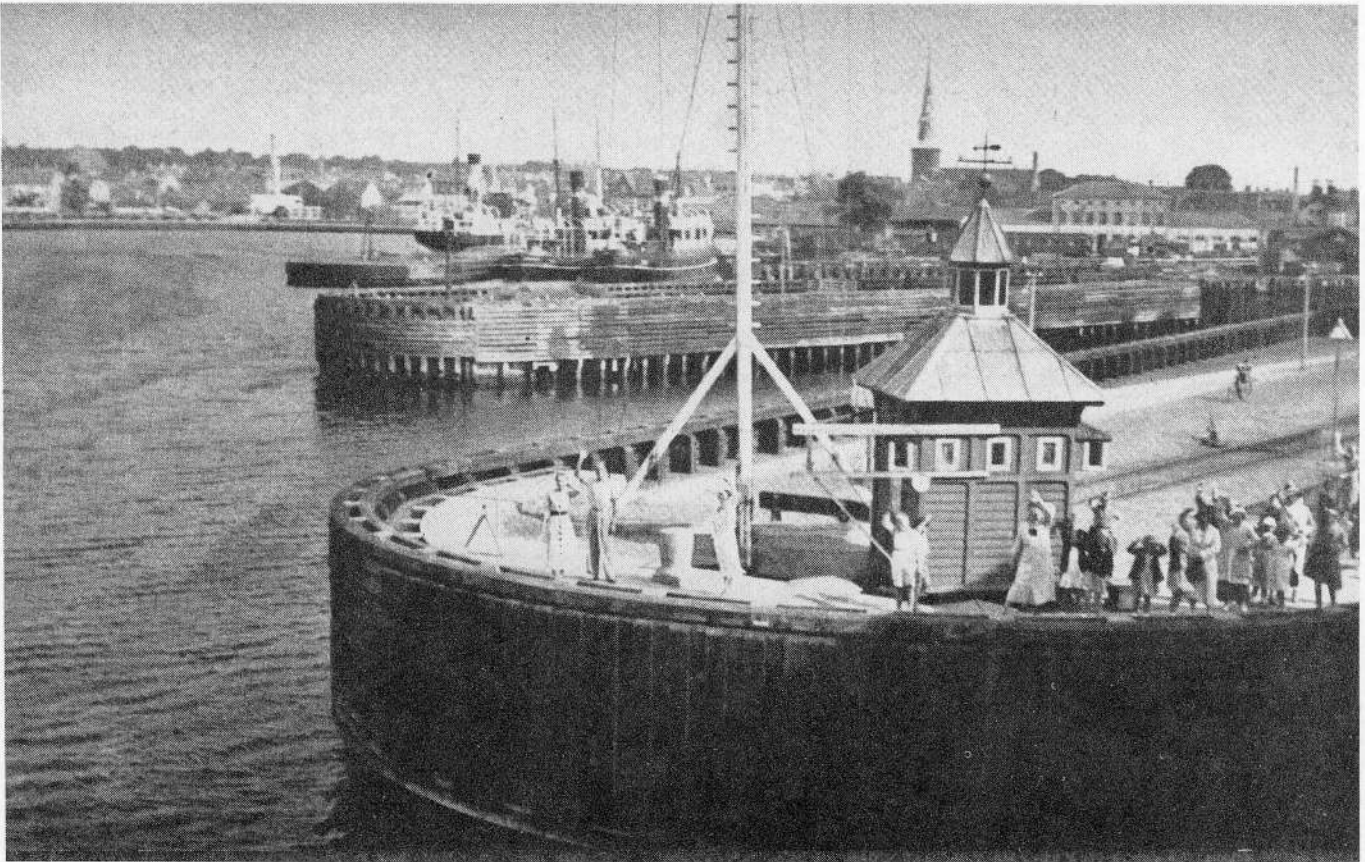
Antallet af automobiler til overførsel over Storebælt var i trediverne stigende, hvorfor det i 1935 blev besluttet at anskaffe en ny moderne kombineret jernbane- og automobilfærge til overfarten, ikke mindst som følge af, at den gamle hjuldampfærge STOREBÆLT, der sejlede som afløser- og assistancefærge for den faste automobilfærge HEIMDAL trods ombygning og modernisering ikke var et tidsvarende skib.

Den ny færge blev bygget af Aalborg Værft og Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri og blev overtaget af statsbanerne den 17/9 1936. Færgen, der fik navnet FREIA, havde følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævne	78,17 m
do mellem stopbomme	71,30 m
do bredde på spant	12,42 m
do over fenderliste	12,62 m
Bruttoregister-tonnage	1.428,69 t
Maskinanlæg:	
Fremdrivning: 2 stk. 8-cylindrede	
4-takts dieselmotorer af B&W's fabrikat.	
Cylinderdiameter	400 mm
Slaglængde	750 mm
Max. omdrejninger pr. minut	225
Samlet hestekraft	2.800 ehk
	3.350 ihk
Max. fart	15,25 kn

# Индустриальный комплекс.





Herover: Nyborg færgehavn (udateret, form. ca. 1910)

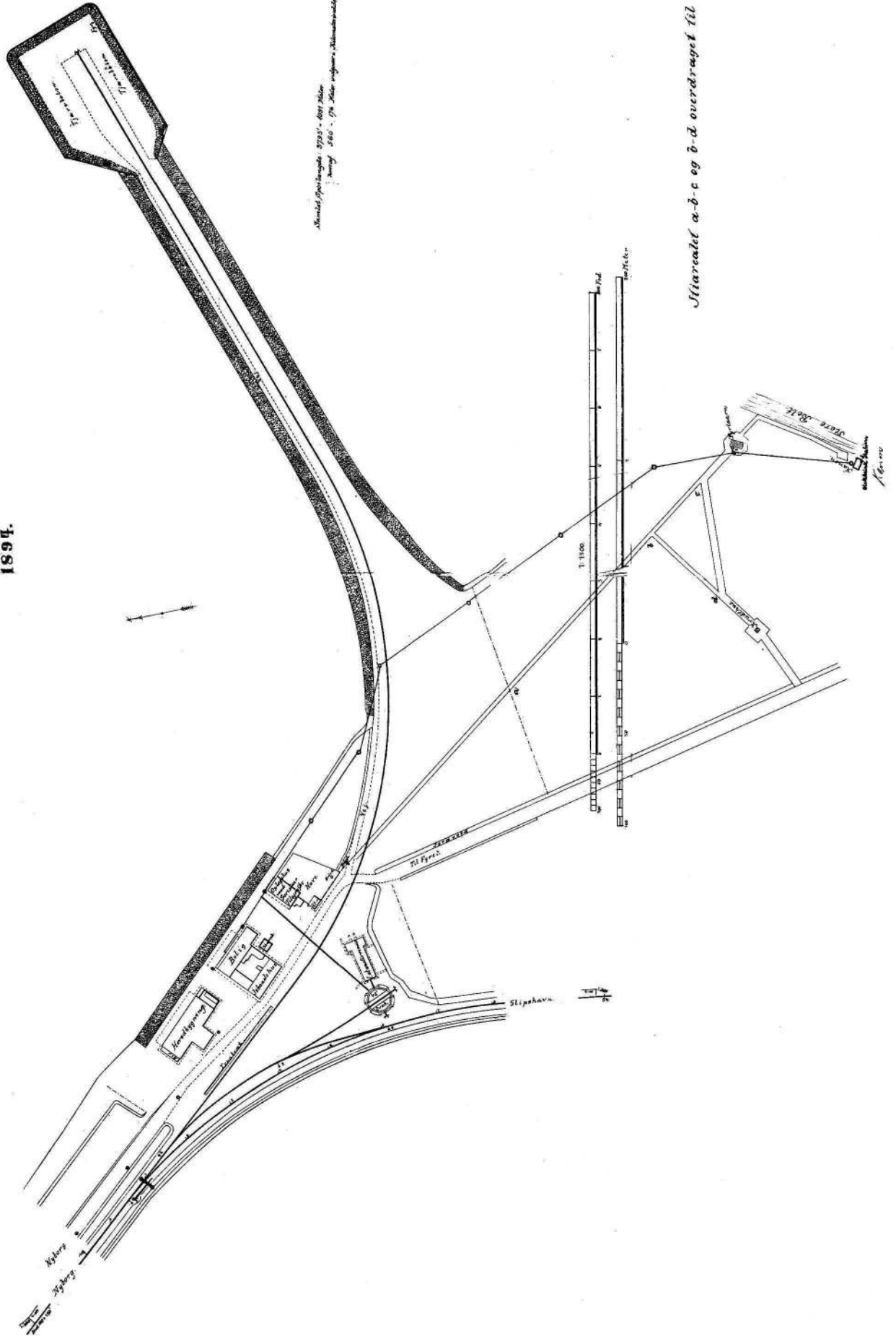
Herunder: H/F STORE-BÆLT som automobilfærge under indsejling til Korsør (udateret, form. ca. 1930)



D. S. B.  
**KNUDSHOVEDSTATION.**

1894.

År. 1907  
 922 27 06 4506



Stationsbygning 5735 - 487 Meter  
 Længde 560 - 7/8 Meter  
 Stationsbygningens Højde - 11 Meter

Stationsdel a-b-c og b-d overdraget til Mstr. Fr. A.  
 1894.



København, d. 7/4. 06  
 92  
 [Signature]

Hjælpe­motorer: 3 stk. 4-cylin­drede dieselmotorer á 260 ehk, bygget af Burmeister & Wain. Overførselskapacitet: 1 3-vogns-lyntog + 22 personau­tomobiler eller 7-8 godsvogne + 20 personautomobiler eller 50-55 personautomobiler samt uanset vog­nlast 1.000 passagerer.

M/F FREIA blev som det vil ses bygget således, at den dels kunne anvendes som ren auto­mobilmfærge og dels som kombi­neret jernbane- og automobilfærge på overfarten Korsør-Nyborg. Endvidere skulle den også kun­ne benyttes som reserveskib på Kalundborg - Århusoverfarten, hvorfor der ved konstruktionen måtte tages hensyn til alle de specielle forhold, der forekom ved de 3 overfarter, færgen skulle sejle på.

Af hensyn til besejlingen af automobilfærgelejerne i Korsør og Nyborg kunne færgens bredde ikke gøres væsentligt større end M/F HEIMDAL, der allerede sejlede på ruten, og som havde en spantebredde på 11,70 m. Samtidig blev den nye færges ender formet således, at såvel forende som agterende passede i automobilfærgelejerne, medens agterenden samtidig passede i jernbanefærgelejerne. Indladning af automobiler kunne således ske over såvel for- som agterende, hvorimod ombordkørsel eller ilandtagning af jernbanevogne kun kunne finde sted over agterenden.

Da jernbanefærgerne var væsentligt bredere end M/F FREIA, blev det nødvendigt at forsyne denne med en støttearm i begge sider, der kunne skydes ud på et særligt forstærket sted på færgelejernes bolværk, hvorved færgen selv i uroligt vejr kunne få den nødvendige støtte ved ombord- eller ilandtagningen af jernbanevogne.

Af hensyn til sejladsen på Århus-Kalundborgoverfarten blev M/F FREIA bygget med et helt lukket forskib med bovport. Af samme årsag fik færgen 4 store sideporte passende til udskæringer i bolværkerne i de 3 havne, der dengang blev anløbet på denne rute.

Indretningen af apteringen i M/F FREIA fulgte iøvrigt de sædvanlige retningslinier. Nærmest forstævnen under vogndækket var der således kamre for restaurationspersonalet. Derefter var der indrettet separatkahytter især af hensyn til sejladsen Århus-Kalundborg med 38 sovepladser, hvorefter der fandtes et stirrids og en spisesalon med 76 pladser. Omtrent midtskibs fandtes maskinrummet, og agten for dette var mandskabsap­teringen indrettet.

For de rejsende på 2. kl. (fællesklasse) fandtes på vinge­dækkene i begge sider nogle smalle saloner indrettet i afde­linger for rygere og ikke-rygere opdelt i kupésystem ved tværskibssøfaer. Over vogndæk­ket fandtes promenadedækket, hvor der på forkanten var ind­rettet rygersalon og ikke-ryger­salon for 1. kl. rejsende samt kabys, stirrids og telefonboks. Når der blev indrettet saloner specielt for 1. kl. rejsende skyldtes det færgens opgave som reserveskib på Århus-Kalund­borgoverfarten. Ved sejlads på Storebælt førte færgen kun 2. kl.

På brodækket fandtes forrest kommandobroen med styrehus og radiatorum samt kamre for kap­tajn og 1. styrmand. Endvidere var der i dækshuset indrettet en separat privatsalon for sær­ligt prominente rejsende. På agterkanten af brodækket fandtes en åben kommandobro, der blev benyttet, når færgen under ind- eller udsejling fra færge­lejerne måtte bakke.

M/F FREIA var som nævnt tænkt benyttet på 3 forskellige overfarter, hvilket gav skibet tilnavnet "Trefoldigheden". Til ingen af de 3 overfarter viste færgen sig rigtig velegnet, og specielt måtte det konstateres, at den ikke egnede sig til overførsel af lyntog. Der blev gjort forsøg med ombordsætning af lyntog i Korsør (3. leje) og i Nyborg (4. leje), men selv disse lejers nye forlængede klapper var ikke tilstrækkeligt lange til at undgå for store "knæk" mellem klap og færge. Derimod har færgen overført post- og pakvogne omend der også i denne forbindelse kunne opstå problemer.

Færgen gik efter afleverin­gen fra byggeværftet i fart på Storebælt som automobilfærge, hvorefter den gamle hjuldamp­færge STORE-BÆLT blev udran­geret. Men da M/F FREIA som nævnt også skulle afløse de faste skibe på Århus-Kalundborg­overfarten, var den i perioder ikke til rådighed ved Store­bæltsoverfarten. Ligeledes var færgen borte fra Storebælts­overfarten i forbindelse med nogle specielle sejlads­er med jernbanemateriel til de born­holmske jernbaner.

Med udbruddet af den 2. verdenskrig 1. september 1939 kunne der ligesom i den første verdenskrig 1914-1918 forudses vanskeligheder for Storebælts­overfarten på grund af krigs­forholdene. I første række mine­fare på grund af de danske mineudlægninger i det sydlige Storebælt ganske som under 1. verdenskrig, men også for fær­

gernes forsyning med kul og olie afhængig af krigens ud­vikling.

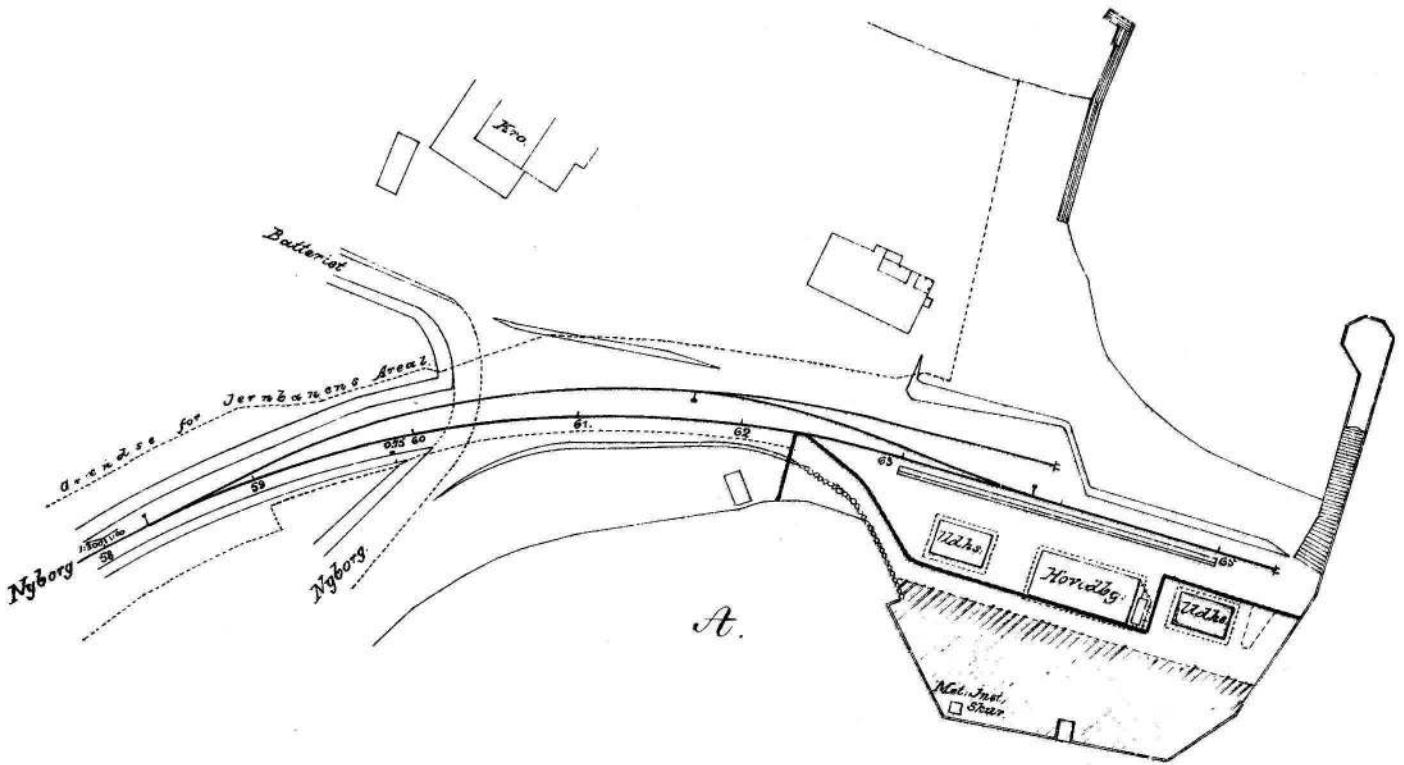
Vinteren 1939/40 var den første af de 3 hårde isvintre, landet oplevede i krigsårene. Vanskelighederne var store ved overfarten og sejladsen med færgerne blev i vidt omfang kun opretholdt fordi landets største isbryder, statsisbryder­en STOREBJØRN, blev stillet til rådighed for statsbanerne. Da det ved flere lejligheder blev nødvendigt at anvende isbryder­en andetsteds til opretholdelse af livsvigtige forsyningstran­sporter - især sejladsen med kulskibe - opstod der betydelige vanskeligheder ved overfar­ten, hvor den lille isbryder FENRIS havde vanskeligt ved at stille noget op mod ismas­serne. Isvanskelighederne varede fra den 20. januar til 31. marts 1940, og al færgesejlads var helt indstillet i perioden 1. februar - 26. februar 1940.

I en del af den periode, hvor færgesejladsen var ind­stillet, blev der på privat ini­tiativ etableret en primitiv is­bådstransport mellem Korsør (Stranden ved Sylowsvej) og Knudshoved med et par udran­gerede statsbaneisbåde og nogle private isjoller. Når materi­ellet ikke var bedre, skyldtes det, at statsbanerne ikke ville stille noget af isbådmateri­ellet fra Halsskov og Knudshoved til disposition, fordi man anså trafikken for farlig. Senere, da den private isbådstransport havde været i gang i nogle dage, stillede statsbanerne dog 8 isbåde fra Halsskov og 8 is­både fra Knudshoved til rådigh­hed for initiativtagerne (fiskere og litser), der nu fik bedre og mere velegnet materiel til di­sposition.

Andre befordringsmidler blev også taget i brug, idet man f.eks. kunne flyve til Fyn fra Korsør Nor, hvor der var ind­rettet start- og landingsbane på isen. Nogle rejsende foretrak at gå over bæltet, men mest op­sigtsvækkende var det dog, da en Ford-personbil ombygget til varevogn krydsede bæltet med 4 kasser fisk, som blev afleve­ret på Korsør station til vide­rebefordring derfra. Dagen efter passerede flere biler og motor­cykler Storebælt over isen, men ufarligt var det ikke. Lige med ét var det hele forbi, og den 27. februar var der igen færge­forbindelse over bæltet, som den 6. marts var helt isfrit.

De to følgende vintre var også meget strenge. Navnlig vinteren 1941/42, der bød på de laveste kuldegrader i flere århundreder. Denne vinter var der isvanskeligheder ved Store-

D. S. B.  
J. F.  
**SLIPSHAVN STATION.**  
(1889.)



1:1500.





bæltsoverfarten i tiden 26/1 - 28/3 1942, og færgesejladsen var fuldstændig indstillet i dagene 18. og 19. marts 1942.

Disse isvintres erfaringer resulterede i beslutningen om bygningen af en ny kraftig isbryder, som udelukkende skulle stå til rådighed for Storebæltsoverfarten enten som assistance for færgerne eller, dersom forholdene var så vanskelige, at færgesejladse var umulig, da alene at kunne besørge den

mest nødvendige passager- og stykgodstrafik over bæltet. Isbryderen blev af denne årsag forsynet med passageraptering.

Skibet fik navnet HOLGER DANSKE; det blev afleveret i 1942 fra Odense Staalskibsværft og var med sine 6.000 hk dengang Danmarks kraftigste isbryder.

S/S HOLGER DANSKE havde følgende hoveddimensioner:

Største længde overalt	68,94	m
Største bredde på fenderlisten	16,90	m
Største bredde moulded	16,50	m
Bruttoregister-tonnage	2477	t

Maskinanlæg:

Fremdrivning: 3 stk. tregangsmaskiner, hvoraf 2 var opstillet i fælles maskinrum agter og ved 100 o/m tilsammen ydede 3.600 ihk, den forreste 1.800 ihk ved 140 o/m, alle ved 70% fyldning af HT-cylinderen. Ved fuld kraft ydede alle 3 maskiner tilsammen 6.000 ihk.

Kedelanlæg: 4 stk. hovedkedler hver med 4 fyrkanaler og 4 stk. forbrændingskamre.

Kedeltryk

16 ato

1 stk. hjælpekedel med kedeltryk

7 ato

Oliebeholdning

340 t

(kunne eventuelt øges til 640 t, svarende til 21 døgn uafbrudt sejlads).

Max. fart på prøvetur

15 knob

Overførselskapacitet: ca. 150 små containere og 480 passagerer (dog 600 passagerer på særlige betingelser med hensyn til vogntlasten).

Af pladshensyn må en nærmere beskrivelse af isbryderen undlades, men interesserede henvises til SIGNALPOSTEN, 12. årgang, nr. 1 og 2, hvor skibet og dets historie er indgående beskrevet.

Den tyske besættelse af landet den 9. april 1940 betød en alvorlig skærpelse af forholdene

ved Storebæltsoverfarten, hvor man måtte påregne en øget minerefare, idet det vel kunne tænkes, at de vestlige allierede hurtigt herefter ville nedkaste magnetiske miner i bæltet i den hensigt at hindre eller vanskeliggøre færgesejladsen og derved skabe vanskeligheder for besættelsesmagten.

Der blev derfor med det formål at undgå tab af menneskeliv som følge af krigshandlinger den 16. april 1940 udsendt et fortløbetligt cirkulære, hvorefter de for passagerer under hoveddæk indrettede lokaliteter indtil videre ikke måtte benyttes af de rejsende. Denne bestemmelse gjaldt for motorfærgerne. Tilsvarende forholdsregel blev indført for dampfærgernes vedkommende, idet der dog i disse på ture, på hvilke der medførtes mange rejsende, skulle være adgang for publikum til spisesalonerne, men derimod ikke til kahytterne bag disse. Hertil kom andre instrukser, blandt andet om øgede sikkerhedsforanstaltninger ved dagligt eftersyn af alle tjenester og apteringen for besætningen.

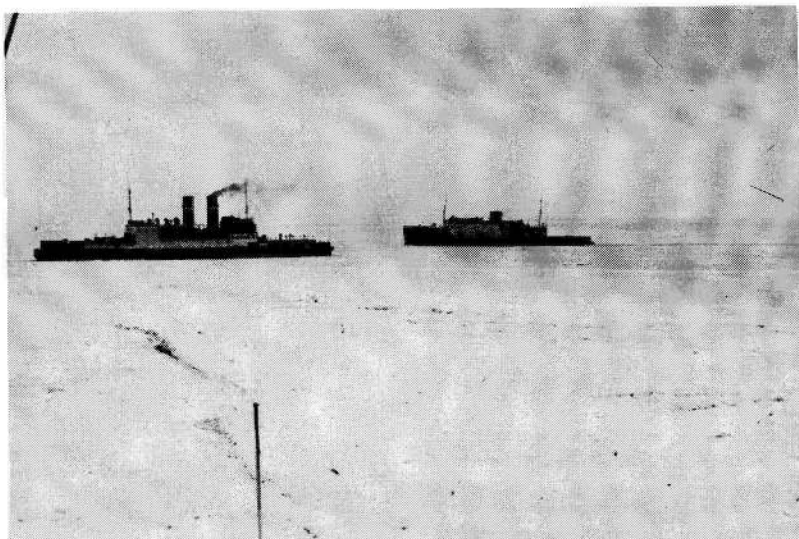
Yderligere blev det bestemt, at færgerne skulle følges ad 2 ad gangen under sejladsen, således at den ene færge overførte passagerer og den anden gods. Endvidere blev redningsmateriellet suppleret med redningsflåder, der giver større chance for redning af mennesker i tilfælde af skibsforlis end almindelige redningsbåde.

De nævnte foranstaltninger gav trangsel på færgernes promenade- og vogndæk, men ikke anledning til klager, da rimeligheden i de indførte restriktioner formentlig blev forstået af de fleste. Publikum var iøvrigt efterhånden som de trafikale vanskeligheder øgedes tilfredse, blot de kom med tog eller færge om så forholdene ikke var så komfortable.

Allerede den 14. april 1940 blev Storebæltsoverfarten udsat for den første krigshandling, idet M/F NYBORG på vej fra Korsør til Nyborg blev stærkt beskadiget ved en mineeksplosion tæt ved Sprogø. Færgen kunne kun bruge den ene hovedmotor, men var dog i stand til selv at manøvrere til en ankerplads ved Sprogø, hvorfra den senere ligeledes ved egen kraft kunne sejle til Korsør. Ingen ombordværende kom noget til.

Få dage efter - den 17. april 1940 - blev D/F ODIN på vej fra Nyborg til Korsør udsat for en voldsom eksplosion. Også denne færge kunne fortsætte sejladsen for egen kraft til Korsør, hvor den fik hjælp af en tilkaldt bjærgningsdamper. Heller ikke i dette tilfælde kom nogen ombordværende noget til.

Den alvorligste mineulykke skete den 20. april 1940, da dampfærgen CHRISTIAN IX var på vej fra Nyborg til Korsør under ledsagelse af et tysk ledsageskib. Kl. 18.30 blev færgen ramt af en voldsom eksplo-



Vinteren 1937. M/F FREIA og D/F ODIN eller D/F CHRISTIAN IX i isen.

sion, hvorefter der trængte vand ind i maskinrummet. Herefter blev passagerer og en del af besætningen i de udsatte redningsbåde overført til ledsageskibet, medens et tysk forpostskib, der hurtigt kom til stede efter eksplosionen, fik post og gods overført, hvorefter det begyndte bugsering af færgen mod Korsør. Kl. 23.00 sank færgen imidlertid på Nygrunden. Her blev den stående i ca. 1½ måned med overbygningen over vandet. I dette tilfælde var der 1 tilskadekommen, nemlig færgens 1. maskinmester, der blev skoldet af udstømmende damp.

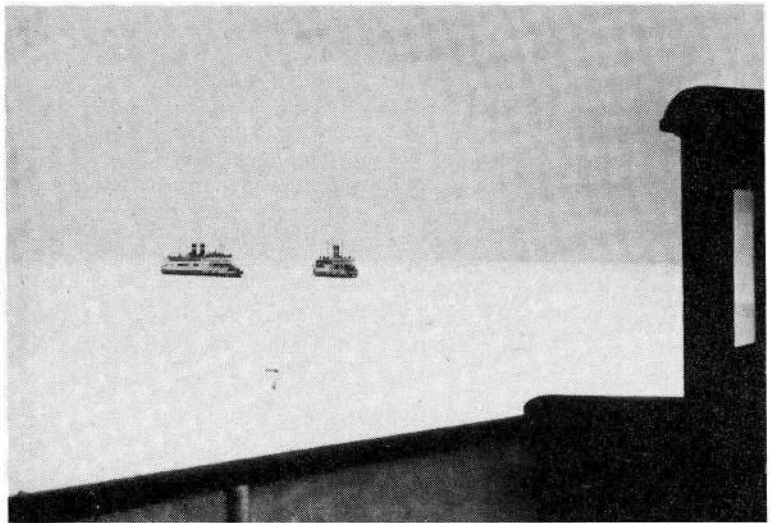
Efter bjærgningen gennemgik D/F CHRISTIAN IX en meget stor reparation med væsentlig fornyelser af skib, maskine og inventar.

Der skulle nu gå en længere periode uden større uheld ved overfarten. Lejlighedsvis var sejladsen generet af afbrydelser på grund af minefare, som forsinkede trafikken, hvortil kom mørklægningen, som gjorde rangerarbejdet ved færgerne både vanskeligere og farligere.

Sejlads om natten over bæltestet blev så vidt muligt undgået, da den ansås for at være forbundet med for stor risiko. Overførslen af posttogene var dog en undtagelse. Denne sejlads udførtes af den lille enkeltsporede dampfærge OREHOVED der var blevet overflødig som følge af ibrugtagningen af Storestrømsbroen i 1937 og nu midlertidigt var stationeret ved Storebæltsoverfarten. Færgen, der i 1940 havde gennemgået en mindre ombygning med henblik på indsættelse som automobilfærge på Storebæltsoverfarten, udførte kun denne ene dobbelttur i døgnet, hvor den iøvrigt var ledsaget af isbryderen MJØLNER.

I takt med krigens udvikling og den øgede sabotagevirksomhed i landet, måtte det efterhånden frygtes, at Storebæltsoverfarten ville påkalde sig stigende interesse, idet en afbrydelse af overfarten i kortere eller længere tid måske kunne genere tyskernes krigsanstrengelser. Senere analyser har imidlertid vist, at Storebæltsoverfarten i første række havde betydning for den indenlandske civile trafik og befolkningens forsyning med livsnødvendige varer, såsom fødevarer og brændsel, medens den militære betydning for besættelsesmagten var væsentlig mindre. Dette er muligvis forklaringen på de få sabotagehandlinger mod statsbanernes færger på overfarten.

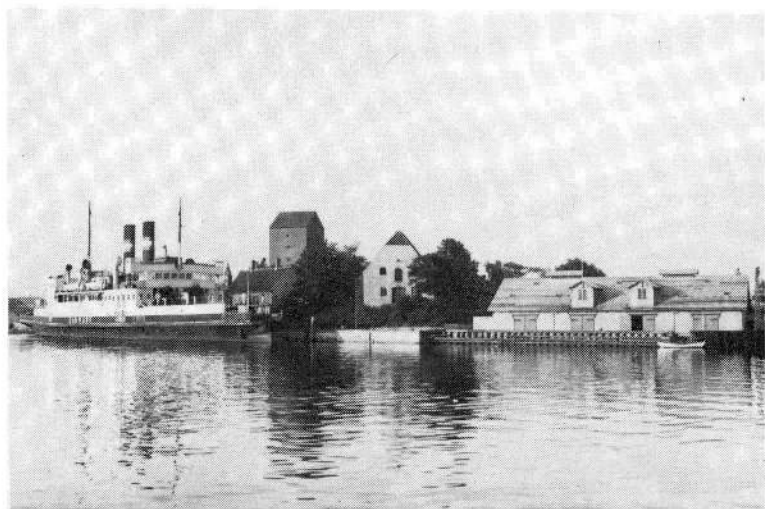
M/F SJÆLLAND var den 3. november 1943 på vej fra Ny-



Vinteren 1937. Færger i isen.



Vinteren 1937. Forrest M/F FREIA, tv. isbryderfærgen FENRIS og th. formentlig M/F NYBORG.



D/F ODIN oplagt ved fæstningen, Korsør (udateret).

borg mod Korsør og befandt sig 3 sømil fra Korsør, da der indtraf en voldsom eksplosion i den aflåsede, ubenyttede 3. kl. salon under vogndækket. Ved eksplosionen udbrod der brand i salonen ligesom stikflammer fra eksplosionen antændte red-

ningsvestene på promenadedækket, hvorved nogle rejsende blev såret.

Færgens besætning begyndte straks at bekæmpe ilden, medens færgen fortsatte sejladsen mod Korsør, hvor der over radioen var rekvireret læger, am-

balancer og redningsmandskab. Kl. 16.15, efter færgens ankomst til Korsør, indtraf endnu en voldsom eksplosion, hvorved 3 redningsfolk blev dræbt og 11 såret. M/F SJÆLLAND blev derefter slæbt ud af havnen og sat på grund på Ærtebøllepullen. Skibet var nu i brand, og ilden var så voldsom, at det brændte helt ned til vogndækket. Færgen blev senere taget af grunden og slæbt til reparation ved Nakskov Skibsværft, men den kom først i fart igen efter krigens afslutning.

Samme dag som brandkatastrofen indtraf på M/F SJÆLLAND blev D/F ODIN ramt af en voldsom eksplosion i spisesalonen under vogndækket, medens færgen lå i Nyborg. Skaderne på skibet var ret omfattende, men ingen kom noget til, da færgens besætning forinden var gået fra borde.

Sejladsen på overfarten blev straks indstillet efter de to sabotageaktioner, men den genoptoges den 5. november 1943. Aktionerne fik til følge, at der indførtes visitation af de rej-

sende forinden ombordstigningen. I den første tid udførtes visitationen af det danske politi, og efter at det var fjernet af tyskerne den 19. september 1944, af tysk personel i intermistisk opførte visitationsrum på perronerne i Korsør og Nyborg færgahal.

I efteråret 1944 blev færgerne CHRISTIAN IX, HEIMDAL og FREIA samt OREHOVED beslaglagt af tyskerne. Savnet af de to automobilfærger var vel næppe så stort på dette tidspunkt, hvorimod fraværet af de andre færger var meget føleligt ikke mindst fordi M/F SJÆLLAND jo også var borte fra overfarten.

Indenfor statsbanerne havde man fået den opfattelse, at yderligere beslaglæggelser kunne ventes, hvorfor man anså det for rigtigst at bringe så mange færger og skibe som muligt i sikkerhed i Sverige. Den 18. september 1944 lykkedes det for isbryderne MJØLNER og HOLGER DANSKE at flygte til Sverige, og ligeledes lykkedes det for M/F STOREBÆLT den 4. no-

vember 1944 at undslippe ligeledes til Sverige. Færgen var under eskorte af et tysk krigsfartøj på vej til værft i København, da den i Øresund ud for Hålsingborg fik mulighed for at lægge kursen om og sejle ind på svensk territorialfarvand. Derimod mislykkedes et forsøg i marts 1945 på at føre dampfærgen ODIN til Sverige, da færgen efter endt afløsning af den faste færgen på København-Malmøoverfarten var på vej tilbage til Storebæltsoverfarten.

Antallet af færger, der var til rådighed ved Storebæltsoverfarten var ved besættelsens ophør væsentligt reduceret, hvilket naturligvis ikke kunne undgå at skabe problemer. Nogen bedring i situationen indtraf dog, da M/F SJÆLLAND i efteråret 1945 igen kom tilbage efter den omfattende reparation. Men trafikmængden over bæltet var i stærk stigning, det gjaldt såvel den indenlandske som den udenlandske trafik. At specielt den internationale trafik var i stærk stigning skyldtes de efter krigsafslutningen herskende politiske forhold i Tyskland med opdelingen af landet i et Øst- og et Vest-Tyskland. Herved var indtil videre al trafik over Østersøen mellem Sverige og Danmark på den ene side og Vesttyskland på den anden ophørt. Eneste forbindelse mellem Skandinavien og Vesteuropa gik gennem Danmark via Storebælt, og selv om den internationale trafik i de første efterkrigsår var af betydeligt mindre omfang, end den er blevet sidenhen, opstod der et betydeligt pres på såvel jernbanestrækningen København-Padborg som færgeforbindelsen over Storebælt. Det må i denne forbindelse erindres, at lufttrafikken kun langsomt var ved at komme i gang, samt at kørslen med privatautomobiler kun var blevet genoptaget i beskedent omfang og i de første efterkrigsår undergivet mange generende restriktioner.

Den eneste virkelige trafikfaktor var jernbanerne, der dog led meget under den som følge af krigen manglende vedligeholdelse af spor og rullende materiel. Enkelte steder tillige af følgerne af den i besættelsesårene udførte sabotagevirksomhed med sprængning og beskadigelse af kommandoposter og andre vitale anlæg.

Statsbanerne var således ikke mindst med hensyn til færger ved Storebæltsoverfarten ikke så godt rustet til afvikling af den store trafik, der efterhånden blev tale om. Man havde ganske vist allerede under krigen afgivet ordre på bygning



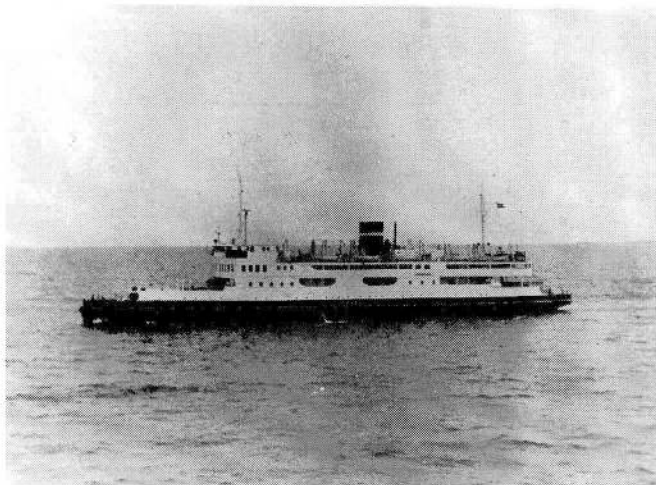
D/F ODIN som automobilfærgen under udsejling fra Korsør, 1937.



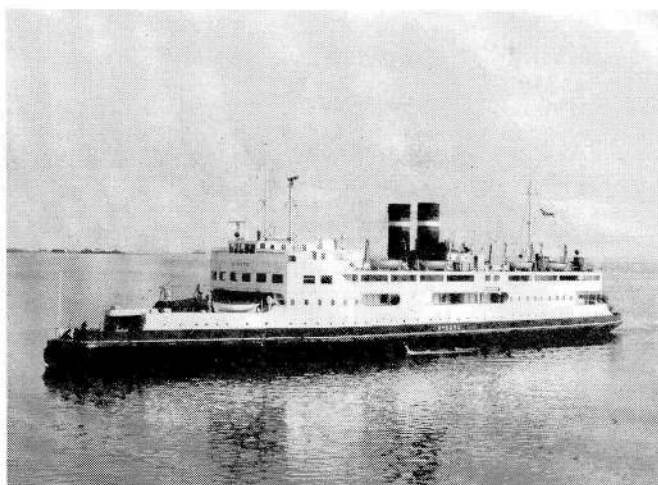
Herover: Sporterrænet i Korsør, form. sidst i 1950-erne.

Herunder: Brandholmen ved Strandvejen, Korsør. Her er nuværende 4. færgeløje delvis anlagt.





M/F KORSØR

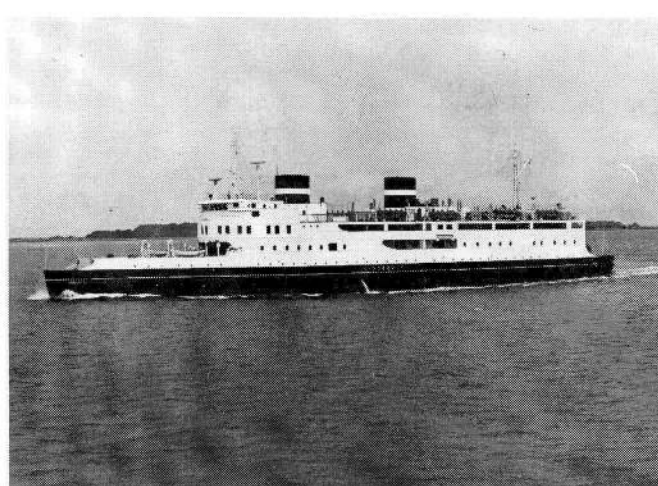


M/F NYBORG

De 4 kendte motorfærger bygget før anden verdenskrig. Alle er nu udrangerede.



M/F SJÆLLAND



M/F STOREBÆLT

af endnu en 3-sporet motorfærge, men det var med henblik på udrangering af den gamle dampfærge ODIN. Den nye motorfærge - M/F FYN - der blev bygget af Burmeister & Wains skibsværft i København, blev på grund af materialemangel først afleveret til statsbanerne i 1947. På dette tidspunkt fastholdt man beslutningen om at udrangere S/F ODIN, hvis vedligeholdelsestilstand som følge af den trufne beslutning var mindre god. S/F ODIN blev derfor udrangeret og solgt til opbrugning i 1948. Muligvis burde færgen på baggrund af den store stigning i trafikken have været bevaret endnu nogle år.

De første efterkrigsår ved Storebæltsoverfarten var som nævnt præget af stor trafik, hvad der af foran nævnte årsager medførte lange ventetider for overførsel af gods, adgangsbegrænsninger for togrejssende, der ikke kunne komme med færgerne i visse perioder uden at være i besiddelse af en særlig adgangsbillet og endelig en stadig stigende kø af

ventende automobiler til overførsel over bæltet efterhånden som automobiltrafikken for alvor igen kom i gang.

Til alle disse vanskeligheder kom i 1947 endnu en isvinters besværligheder. Dog var statsbanerne denne gang bedre rustet end tidligere, idet man nu disponerede over den nye kraftige isbryder HOLGER DANSKE. Isbryderen gik i arbejde den 11. januar 1947 og var i uafbrudt virksomhed i 86 dage helt frem til den 7. april 1947. Isvanskelighederne var så alvorlige, at HOLGER DANSKE var alene om at besørge trafikken over Storebælt i ikke mindre end 21 dage, medens isbryderen de andre dage assisterede færgerne og tilmed også fik tid til at hjælpe andre skibe. Som følge af afbrydelsen af færge-sejladsen opstod der en alvorlig vognophobning på begge sider af bæltet, hvorfor alle disponible sidespor både i det sydlige Jylland og på Fyn inklusive Knudshovedsporet måtte tages i brug til henstilling af ventende godsvogne, ja, endog

nogle af de fynske landstationers overhalingsspor blev benyttet til ventende godsvogne.

Medvirkende til de store problemer ved Storebælt var iøvrigt, at de udenlandske godsvogne sydfra trods aflysning af godsvognsoverførslen over Storebælt alligevel blev ved med at ankomme til Padborg samtidig med, at der over Esbjerg havn på grund af isforholdene var en usædvanlig stor trafik.

Som det fremgår kunne der over Storebælt takket være HOLGER DANSKE opretholdes en efter omstændighederne nogenlunde tilfredsstillende persontrafik og en nødtørftig befordring af post og stykgods. Dette sidste ikke mindst ved hjælp af de samtidig med isbryderen anskaffede containere, der viste sig særdeles velegnede til dette formål. HOLGER DANSKE kunne på hver tur udover 600 passagerer medtage ca. 100 containere, der om fornødent blev suppleret med trækvogne, der viste sig specielt velegnet ved befordring af fisk og kød samt rejsegods. Alt gods

måtte imidlertid omlæsses dels i omladehallen i Fredericia og dels i Nyborg, hvor arbejdet måtte udføres i fri luft.

Problemerne var også store for de mange ventende lastautomobiler i de to færgenhavne med bl.a. frosne motorer og sprængte kølere. Ingen kunne jo vide noget om, hvornår det blev muligt at komme over bællet, da situationen som så ofte før skiftede fra time til time.

Landgangsforholdene for de rejsende, der selv måtte gå ombord eller i land fra færgerne - og det var i disse år de fleste - var efterhånden utilfredsstillende. Som tidligere nævnt kom de fleste rejsende ombord og i land via færgernes vingedæk, der i færgenhavnene med en landgangsbro blev sat i forbindelse med særlige landgangsplatforme i land. Specielt på færgerne bevirkede de snævre pladsforhold på vingedækkene og de derfra førende trapper til promenadedækket, at det kunne vare længe inden alle rejsende var kommet ombord henholdsvis i land. Herved kunne der opstå forsinkelser i færgesejlsden og toggangen. Tillige var trapperne ubekvemme for de rejsende.

Det blev derfor besluttet at ændre disse forhold ved at der i land blev bygget nye høje landgangstrapper, fra hvilke de rejsende kunne gå ombord eller i land direkte fra færgens promenadedæk. Den første trappe blev opstillet ved 4. leje i Nyborg i 1950 og ved de øvrige færgelaje i de to overfartsbyer de følgende år.

De nye landgangstrapper krævede naturligvis nogle ændringer på færgerne (D/F CHRISTIAN IX dog undtaget), der efterhånden som de kom til værftseftersyn blev forsynet med 2 stk. elektrisk styrede sidelanggangsporte på promenadedækket.

I Nyborg blev et nyt jernbanefærgelaje (5. leje) taget i brug i 1953. Det nye leje betød en stor forbedring af tilkørselsforholdene for automobiler, der som bekendt endnu på dette tidspunkt i stort omfang blev overført med jernbanefærgerne. Anlægget medførte en del ændringer i Nyborg færgenhavn, blandt andet flytning af maskinafdelingens kulgård.

Den store trafik over Storebælt nødvendiggjorde anskaffelsen af endnu en 3-sporet jernbanefærg. Den nye færg, der blev bygget af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S, fik navnet DRONNING INGRID. Færgeren blev afleveret til statsbanerne i 1951 og svarede i de fleste detaljer til de nærmest

forud leverede motorfærg M/F FYN og M/F STOREBÆLT. M/F DRONNING INGRID kom imidlertid i første omgang kun til at gøre tjeneste ved Storebæltsoverfarten i kort tid, idet den fra den 23. maj 1954 efter en ret omfattende ombygning blev indsat på den i 1951 etablerede færgerute Gedser-Grossenbrode. Her sejlede færgeren indtil den nye 3-sporede jernbanefærg M/F KONG FREDERIK IX kunne indsættes på overfarten fra den 18. december 1954, hvorefter M/F DRONNING INGRID har været reservefærg for Østersøoverfarterne.

Samtidig med M/F DRONNING INGRIDs omstationering blev nogle af de mest benyttede in-

ternationale eksprestog omlagt fra Storebæltsoverfarten til Gedser-Grossenbrodeoverfarten, hvorved der blev opnået en tiltrængt aflastning af førstnævnte overfart.

Forholdene for overførsel af automobiler over Storebælt forværredes i begyndelsen af halvtredserne i takt med den stigende private automobilkørsel. Statsbanerne søgte at imødegå det stigende pres gennem anskaffelsen af endnu en automobilfærg, der fik navnet BROEN. M/F BROEN blev bygget i 1952 af Frederikshavn Værft og Flydedok. Færgeren, der senere fik navnet KALUNDBORG, har følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene	80,0 m
Største bredde på fenderlisten	13,5 m
Største bredde på spant	13,18 m
Bruttoregister-tonnage	2.150 t
Maskinanlæg:	
Fremdrivning: 2 stk. 10-cylindrede to-takts dieselmotorer af Burmeister & Wains fabrikat. Cylinderdiameter 350 mm, slaglængde 620 mm.	
Max. omdrejninger pr. minut	300
Samlet max. hestekraft	5.200 ihk
Hjælpe-motorer: 3 stk. 5-cylindrede fire-takts Møller & Jochumsen dieselmotorer á 280 ehk hver direkte koblet til en 192 kW 220 V Thrige jævnstrømsdynamo. Endvidere blev færgeren udstyret med 1 stk. 6 kW nøddieseldynamo.	
Max. fart	18 knob
Overførselskapacitet: ca. 70 almindelige personautomobiler og 600 passagerer.	

Med det omfang overførslen af automobiler over Storebælt antog i disse år stod det imidlertid klart, at det ikke var tilstrækkeligt længere at anskaffe de relativt små automobilfærg, som man hidtil havde

gjort og supplere sejlsden med disse ved indsættelsen af jernbanefærger på de mest belastede tidspunkter. I disse år opstod de lange bilkøer gennem overfartsbyerne og langt ud på de tilstødende landeveje. En



S/F BETULA. Den private Storebæltfærg i en kort periode.

radikal ændring måtte tilvejebringes, hvilket kunne ske ved en udflytning af sejladsen med automobilfærger til Halsskov på Sjællandssiden og Knudshoved på Fynssiden samt anskaffelse af større færger med flere automobildek og derved større overførselskapacitet.

I vinteren 1953/54 nødvediggjorde isforholdene ved Storebæltsoverfarten, at HOLGER DANSKE måtte tilrigges den 30. januar 1954, men først den 19. februar kom den i arbejde. Som så ofte før var det på Nyborg fjord, de største vanskeligheder opstod, og her kolliderede isbryderen om aftenen den 23. februar 1954 med M/F BROEN, der fuldt lastet var på vej fra Nyborg til Korsør. M/F BROEN var med sin i forhold til skibets størrelse gode maskinkraft et af statsbanernes bedste kort i bestræbelserne på at holde færgetrafikken i gang over bæltet. Ved kollisionen blev HOLGER DANSKE ramt midtskibs og fik en svær lækage under vandlinjen. Efter kort tids forløb sank isbryderen på 7 meter vand. 2 medlemmer af maskinbesætningen omkom, medens 1 pådrog sig 3-grads forbrændinger af den udstrømmende damp. M/F BROEN, der havde fået alvorlige skader i stævnen, gik tilbage til Nyborg, hvorefter sejladsen på Storebæltsoverfarten straks blev indstillet, idet sejlad i Nyborg fjord uden isbryderassistance ikke var mulig. Statens istjeneste stillede så hurtigt som muligt de to statsisbrydere LSBJØRN og LILLEBJØRN til rådighed, og takket være disse samt en hurtig bedring af isforholdene blev overfartsforholdene i løbet af kort tid normale igen.

HOLGER DANSKE blev hurtigt hævet og gik til reparation i København hos Burmeister & Wain. Den 23. juni 1954 kom isbryderen tilbage til Storebæltsoverfarten efter en omfattende reparation og ombygning af visse dele af skibet. HOLGER DANSKE blev imidlertid ikke som vanligt på denne årstid lagt op, men derimod indsat som ekstra bilfærge. Presset af automobiler til overførsel var nu steget så meget, at statsbanerne måtte indsætte alt sejlklart materiel, der overhovedet kunne skaffes. Isbryderen kunne som automobilfærge medtage 35-40 almindelige personautomobiler, så det var ret begrænset, hvor store indhug den kunne gøre i de lange bilkøer.

Isbryderen blev indsat som ekstra bilfærge indtil indvielsen af den nye overfart mellem Halsskov og Knudshoved i 1957 på de mest belastede tidspunk-

ter om sommeren og ved enkelte andre særlige lejligheder på tidspunkter med stærk trafik udenfor sommersæsonen.

Endvidere skal det nævnes, at statsbanerne i foråret og efterårsferien 1956 samt en kort periode i 1957 havde lejet Sydfyenske Dampskibsselskabs M/F LOLLAND, der sejlede som bilfærge på den gamle automobiloverfart mellem Korsør og Nyborg.

I denne forbindelse skal iøvrigt også omtales oprettelsen af den private automobilfærgerute over Storebælt, hvor sejladsen blev påbegyndt den 2. juni 1954. Den dengang kendte skibsreder Jørgen Jensen fra Skandinavisk Linietrafik (Tuborg Havn-Landskrona) havde chartret en svensk færge, der ellers normalt sejlede med sukkerroer mellem Gotland og det svenske fastland. S/F BETULA, der kunne medtage 50-55 almindelige personautomobiler og ca. 200 rejsende, var imidlertid ikke særligt godt egnet til sejlad på Storebælt og heller ikke særlig komfortabel. Pressen hylkede imidlertid dette private initiativ, og nægtes kan det heller ikke, at der var en vis baggrund for den private ind-

sats, som i modsætning til statsbanerne dengang gav mulighed for pladsreservation for automobiler.

S/F BETULA sejlede indtil den 23. september 1954, hvorefter den ligeledes chartrede norske bilfærge PETER WESSEL fra og med den 4. oktober 1954 sejlede mellem Korsør og Nyborg. M/F PETER WESSEL, der kunne medtage ca. 70 personautomobiler og ca. 400 passagerer, var noget mere egnet til sejladsen på Storebælt. Sejladsen ophørte pludseligt den 29. januar 1955 og blev ikke siden genoptaget.

Imidlertid var etableringen af den nye overfart Halsskov-Knudshoved vedtaget ved lov af 11. juni 1954, hvorefter overfartsforholdene for de automobilkørende ville blive helt anderledes og stærkt forbedret. Sidste del af denne artikelserie skal derfor omtale udførelsen af dette projekt og tiden derefter frem til i dag, hvor der igen tales om en sammenlægning af automobil- og jernbanetrafikken over Storebælt, såfremt bygningen af en Storebæltbro enten bliver udskudt eller helt opgivet.

Ib V. Andersen

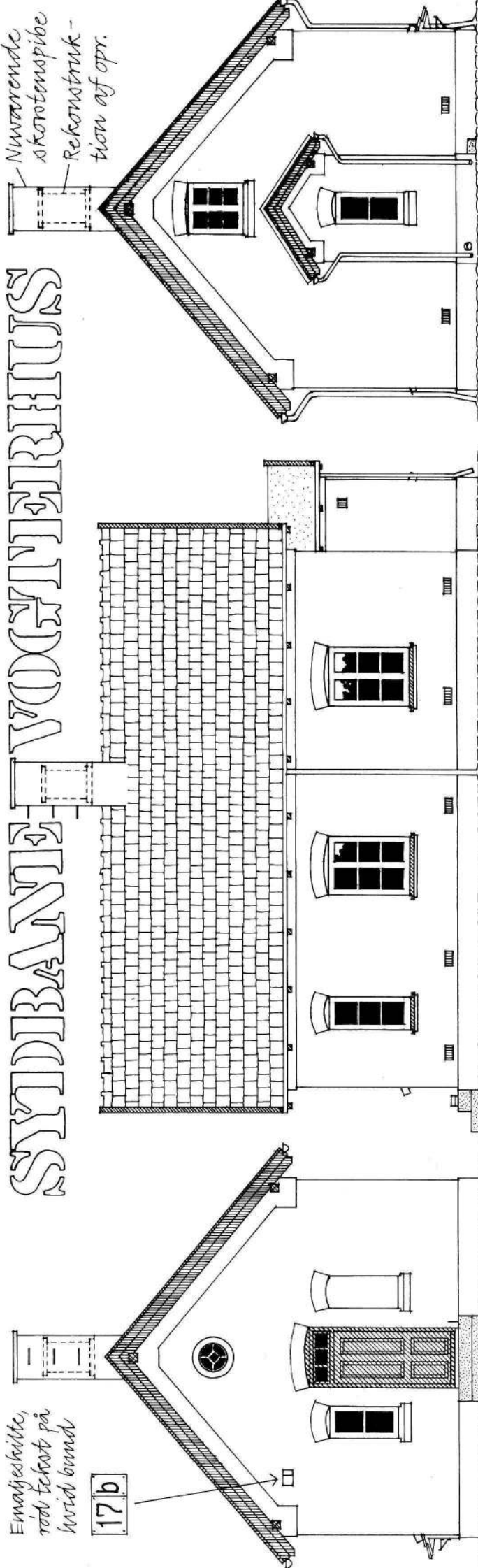


"Høj" landgangstrappe i Korsør ca. 1950. Unægtelig noget primitiv i forhold til de forhold, vi kender i dag.

# STADSBANE VOGTHERRHUS

Enmæleskrifte, rød tegl på hvid bund

17 b



Nuværende skorstenspipe  
Rekonstruktion af opr.

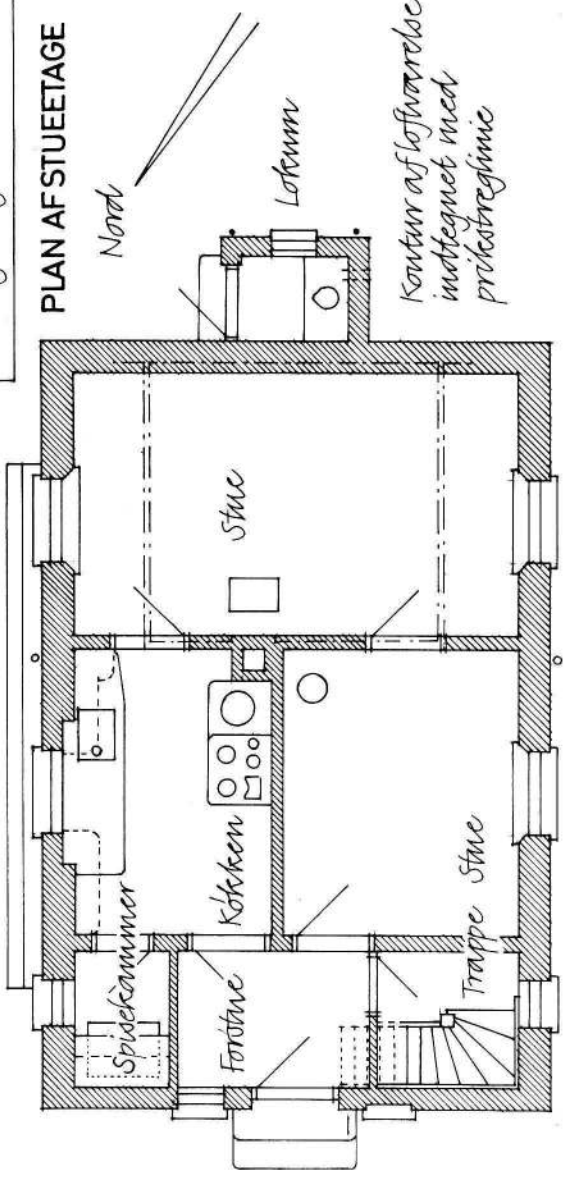
MOD NORDVEST (MOD JERNBANEN)

MOD SYDVEST (OPRINDELIG »FACADE«)

MOD SYDØST

Repro-kontrol: når denne linie er 100 mm lang, er tegningen i målestoksforhold 1:87

PLAN AF STUEETAGE



Nord

Loft

Kontur af loftræbse indtegnnet med prikstrøglinie

10 meter

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

MOD NORDØST (»BAGSIDE«)



# VOGTERHUS VED SYDBANEN

Af Povl Wind Skadhauge.

Ved den gamle sjællandske syd-bane har der været en bevogtet jernbaneoverskæring, hvor vejen fra Haslev til Sofieldal krydse-de. Denne overkørsel, nr. 155, er forlængst nedlagt i forbindelse med ændret vejføring. Vogterhuset er imidlertid blevet stående, og det har været beboet indtil 1983. Den videre skæbnefortællings hovedpunkter er: ubeboet hus, hær-værk, bohavet flyttet, mere hær-værk, nedrivning. Følgende notater er en slags si-tuationsrapport fra oktober 1983.

Der er en del vogterhuse af samme type på strækningen, men dette påkalder sig særlig inter-esse. Det ligger alene i en skov (Haslev Orned), men dog ved al-farvej og ikke egentlig afsides. Der er kun 3/4 km til nærmeste nabo og 1½ km til Haslev stations hovedbygning. Alligevel er det rigtigt, som det hævdes i teksten til et billede af huset øverst side 128 i SIGNALPOSTEN nr. 3, 1980, at en århundrede er gået næsten sporløst hen. Det er ene-stående. Her er ingen elektrici-tetsforsyning, ingen vandinstal-lation, end ikke en vingepumpe i køkkenet. Alt vand må pumpes op med hånden ude og bæres ind fra en brønd nær husets vestlige

hjørne. Ingen flaskegas, ingen forsatsvinduer eller termoruder, ingen isoleringsmætter, ingen centralvarme, ingen faste skabe. Ingen fornyelser eller bygnings-ændringer bortset fra udskiftning af køkkenbordet, lemmen til "kø-lerummet" i spisekammerets gulv samt skorstenspipen - hvis ek-straordinære højde må skyldes de vanskelige trækforhold, der næ-sten automatisk følger af omgi-vende store træer i kombination med den omstændighed, at der er tilsluttet både komfur/gruekedel, to kakkelovne i stueetagen og en i loftsværelset. I denne sammen-hæng må endvidere nævnes et nu forvitret cementpudslag på den bro-lægning, der i ca. 1 meters bredde er ført hele vejen rundt om huset og brønden. Endelig må det "indrømmes", at der i de al-lerseneste år er indført KTAS-te-lefon. Men beboerne har været nøjsomme i dette ords grundbetyd-ning, og deres levevis har ikke været meget forskellig fra, hvad husets første beboere oplevede som den selvfølgeligelige hverdag.

Inden nedrivningen kom rigtigt i gang, var der mulighed for at besigtige bygningen lidt nærmere og foretage en opmåling, hvis re-sultat bringes her. Sammen med fotografier og efterfølgende be-skrivelse kan tegningen være ar-bejdsgrundlag for udførelse af

vogterhuse til danske modelbane-anlæg, uanset om situationen skal være den oprindelige eller en af de afløsende (automatiske bomme, klokker og blinklys alene, via-dukt, helt ændret vejføring). Tegningen reproduceres i mål 1:87 ligesom tegningerne i artiklen "Ganske almindelige huse" i SP nr. 3/1983 og kan benyttes til andre målforhold ved anvendelse af de dér gengivne omsætningsska-laer m.v.

Sammenlignet med de i nævnte artikel viste stationsby-typehuse er vogterhusene virkelig små. Det bebyggede areal er begrænset til 50 m<sup>2</sup> + 2 m<sup>2</sup> til lokummet, og tanken går nærmest i retning af et sommerhus. Men helårsbeboelse for en familie? Det største rum er kun 15 m<sup>2</sup>, og det andet bebo-elsesrum i stueetagen er mindre end 9 m<sup>2</sup> (og næsten ikke til at møblere), så det er ligefrem en tilsnigelse at benævne det "stue" som på plantegningen. Loftværel-set er ganske vist lidt over 10 m<sup>2</sup> og dermed et værelse efter nu-tidig terminologi (hvor rum under 10 m<sup>2</sup> kaldes kamre), men skråvæg-gene og den kun 185 cm fri højde gør alvorligt indhug i rumfang og brugsmuligheder. Til gengæld er huset overordentlig solidt. Yder-væggene er 1½ sten, alle tradi-tionsmæssige er tømrer- og snedkerar-bejde er overdådige, fx er spære-ne 3½x7" som ved et langt større hus. Selv gavlhængsspærene har denne dimension. Det hele er en charmerende blanding af det meget nøgterne (navnlig udtrykt i lang-siderne) og det lidt mere ambiti-øse (gavlne er tilstræbt monu-mentale; ud mod jernbanen er man tyet til en blanding for symme-triens skyld, og lokummet er fak-tisk blandt de flotteste i kon-geriget).

Murværket er af gule, ret glatte sten i krydsforbandt med kehlet fuge. Skiftegangen er me-get nær 15 skifter pr. meter. Soklen er muret og syner 5 skif-ter (= ca. 33 cm) høj over ter-ræn. Fremspring af sokkel samt murværk under tagkanter er 2-3 cm (1"). Vinduer sidder 10 á 10,5 cm (4") tilbage for facadeflugten, dog kun 4-5 cm ved forstue, lokum og i loftværelse. Sålbanke er lagt af mursten i skråtstillet ruls-kifte. På sydvestsiden, der oprindeligt var husets forside i den forstand, at det var den, man så fra vejen, er sålbænke dog af blå skifer, understøttet på et almindeligt murstensskifte, der er trukket 1" frem. Vinduer i stueetagen og udvendige døre er



Til højre ses den vejstrækning, som ikke fandtes, da banen blev anlagt og huset bygget. Den-gang ville derimod en vej have været at se på tilsvarende måde i billedets venstre side. Den gik gennem det, der senere blev urte- og frugthave (der er ingen prydhave eller opholds-have), og den ville have strejft det store ud-hus, hvis det havde eksisteret. Sporet kommer til syne ved dette. Fra spormidte til vogterhu-sets gavl er der ca. 8 meter (13 alen). Nuvæ-rende skinneoverkant ligger mellem ½ og ¾ me-ter over terræn ved hus. Foto forår 1974.



Her kan man få et indtryk af, hvor smalt sådan et hus med under 6 meters husdybde er (se også snittegningen). - Det tidligere vogterhus er i tidens løb omgivet med en hel samling af skure til brændsel, redskaber, gødning, kartofler, frugt - og høns. Men alle disse udhuse er opført på så tilfældig måde, at det ville være meningsløst at måle dem op. Materialerne er træ, træbeton, pandeplader og tagpap. Det største skur er malet med svenskrød træmaling og har hvide vinduer. Foto forår 1974.



Et andet tidligere vogterhus af ganske samme type som det opmålte, men placeret ca. 1½ m højere end skinneoverkant, og med spejlvendt plan. Huset ligger på sydbanens modsatte (nordvestlige) side, ved overkørsel nr. 173, og flere billeder fra stedet findes side 135 i SP nr. 3/1980. Også denne situation kunne være værd at efterligne på en modelbane. Det til lyd- og lysanlæg hørende relæskab, hvis tag er i forgrunden til venstre, befinder sig på fotografens side af skinnerne. Foto august 1979.

overdækket med 1 stens buede stik med 1 skiftes pilhøjde. Ved vindue i loftværelse er der ligeledes 1 stens stik, men kun 3-4 cm pilhøjde (på et andet hus af typen er iagttaget større pilhøjde, men kun ½ stens stik over det tilsvarende vindue). Det runde (støbejerns)loftvindue er indrammet af et rulskifte, der ligesom stikkene er uden fremspring. Ristene over soklen, hvis overkant med undtagelse af lokum svarer

til indvendigt gulvniveau, tjener til ventilation af murværkets hulrum, og korresponderende riste findes nedfaldet yderst i hver side af loftgulvet. Murværket fremtræder skjoldet navnlig på soklen og nederst på lokummets ydervæg, men er andre steder utrolig frisk og lyst (en virkning af den rene luft i skoven?).

Trappetrin, både ved husdør og lokumsdør, er af granit. På indgangsdørens øverste trin er

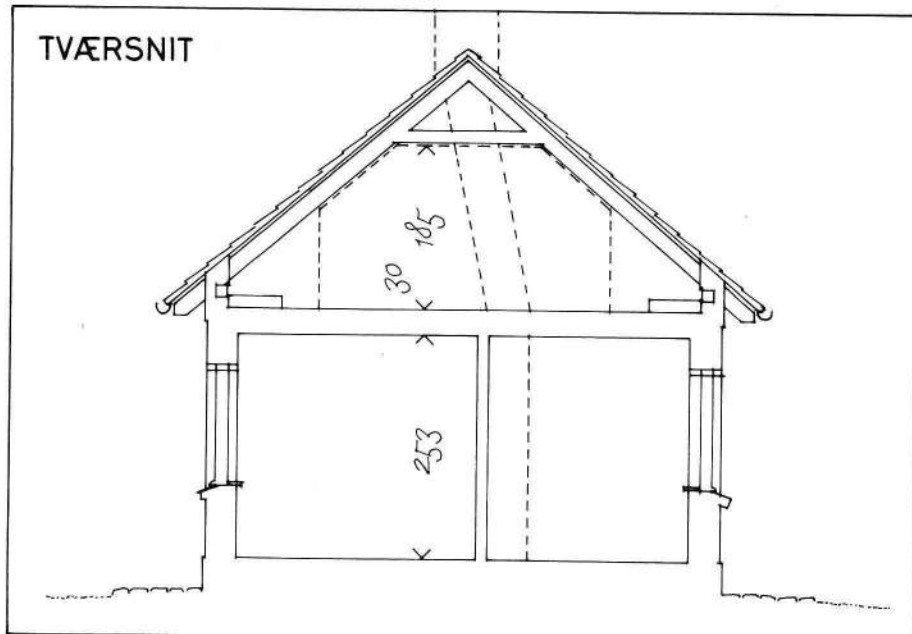
der et skrabejern til fodtøjet. På nordøstfacaden er monteret 3 stk. ophængsbeslag til stige, ikke direkte i mur, men på træknagte, der bærer et skærmtag af 2 stk. 8" brædder. Stigeskjulets tilstand er så dårlig, at oprindelig behandling med maling (eller måske karbolineum?) ikke kan fastslås. Stigen mangler.

Alt træ i tagudhæng er høvlet. Vindskeder og spær har kraftige affasninger. Åsenes ender er tilskåret i en flad pyramide, og alt dette træværk er tillige med de udvendige døre malet i den nærmest klassiske mørkegrønne farve. Vinduerne er derimod malet hvide, og det var ikke muligt umiddelbart at finde spor af tidligere grøn maling, som man måske ville forvente. Men det udelukker ikke, at vinduerne kan have været grønne engang; blæselampen er ikke opfundet lige fornylig. Vinduerne underkarmstykker har en kraftigt fremspringende vandnæse med stor afrunding.

Taget på selve huset er dækket med røde dobbeltrillede og i forbandt oplagte falstagsten fra Kählers teglværk, Korsør. På lokumstilbygningen er der tagpap, som ved tilslutning til husgavlen er bøjet ca. 3 cm op og tilsyneladende indmuret under et skifte, der er lagt med det lille tags hældning. Tegltaget er frisk og rødt, men mosgroet på nordøstsiden. Om det er bygningens oprindelige tag, vides ikke, men lagtegangen synes i hvert fald ikke at være ændret undervejs.

Den, der vil forsyne sin model (sine modeller?) med skorstenspipe af ældre type, bør bemærke, at den med punkteret streg antydede rekonstruktion er lidt usikker. Der kan godt have været gjort mere ud af toppen, og "skaftet" kan have været et par skifter lavere. Men i øvrigt må man nok regne med, at den på opmålingstidspunktet eksisterende pipe kan være den tredje i husets levetid, og det er ikke sikkert, at første og anden pipe har været ens, selv om de sandsynligvis har lignet hinanden i at være af den spinkle type med ½ stens vanger, dvs. tværsnit ca. 47x47 cm i "skaftet". Det er foran nævnt, at huset er ekstra solidt bygget. Men ingen regel er uden undtagelse, hedder det. Skorstenen er et svagt punkt. Den er trukket kraftigt sidevæts som vist i tværsnittet og desuden lidt i husets længderetning (sammenlign plan og facade). I tilfælde af ildebrand vil skorstenen derfor styrte ned, så snart den understøttende tømmerstol er tilstrækkelig svækket. Sådanne skorstenstrækninger, som før i tiden snarere var reglen end undtagelsen, er da også forbudt nu om dage.

## TVÆRSNIT



Murene var øverst beskyttet af en række skråtstillegte tagsten.

Endvidere sad stationskiltet på muren mod perrenen.

Varehuset er lavet af 1 mm krydsfiner, der er ridset som brædder, og farvet rødt med et trækonserveringsmiddel, der giver det et passende mat, let falmet udseende. Derefter er siderne savet ud efter tegningen, medens gavlene er udskåret som på tegningen, dog ÷ 2 gange materialetykkelsen.

I vinduesåbningerne er, ligesom i stationsbygningen, sat vinduer af klart plast el.lign. hvor vinduesrammer og -sprogser er markeret med strimler af hvidt selvklæbende papir.

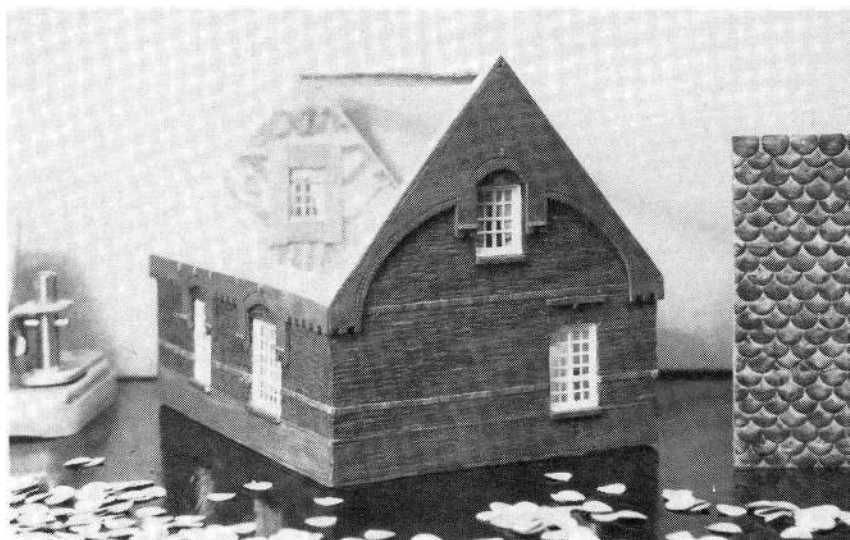
# Vi Bygger

## HARESKOV St. II

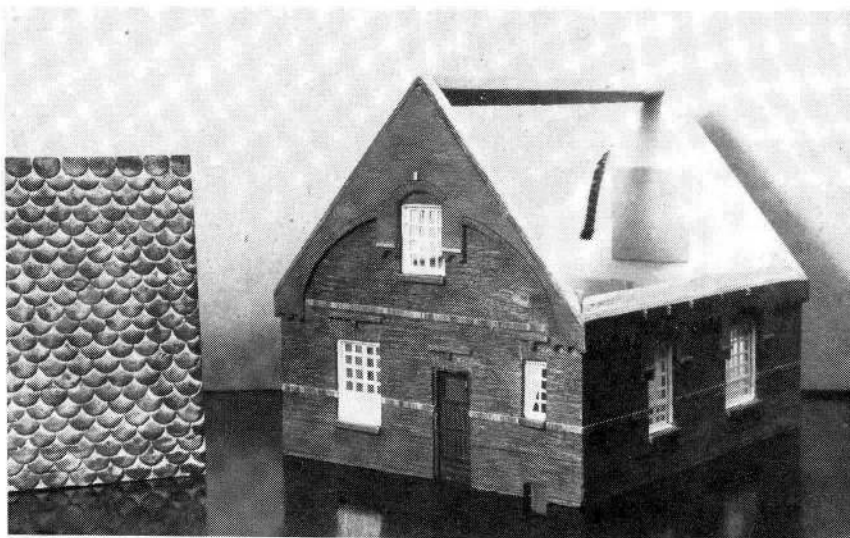
I sidste nummer afsluttede vi bygningen af selve stationen, og vi fortsætter denne gang med det lille udhus med bl.a. toiletter for de rejsende.

Det fremstilles efter samme retningslinier som stationsbygningen og dette gælder også for den lille toiletbygning i gården for personalet, dog har denne bygning kun et svagt skrånende tag beklædt med tap-pap. Dette tag er illuderet med papirstrimler lagt og fastlimet som tagpap med nederste bane først. Sluttelig er det malet sort.

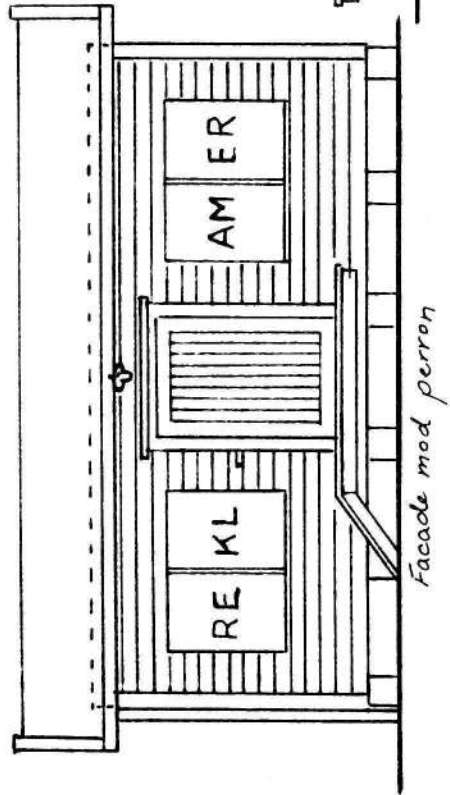
Mellem stationsbygningen og udhuset var bygget to mure af røde teglsten, som dog var pudsede på gårdsiden og stod i det g(rå) puds. I hver af murene var der tre felter hvor teglstenene var trukket  $\frac{1}{2}$  sten tilbage. Dette var tilfældet på begge sider af muren, dog var midterfeltet på vejsiden, som det kan ses på tegningen, udnyttet til den lille plankedør ind til gårdspladsen. Denne dør var rødmalet. Bemærk, at døråbningen var svagt hvælvet i modsætning til de øvrige felter, der havde lige overkant.



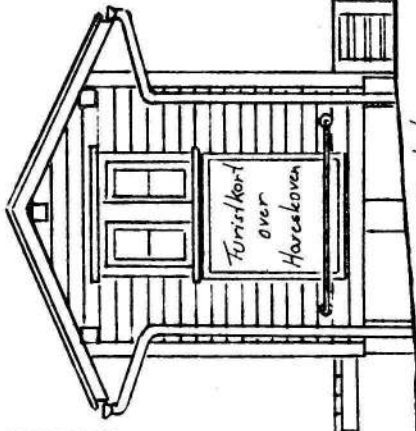
Vejside og gavl. Til højre lidt af taget, hvor "pandekagerne" er tydeliggjorte af hensyn til fotograferingen. Nederst løse "pandekager".



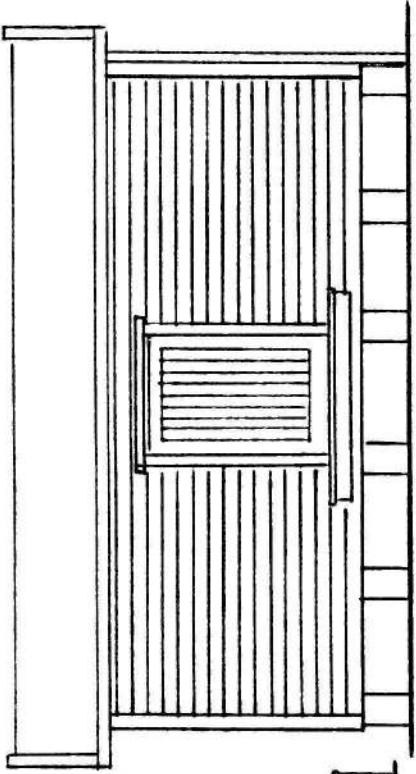
Vejside og gavl (mod gårdsplads). Til venstre lidt af taget med "pandekagerne".



Facade mod perron

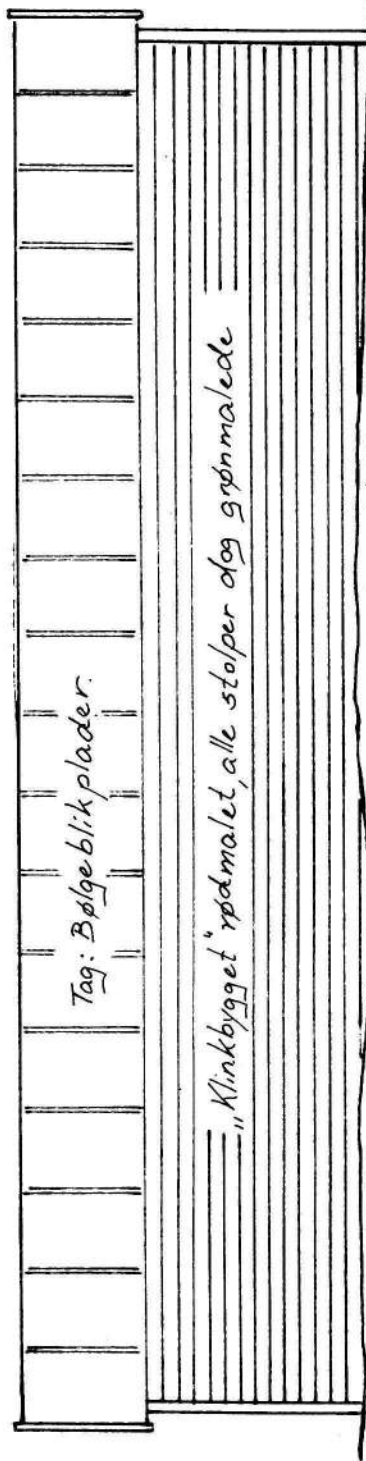


Facade mod station



Facade mod vej

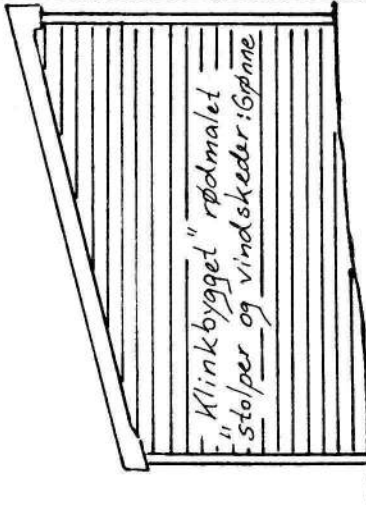
## Hareskov st.



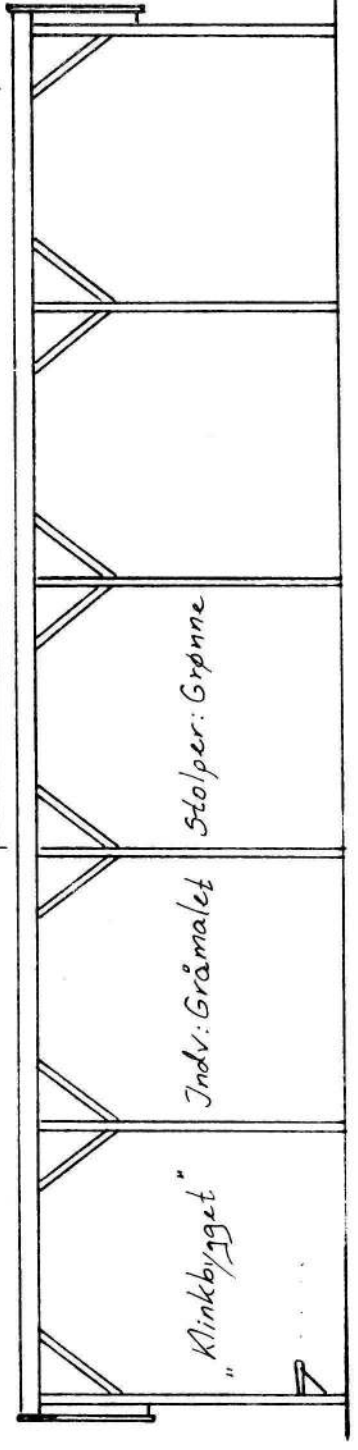
Tag: Bølgeblikplader

"Klinkbygget" rødmalet, alle stolper dog grønmaled

10 cm i 1:87

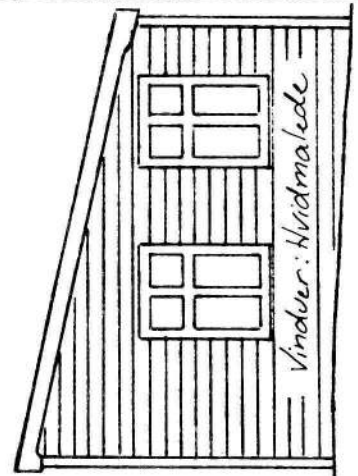


"Klinkbygget" rødmalet  
"stolper og vindskeder: Grønne

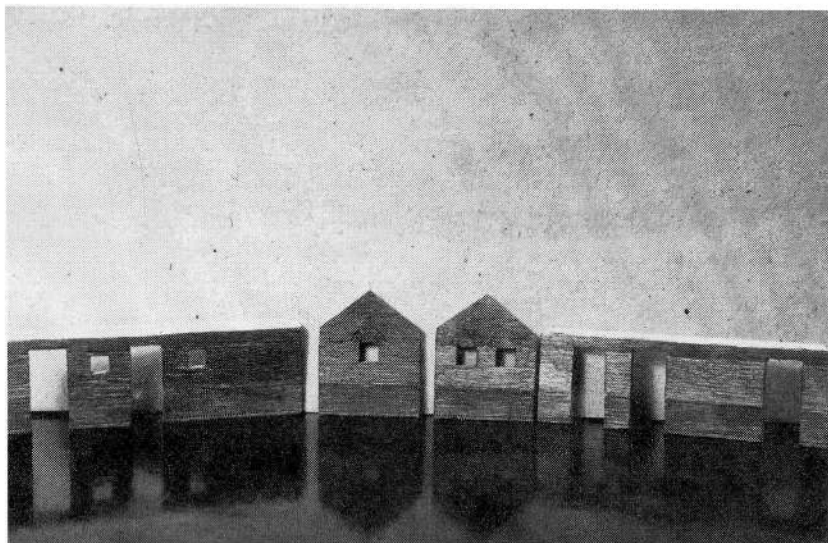


"Klinkbygget"

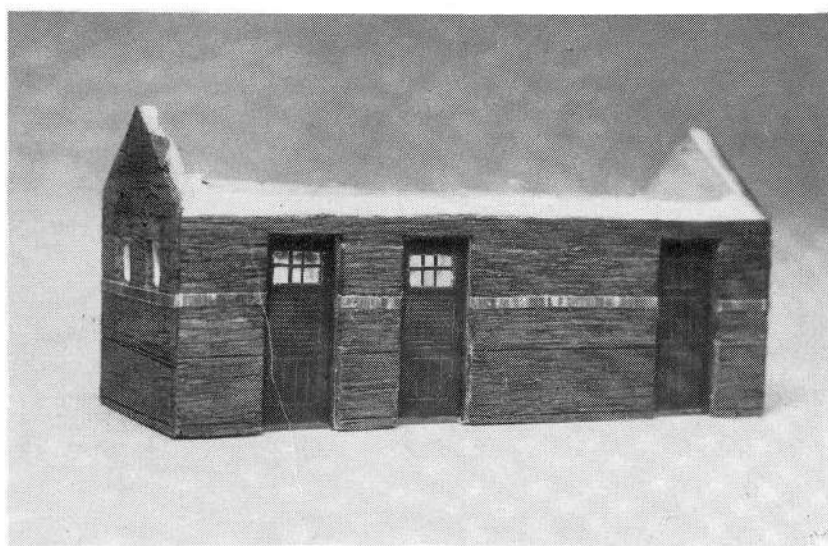
Indv: Grønmalet  
Stolper: Grønne



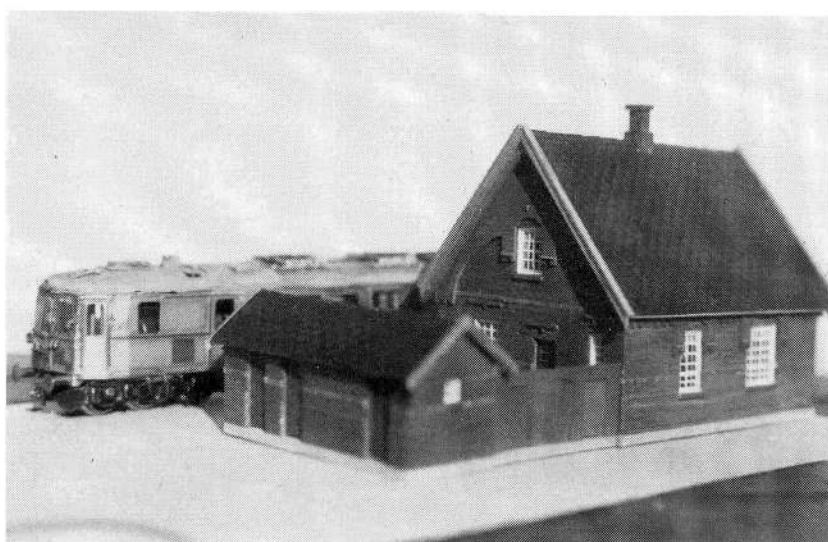
Vinduer: Hvidmaled



Løse dele til toiletbygning.



Toiletbygning, facade mod varehus, samt gavl mod perron.



Den næsten færdige bygning set fra vejen. I baggrunden en af de i tidligere numre af SIGNALPOSTEN omtalte MO-vogne.

Varehusets bund er savet ud af 4 mm krydsfiner, og sider og gavle er limet fast herpå. De to små ramper ved

portene er 1 mm krydsfiner, ridset som planker og farvet brune med Carbolineum el. lign.

De er udsavet således, at de går helt ind under porten i portåbningen, og her er de limet fast til bundpladen inde i varehuset.

Tilsidst er pålimet 1x3 mm trælister på rampenes sider. Også trappen op til rampen på perronsiden er lavet af 1x3 mm trælister.

Portene, der ligger meget dybt i portåbningerne, er også lavet af 1 mm krydsfiner, der ligeledes er farvet rødt og efter ridning limet fast indvendig i åbningerne.

Ligesom på stations- og udhusbygningen er der mellem gavlspidserne limet en lille firkantet trælister (se bagsiden af SIGNALPOSTEN, 20. årg. nr. 2) og derefter er taget, der er lavet af karton, limet fast.

Også her er "tagpappet" papirstrimler, der er limet på taget i vandretliggende baner begyndende nedefra.

Vindskeder og sternbrædder er også her lavet af 1x2 mm trælister, der er farvet grøn med et trækonserveringsmiddel, medens varehusets hjørner er beklædt med tilsvarende 1x2 mm liste, men rødmaledede.

På både stationsbygning, udhus og varehus er afsluttet med tagrender og nedløbsrør, medens reklamerne på varehusets perronside er tilfældige udklip i passende størrelse fra diverse "kulørte" blade.

Det store halvtag for enden af stationsbygningen har jeg ikke haft brug for, og jer har derfor heller ikke lavet det i model. Skulle nogen imidlertid binde an med det, kan det ske efter stort set samme retningslinier som for varehuset. Selvom siderne var klinkbyggede, må vi nøjes med at lave dem af 1 mm krydsfiner, der ridses som almindelig brædebeklædning. Siderne var røde udvendig som varehuset, medens de var grå indvendig.

Stolperne, der laves af 1 mm trælister og vindskederne, der laves af 1 x 2 mm trælister, var grønmaledede.

Taget var i dette tilfælde af blikplader, hvilket man må kunne illudere med en opsprættet og udglattet tandpastatube. Denne klippes så i rette bredde, men noget længere end tegningen viser. Derefter præges pladernes "bølger" ved f.eks. at ridse pladernes "bølger" med en kuglepen. Tilsidst afklippes i rette længde. Er pladen

ikke lang nok, kan der evt. øges i en "bølge". Tilsidst må taget patineres med lidt maling.

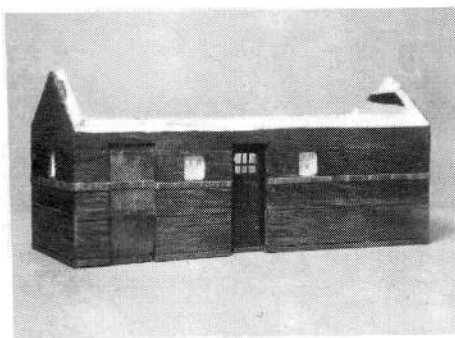
I stationens vestlige ende (mod Farum) lå en kvægfold af den almindelige type. En sådan er allerede beskrevet med byggevejledning i SIGNALPOSTEN, 17. årg. nr. 3. (Skulle man ikke selv være den lykkelige ejer af dette nummer, vil det i mange tilfælde kunne lånes på biblioteket - eller det kan købes (se SP 20/1, side 47 red. bem.))

Denne fold var i de senere år blevet beklædt og lukket med brædder, og forsynet med vinduer som det ses på foto, som opholdslokale for baneafdelingen, ikke mindst i forbindelse med ombygningen til elektrisk drift.

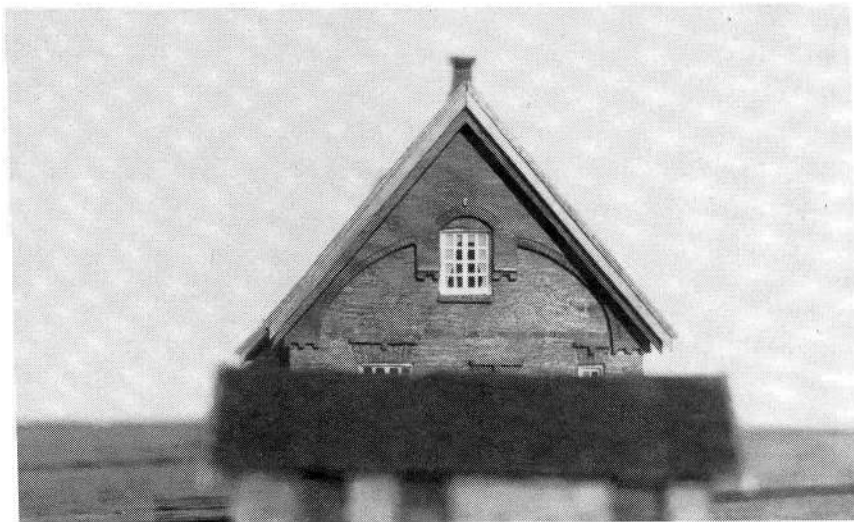
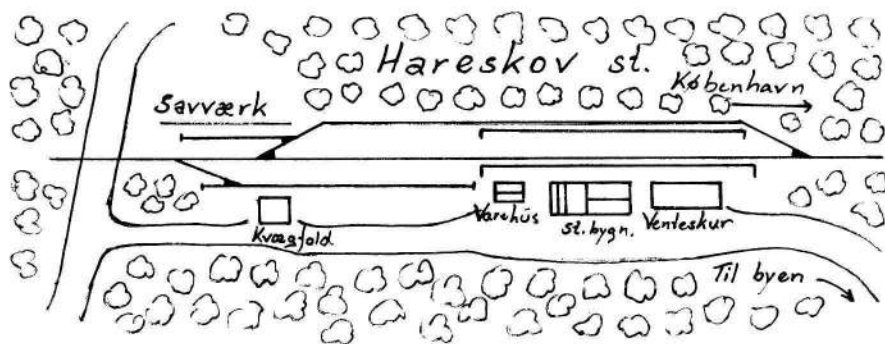
E.V.P.

PS. Endnu en gang skal jeg gentage opfordringen til at sende et par ord eller fotos af resultatet, dersom nogen bygger efter artiklen. Det er ikke ros, der ønskes, kun en tilkendegivelse af, at artiklen bliver brugt.

Indtil nu har vi kun modtaget 2 tilkendegivelser om MO-vognen - er det da det rene spild af papir??



Toiletbygning, facade mod stationsbygning, samt gavl mod vej.



Gavl mod toiletbygning, set henover denne.



Stationsskilt.

## LITTERATUR

SIMRISBANAN på senere år udgivet af Museiforeningen Östra Skånes Järnväger, 1982. Format 150 x 210 mm. 96 sider, 156 fotos, 13 andre illustrationer. Pris svenske kroner 45,- (incl. porto) ved bestilling til svensk giro 4 38 15 95-0, mf ÖSJ, For-saljningen, Box 8027, S 39008, Kalmar, Sverige.

Simrisbanen er jernbanen mellem Malmø og Simrishamn via Dalby-Sjöbo-Tomelilla, og det er kun denne strækning, der behandles i bogen.

Der er i bogen nogle ganske kortfattede tekstafsnit om bane-nens historie, en kort liniebeskrivelse, lidt om dampdriftens afvikling m.v. men alt ialt vel ikke mere end 5-6 sider ialt. Hertil ca. 10 sider kort og kø-replaner. Resten er helliget fo-

tos fra banen - lidt i stil med SIGNALPOSTENS fotohefter, omend meget udførligere, idet man - hvad jeg sætter stor pris på - også har medtaget foto af mange små detaljer såsom skiltning o.l., som man nok ser ved et besøg på en bane, men som man "glemte" af få et nærbillede af mens lejlighed gaves.

Bogen er særdeles interes-sant - og prisen er særdeles rimelig.



DSB, Hareskov station, terræn set mod stationen og København.

ASSENSBANEN 1884 - 1984  
af Lars Viinholt-Nielsen.  
Odense Universitetsforlag.  
Format 240 x 170 mm.  
164 sider, rigt illustreret.  
Pris kr. 120,- (i boghandelen).

Denne bog følger i emneområder, layout (og det upraktiske tværformat, synes jeg) ganske Lars Viinholt-Nielsen's tidligere bøger om fynske baner.

3-spaltet tekst og varierende størrelser fotos og andre illustrationer behager mit øje og teksten er letlæst bl.a. fordi den er skrevet med en særdeles letflydende pen.

LV-N kommer "hele vejen rundt", og jeg kan ikke finde et emne, der ikke er berørt. Bogen er let at finde rundt i bl.a. ved hjælp af et stationsregister, en udførlig oversigt over kilder samt en logisk opbygning af indholdet som gør, at man efter første gennemlæsning nemt husker, hvor de markante spørgsmål er behandlet.

Jeg har da fundet en lille selvmodsigelse. På side 29 er gengivet et arbejdskort for Tommerup-Assens Jernbaneanlæg, hvor arbejderen den 1. november 1882 underkaster sig et ordenscirkulære fra 27. marts 1883. Der kan selvfølgelig være tale om en efterrationalisering, men det fortælles der ikke noget om.

Denne bog bør ikke mangle i jernbaneentusiastens samling.

#### GENNEM HADS OG NING HERREDER i 100 ÅR.

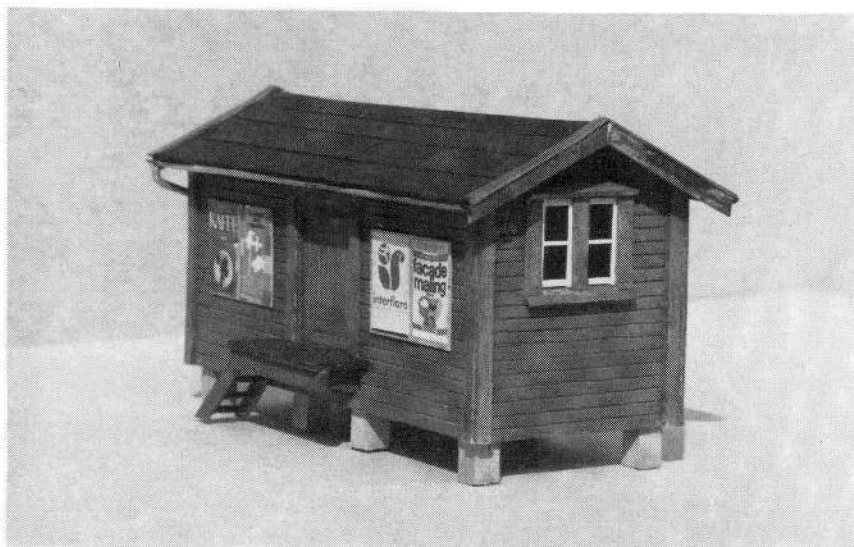
Odderbanen 1884 - 19. juni 1984  
af Ole Linå Jørgensen.  
Udgivet af Odderbanen og forfatteren.

Format 170 x 230 mm.  
278 sider, rigt illustreret.  
Pris kr. 125,- hos Odder Turistbureau, Banegårdsplads 3, 8300 Odder (eller gennem DJK's salgsafdeling).

En gedigen bog om en af de sjældne 100-års jubilare.

Gedigen, velillustreret og velskrevet, ja - men jeg synes den er svær at finde rundt i. Hele teksten er kronologisk ordnet, og alt er sandsynligvis nævnt omkring det år, hændelsen skete - og ganske vist slutter hvert afsnit med et sammentrag, men alligevel!

Der mangler i udpræget grad indholdsfortegnelse, registre m.v., og der er ingen materiel-fortegnelse, tegninger eller bare et særskilt kapitel om materiellet, som vel nok er et vigtigt emne for en jernbaneentu-



Varehus, facade mod perron.



Varehus, facade mod perron.

siasts interesse for en privatbane. Jeg savner også en tydelig kortskitse, hvor alle de i teksten nævnte byer er angivet.

Men bogen er charmerende, måske fordi den ikke ligner andre udgivelser ret meget, men til en vis grad går sine egne veje.

Der er masser af gode fotos, og som noget nyt er der et afsnit med korte uddrag fra næsten alle 100 års driftsberetninger. Et godt indfald.

Køb den før din nabo!

#### HHJ-ODDERBANEN

Tegningshefte udgivet af Jydsk Model Jernbane Klub.

Format A 4 b (liggende).

ca. 135 blade, heraf 11 tekst og tabeller, resten tegninger.

Pris kr. 58,-. JMJKs forlag, Nørre alle 79, 8000 Århus C, giro 1 30 85 72.

Dette tegningshefte udkom i begyndelsen af maj 1984. Det indeholder et kort historisk rids ved Ole Linå Jørgensen og komplette tabeller over alt rullende materiel ved Kaj Stender og Niels J. Hansen.

Derefter er resten helliget tegninger af rullende materiel, bygninger m.v. og sporplaner. De fleste i målforhold 1:45, en del er i 1:87 og nogle i 1:180 (bygninger). Nogle er nedfotograferede, andre tegnet til lejligheden - og næsten alle er skarpe og tydelige overalt.

Der er i dette hefte, hvad der for modelbyggeren eller jernbaneentusiasten mangler i ovennævnte jubilæumsbog. Men der har jo nok været et tæt samarbejde de to parter imellem.

Heftet anbefales på det allerbedste.

#### HOLTRUP

##### KØBENHAVNS S-BANE 1934-1984

af John Poulsen m.fl.

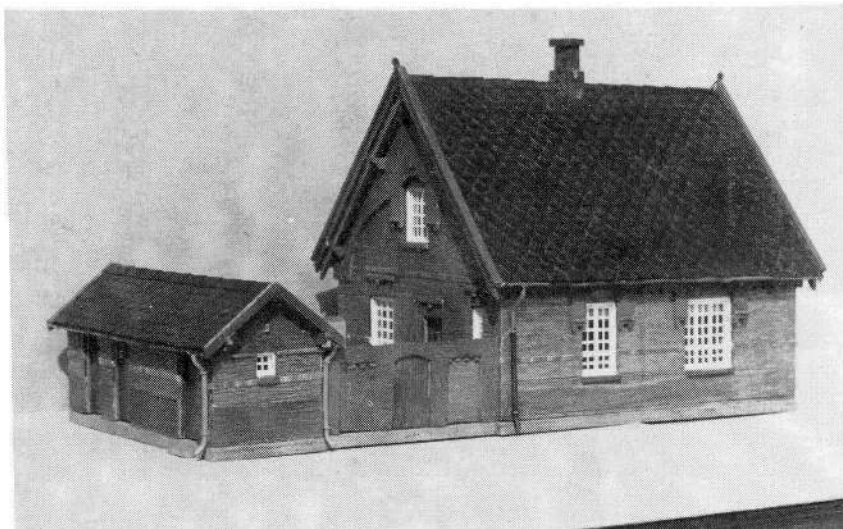
Udgivet af forlaget jernbanebøger, 1984.

Format 170 x 250 mm.

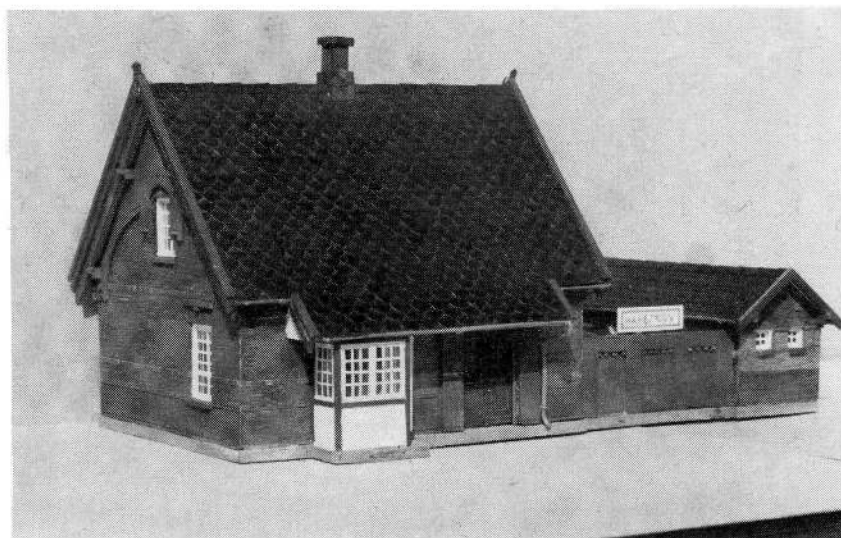
112 sider, rigt illustreret.

Pris kr. 98,- i boghandelen eller direkte fra forlaget (+ ekspedition kr. 12,-).

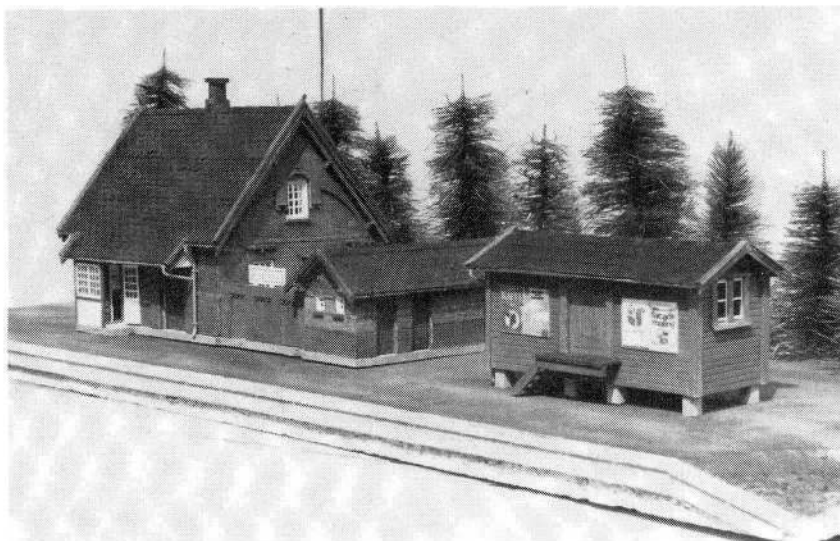
I de sidste mange år har jeg vidst, at der var en "konkurrent" til SIGNALPOSTENS S-togshefte under opsejling, hvilket ikke var uvelkomment, idet vort hefte efterhånden trængte til en ajourføring og den havde vi ikke selv ressourcer til.



Facade mod vej.



Facade mod perron.

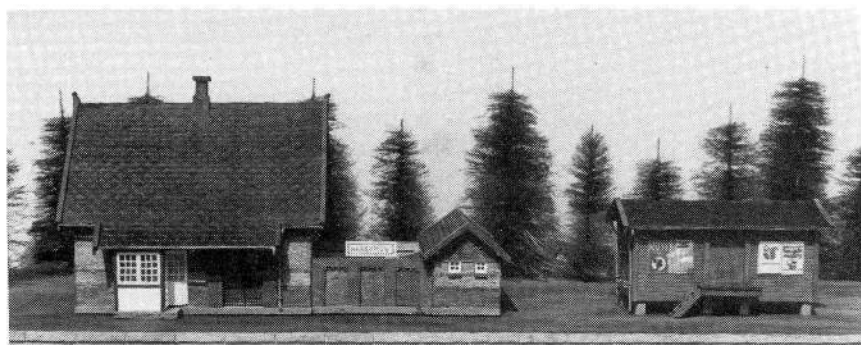


Opstilling på forsøgs Perron for fotografering.





Opstilling på forsøgs Perron for fotografering.



Nu kom bogen altså - og det er et imponerende og velgennemtænkt værk, der faktisk har været savnet alt for længe. Der er i denne bog omtalt og beskrevet vel nok alt, hvad der

kan være af interesse at vide om S-togene.

Der er masser af gode fotos, tegninger, køreplaner o.s.v. og alt går op i en højere enhed i det gode lay-out, som man

har givet bogen.

Tospaltet, klar opsætning - masser af variation i billedformat, gode opslag o.s.v. Selv en indholdsfortegnelse mangler ikke.

Mange fotos går til kant og der kan derved "forsvinde" et par millimeter, hvilket normalt ikke betyder noget.

Men det er irriterende, hvis denne beskæring forårsager disharmoni med billedteksten.

Denne kalamitet er sket på side 34, og selvfølgelig på et foto, som er af meget stor interesse for mig, som bor lige i nærheden. Det er endda ikke et foto til kant, men et, der holder sig indenfor kolumnen, der er beskåret uheldigt. Billedteksten lyder: "Indvielsestogget på Ballerup-linien på Husum station 1949. Bemærk beskiltningen på vognen til venstre. (Se nærmere under linienet og køreplan.)"

Denne beskiltning kunne jeg ikke huske og trods intens efterforskning heller ikke finde - og forklaringen under "linienet" sagde mig ikke noget.

Tilfældigvis gengav Brønshøj-Husum Avis nogle uger senere billedet i forbindelse med en omtale af bogen - og minsandten, her var et halv skilt med, der med ét slag løste hele problemet.

Nå, det er faktisk også det eneste, jeg kan kritisere, og jeg vil slutte med at anbefale bogen på det varmeste.

HOLTRUP

Foto fra S-bane bogen.



# De Gode Gamle Dage

I "de gode gamle dage" førend biltrafikken for alvor kom i gang, spillede søndagstrafikken en stor rolle for jernbanerne, da disse jo i det store og hele var den eneste befordringsmulighed for byernes befolkning ud til skov og strand eller - som det også vil ses - ved deltagelse i særlige arrangementer af national eller kulturel art.

Hvad det medførte af særlige aktiviteter for banerne vil fremgå af nedenfor citerede breve, som fortæller lidt om, hvad vore bedste- eller oldeforældre foretog sig om søndagen eller andre helligdage om sommeren, når vejret indbød til udendørs aktiviteter.

Navnlig til og fra Odense forekom der tidligere både på privatbanerne og statsbanelinien - især Odense-Nyborg - en stor udflugtstrafik på sommersøndage, hvilket fremgår af følgende breve:

Fredericia, den 27/11 1914

Direktøren for Trafikafdelingen.

Det er oplyst, at Nordvestfynske Banes Eftermiddags- og Aftentog paa Søndage i afvigte Sommer har haft en Længde, der har varieret mellem 198 og 229 M ved Afgangen fra henholdsvis Ankomsten til Odense.

De paagældende Tog har udelukkende været formeret af Person- og Bænkevogne.

Nævnte Banes Ekspeditionssteder Langesø og Slukefter har været stærkt søgte som Udflugtssteder af Odense Bys Borgere, og det kan ikke ventes, at denne Benyttelse vil aftage. Perronen paa den nye Station, ved hvilken de paagældende Tog nu ekspederes, har en Længde af ca. 165 M; dens Højde over Skinnetop vanskeliggør Adgangen til den for de Passagerer, der i forefaldende Tilfælde maa stige ud af Vogne, som ikke kan komme til Perron.

Foranlediget heraf, og da en Udvidelse i østlig Retning nu muliggøres ved Nedlægning af Nordvestfynske Banes midlertidige Ekspeditionsbygning, tillader Kredsen sig at indstille, at den paagældende Perron forlænges 60 M samtidig med at den nævnte Ekspeditionsbygning fjernes.

\*\*\*\*\*

Den første verdenskrig bragte formentlig nogen standsning i udflugtstrafikken som følge af bl.a. den efterhånden vanskelige kulforsynings-situation. Men i tyverne blomstrede udflugtstrafikken vældigt op igen, således at der faktisk opstod en konkurrence mellem statsbanerne og de fynske privatbaner om befordringen af søndagsudflugtsrejsende fra/til Odense. Se blot her:

Fredericia, den 9/6 1923

Tilbagesendes til Distriktet.

Som anført i Paategning herfra af 30'f.M. paa en Sag om Befordring af Foreningen "Brage", Odense, medfører Tidligerelægning af Tog 8 - nu Tog 6 - enkelte Ulemper. Der er paa Sommersøndage en del Koncertgæster fra Strib til Middelfart, og man kan anbefale, at der forsøgsvis etableres Særtog Strib-Middelfart Søndag Aften, fremført af Re-

servemaskinen eller en Rangermaskine. Om Afgangstiden, der formentlig bør være mellem 10 og 11, kunde der træffes Aftale med Brevskriveren.

I Morgen, Søndag den 10', løber det ved Særtogsanmeldelse Nr. 489 etablerede Særtog, og man har foranlediget, at det standser i Middelfart, hvorom Brevskriveren er underrettet gennem Strib Station.

\*\*\*\*\*

At situationen en søndag formiddag kunne være lidt uoverskuelig på Odense banegård, og hvad man foretog sig for at hindre gentagelser fortæller følgende breve lidt om:

Fredericia, den 15/8 1923

2' Distrikt.

Som berørt i Skrivelse af 10'ds. herfra J.Nr. 1900 medfører Manglen paa Togmaskiner i Odense undertiden Ulemper, bl.a. hindres derved hurtig Etablering af smaa Tog til Supplering af saadanne Persontog, som viser sig at være utilstrækkelige, f.Eks. det billige Søndagstog til Nyborg den 8'f.M. Ved denne Lejlighed kunne man have skaffet Togbetjening til et lille Særtog ved at udtage en Togbetjent af et af de andre Tog, 7 eller 48, og lade Odense Station medgive 2 Mand. Søndagstog med ca. 1000 rejsende kunde da have været afsendt næsten rettidigt, det supplerende Særtog med ca. 500 rejsende ca. ½ Time derefter, dersom Rangermaskinen i Odense havde været i Stand til at fremføre sidstnævnte. Den i Brug værende Maskine var formentlig af Litra Hs, hvis Vandbeholdning anses for utilstrækkelig til Kørslen Odense-Nyborg med et Tog paa 10-12 Vogne. Der er ingen Vandforsyningsstationer undervejs. Imidlertid findes foruden Hs-Maskinen 3 Ls i Odense, og der vil efter en i Dag med Maskinsektionen truffet Aftale en Gang med det første blive foretaget en Prøvekørsel med een af disse Odense-Nyborg for at faa Erfaring for Typens Transportevne som Togmaskine. Bliver Resultatet tilfredsstillende, vil det blive foranlediget, at en Ls stæde har Rangering eller er opfyret paa Sommersøndage. Hvilket herved foreløbig meddeles.

\*\*\*\*\*

Hvorledes prøveførslen med en Ls-maskine kom til at forløbe, fortæller følgende brev om:

Fredericia, den 28/8 1923

2'Distrikt.

I Forbindelse med Skrivelse herfra af 13'ds. J.Nr. 1900 meddeles, at omhandlede Prøveførsel med Ls-Maskine foretoges den 17'ds. Prøvetogene tillystes ved Særtogsanmeldelse Nr. 425 som Særtog 6044 Afgang Odense 1,00, Ankomst Nyborg 1,43 og 6045 Afgang Nyborg 2,12, Ankomst Odense 3,03. Karakter "B", 45 Km. Prøveførslen faldt heldigt ud, Særtog 6044-6045 var belastet med henholdsvis 24,8 Vgl og 24,9 Vgl. Maskinen havde ca. 1/3 Vand i Behold efter hver Tur; paa Turen

Odense-Nyborg standsedes i Marslev og Ullerslev for at tilse Maskinen, medens Kørslen Nyborg-Odense foregik planmæssigt uden Standsning.

\*\*\*\*\*

Hvorledes søndagstogene var oprangeret fremstår af følgende brev:

Fredericia, den 15/8 1923

2'Distrikt.

I Odense haves for Tiden 16 Bænkevogne, der benyttes som Reserve for Togene og i enkelte Tilfælde har været anvendt i de billige Søndagstog, naar der har været mange Mennesker. De rejsende klager imidlertid højlydt over disse Vogne, der ikke er saa gode som Privatbanernes Bænkevogn, der er forsynet med Glasvinduer. Af Hensyn til Konkurrencen med Privatbanerne har man saavidt muligt undgaaet at anvende Bænkevogne og har af den Grund været nødt til i udstrakt Grad at anvende Truckmateriel. Smaa C Vogne vilde imidlertid paa Grund af deres mindre Vægt være at foretrække i saadanne Tog, hvor de kan gøre god Fyldest. Man skal derfor henstille, at de 8 af Bænkevojnene i Odense ombyttes med 6 smaa C fra Jylland.

\*\*\*\*\*

Vognsituationen i Odense var ikke bedre året efter, følgende brev fortæller herom:

Fredericia, den 19/6 1924

2'Distrikt.

I Anledning af det i Telegram af i Gaar, af hvilket Afskrift vedlægges, udtales, at Materiel om fornødent maa overføres fra Fyn saaledes, at det billige Tog Odense-Nyborg i overvejende Grad formeres af Bænkevogne, tillader man sig at gøre opmærksom paa Sektionens Skrivelse af 15'August f.A. om Anvendelse af Q Vogne netop til dette Tog paa Grund af Konkurrencen fra de fynske Privatbaner. Hvis Toget i noget Tilfælde hovedsagelig formeres af Bænkevogne vil saadant efter de gjorte Erfaringer utvivlsomt have til Følge, at en betydelig Del af de rejsende ombestemmer sig og rejser med Privatbanernes Udflugstog i Stedet for med Statsbanernes, og bliver Formeringen med Bænkevogn varig eller hyppig vil Statsbanerne næst de sædvanlige Klager over "Kreaturvojnene" kunne vente, at Publikum demonstrerer ved at blive borte.

\*\*\*\*\*

Statsbanernes egne ansatte foretog også udflugtsrejser med tog, naturligvis. Men disse blev ikke bedre behandlet end publikum.

Fredericia, den 19/6 1924

(Ses ikke til hvem stilet)

Tilbagesendes til Maskiningeniøren for Værkstedstjenesten i Nyborg. Der vil blive reserveret Plads i de omhandlede Tog for Delta-gerne i Udflugten, men den ønskede Gennemførelse af en Bogie-Personvogn til og fra Assensbanen er udover, hvad det betalende

Publikum han opnaa, og vil ikke kunne indrømmes Klubben.

\*\*\*\*\*

Et andet eksempel:

Fredericia, den 16/6 1928

Dansk Jernbaneforbund, Odense Fællesafdeling  
Hr. Stationsbud J. Andresen, Odense.

I Anledning af Afdelingens Skrivelse af 1.ds. om Udlaan af Personvogne til en Udflugt til Svendborg Søndag d. 1. Juli i Tiden 10,24 til 22,28 meddeles, at der af Mangel paa Personvogne vil blive stillet 4 å 5 Bænkevogne vederlagsfrit til Raadighed for Udflugten. Odense Station underrettes herfra, medens det forudsættes, at Afdelingen underretter Sydfynske Jernbaner.

\*\*\*\*\*

I Strib var der bl.a. i tyverne en del kulturelle arrangementer, således som det allerede kan ses i det først citerede brev. Her endnu et eksempel på, hvorledes koncertgæster m.m. kunne komme hjem "udenfor togtid".

Fredericia, den 28/7 1916

Hr. Godsejer Kaas,  
Færgegaarden,  
Strib.

I Besvarelse af Deres Skrivelse af 23'ds. meddeles, at Godstoget fra Strib kl. 12,18 Nat, som ønsket vil blive etableret som personførende Nætterne 26'-27'ds. samt 2'-3', 9'-10' og 16'-17' August paa samme Maade som anordnet for Nætterne Søndag til Mandag indtil 10'-11'September d.A.

\*\*\*\*\*

Sidste eksempel på søndagsudflugtskørsel skal være følgende, som vel næppe ret mange tidligere har haft kendskab til:

Fredericia, den 21/6 1925

2'Distrikt.

Paa Esbjerg Station og velsagtens ogsaa paa enkelte andre Statsbanestationer findes opslaaet en illustreret Bekendtgørelse fra Privatbanerne i Varde (og Vejle) om, at de kører Billigtog Nørre Nebel-Grindsted-Vejle den 12. Juli og 2. August d.A. Mellem Grindsted og Vejle holder Toget kun i Randbøl. Billetpris for en III Kl. Billet, gyldig fra Varde til Vejle og tilbage Kr. 5,00. Billetpriisen for en enkelt III Kl. paa Statsbanerne Varde-Vejle er Kr. 6,70, og da den almindelige Regel i Overenskomsterne mellem Statsbanerne og Privatbanerne om, at der ikke ved disse Bestemmelser og Takster maa træffes Foranstaltninger, sigtende til at berede Statsbanerne Konkurrencevanskeligheder, saaledes synes at være tilsidesat, indberettes Sagen herved.

Man kan ikke vedlægge Opslaget, da Esbjerg Station kun havde det ene Ekspl.

\*\*\*\*\*

Ib V. Andersen

# MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

TRIANGELVOGNE, mod. VII,  
fortsat:

## OMKRING TFJ's VOGNE

Den 20. april 1882 åbnedes for drift den godt 70 km lange statsbane (JFJ) "Thybanen" fra Struer via Oddesund til Thisted idet det dog varede godt et år, inden jernbanefærgen over Oddesund fuldstændiggjorde baneanlægget, så Thisted var blevet "banefast" med det øvrige land.

Man gjorde sig dog ikke store forhåbninger til trafikken på den nye bane, og den blev derfor - som den første statsbane - anlagt med de meget lette 35 lbs skinner, svarende til ca. 17,5 kg/m, en skinnetype, der ellers kun havde fundet anvendelse ved nogle få "tertiærbaner" under privat drift, f.eks. Silkeborg-Herning, Lemvigbanen, Østsjællandske Jernbane - og senere bl.a. Nordfyenske Jernbane, Hadsherreds- og Bjerreherred-banerne. Også Glyngøebanen fik det lette spor, men ellers holdt statsbanerne sig fra så lette skinner og gik ikke under de 45 pound pr. yard svarende til 22,5 kg/m skinner, som f.eks. anvendtes på den vestjydske længdebane - og Assensbanen, ikke at forglemme, selv om mange tror, at også den fik det lette Thybanespor, måske fordi man i begyndelsen også her brugte de lette "Thybane-lokomotiver": Gamle P.

Trafikken på Thybanen oversteg hurtigt alle forventninger, så det kneb for de små P-maskiner at bestride trafikken, og de måtte stadig oftere køre i forspand, eller der måtte udsendes særtog.

Omkring århundredskiftet udvekslede man så sporet med sværere skinner, så større maskiner kunne overtage togfremførelsen. Man kunne nu oprangere større tog og oven i købet overholde køreplanen - det, der på nudansk hedder "Tog til tiden".

Der var som nævnt mange privatbaner, der i de følgende år valgte det lette 35 lbs spor, og heriblandt Fjerritslev-Nørre Sundby banen, der åbnedes 19. marts 1897. Den gennemløb østre og en del af vestre Han-herred, og det var områder, der - iflg. Salmonsens leksikon anno 1898 - for en stor del var dækket af flyvesand, kær og mosedrag

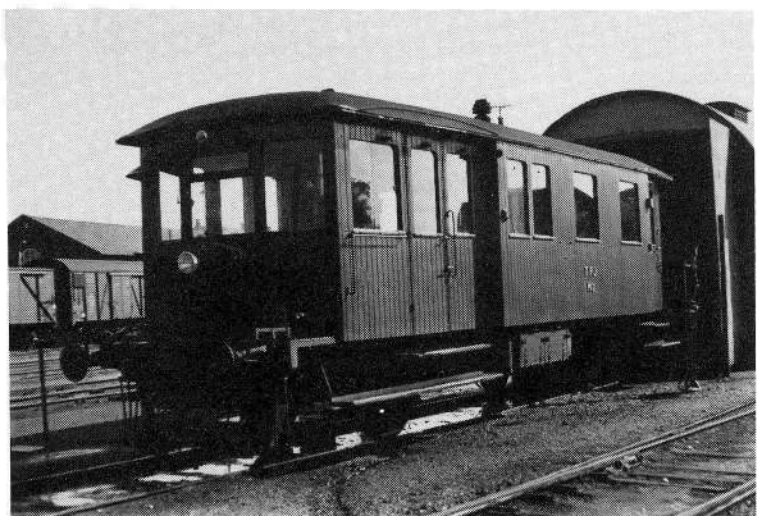
samt hedestrækninger og stenmarker, og langt under halvdel af landet var "besaaet", når man kom vest for Åbybro, så her mente man stadig, at det meget lette spor var fuldt tilstrækkeligt i en lang årrække - hvilket dog snart viste sig at være en dyr fejltagelse. Det var også dengang svært at spå, især om fremtiden, mens det efter ret kort tid var let at være bagklog, og det var der også rigtig mange, der var!

Da banerne nu var trængt frem, dels gennem det vestlige Thy og dels gennem Han-herrederne, var den tanke ikke fjern at forbinde de to banedele, så man fik en sammenhængende bane fra Thisted til Ålborg via Fjerritslev, hvilket da også omsider lykkedes efter de sædvanlige, årelange tovrækkerier, og 19. november 1904 kunne man åbne den manglende banestrækning Thisted-Fjerritslev som en selvstændig privatbane: TFJ, med "hjemsted" i Thisted.

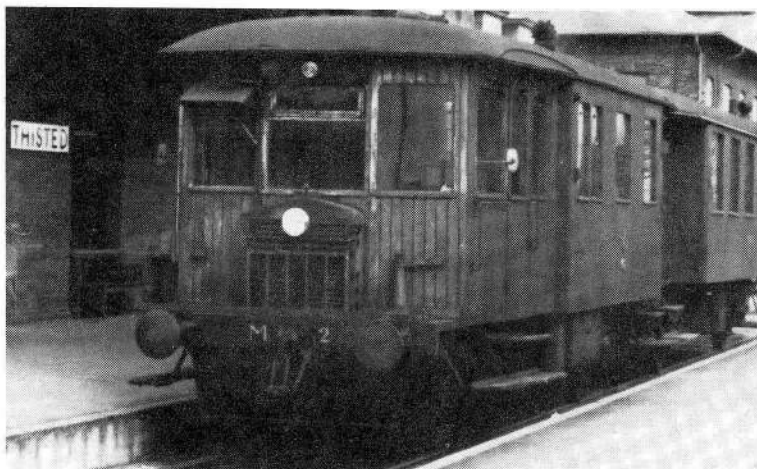
Den vestlige del af banen gik gennem et rimelig frugtbart område indtil Hillerslev, men derefter - gennem Vester Hanherred - var oplandet mere eller mindre ensidigt og smalt, så der kun kunne forventes beskedne lokale transporter, og banen anlagdes da også - som en af de sidste - med samme, lette spor som nabobanerne, altså 35 lbs skinner. Man holdt sig dog til den maksimale stigning 1:100, mod Thybanens 1:80. Kurverne på fri bane blev holdt med radier på mindst 2000 fod, svarende til ca. 628 m el-

ler ganske som tilfældet var på f.eks. Odense-Svendborg (SFJ), men det maksimale akseltryk var i begyndelsen sat til kun 7 t, ligesom på Thybanen, hvilket man bl.a. kan se af den ringe maksimallast, der var tilladt i banens godsvogne i de første år, selv om vognene i virkeligheden var dimensioneret til at bære betydeligt mere, når sporet ellers tillod det.

Den spinkle bane krævede naturligvis tilsvarende lette lokomotiver, og der var sådan set typer nok at vælge imellem i henseende til akseltryk, men det kunne snarere knibe med, at de forskellige små 1B-maskiner uden tender kunne medføre tilstrækkelige forråd af kul og vand til denne forholdsvis lange terciærbane. Det var imidlertid nu så heldigt, at DSB netop havde fået tilendebragt forstærkning af sporet på Thy- og Sallingbanerne, hvorved de små P-maskiner var blevet overflødige ved DSB, da de faktisk var for små på alle DSB's strækninger. Da maskinerne kun var omkring 20 år gamle, var det for tidligt at kassere dem, men på den anden side trængte de til en renovering, hvis de skulle sælges til videre brug til togfremførelse. Statsbanernes maskinafdeling besluttede så at forsyne dem med nye kedler, idet man samtidig ændrede vægtfordelingen noget, så de fik en godt 20% større adhærens-vægt, der dog kun overskred de lette baners 7 t grænse med et par hundrede kg, når de kørte med fulde forråd.



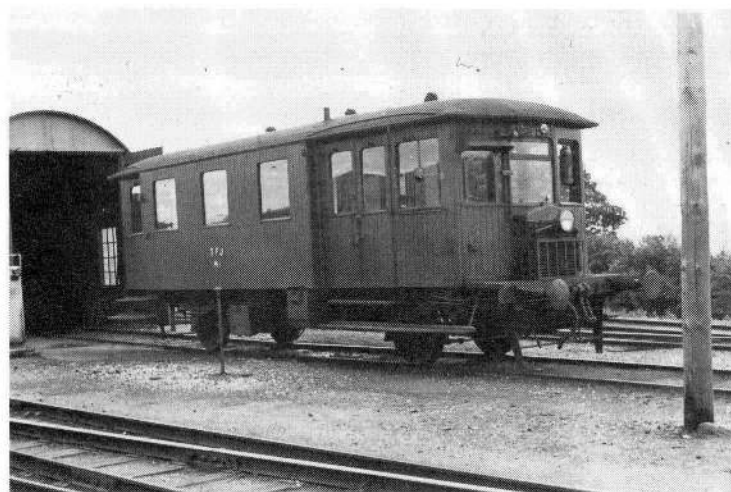
TFJ M 2 i Thisted, 1962.



TFJ M 2 med tog P 212 i Thisted 1969 (Just Andersen)



TFJ M 1 i Thisted, 1967



TFJ M 1 i Thisted, 1969

Maskinerne var herefter ganske velegnede til brug på flere af de letbyggede privatbaner med en behersket trafik - og TFJ tilhørte netop denne gruppe.

Banen var 54,2 km lang, men P-maskinerne kunne medføre

relativt mange kul (1,5 t), og der indrettedes vandtårn med vindmotor i Østerild, så der kunne tages vand undervejs. Da P-maskinerne trods alt var godt brugte efter 20 års tjeneste ved DSB, var de billige i

indkøb, og TFJ anskaffede straks 4 stk. af dem, hvorefter de i banens første 10 år var ene om at bestride trafikken, der det meste af tiden bestod af 3 togpar, som dengang alle var blandede tog.

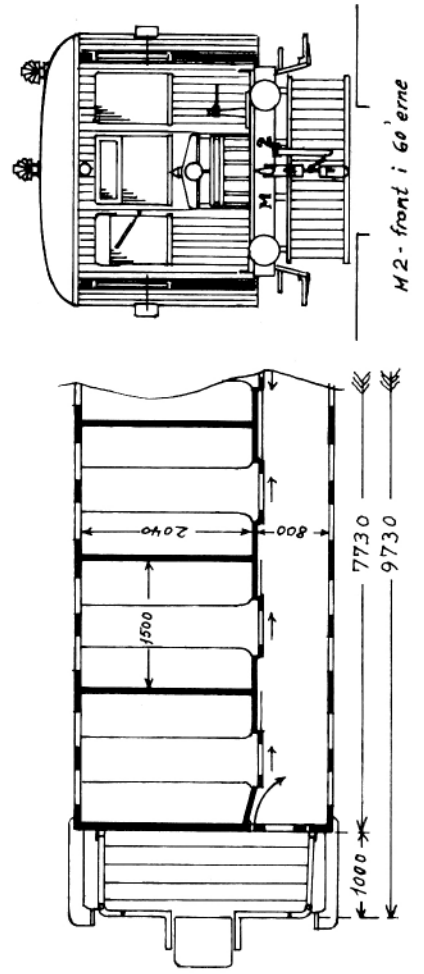
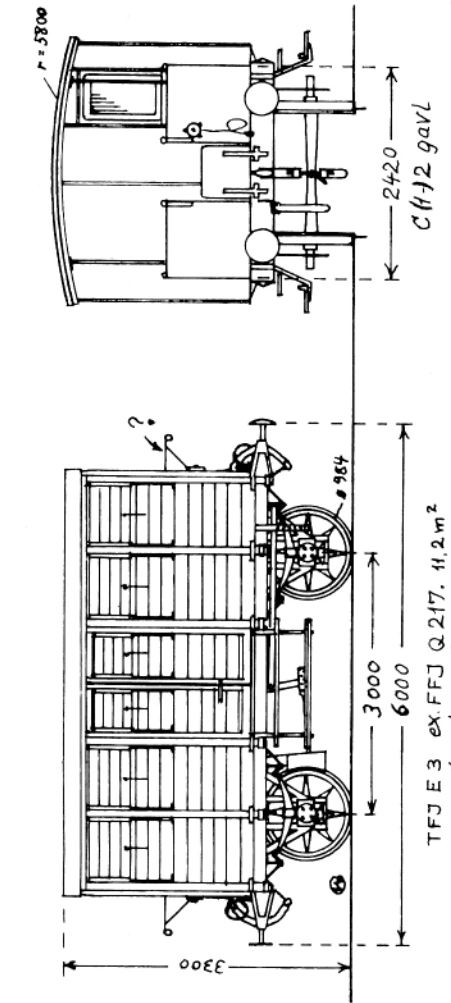
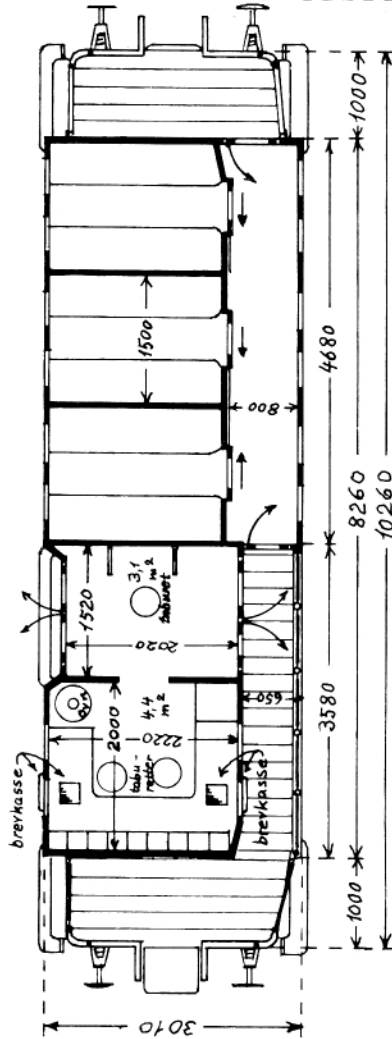
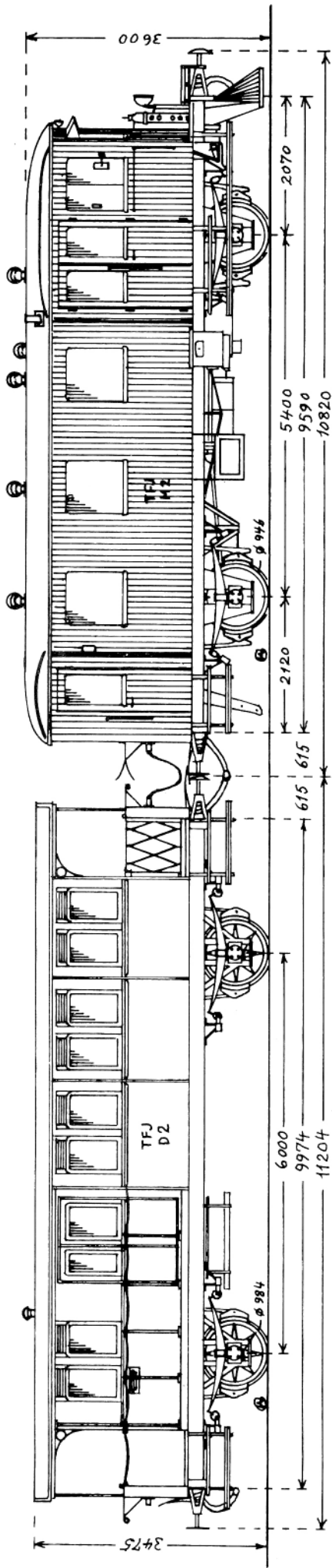
I de første mange år havde banen en jævnt god persontrafik, når man tager det ret magre opland i betragtning. Man startede med omkring 125.000 årlige rejser, og det steg til omkring 150.000 i løbet af de første 15 år og holdt sig deromkring helt til 2. verdenskrig (1939).

Godstrafikken begyndte meget beskedent med 12-13.000 t gods pr. år, men steg jævnt i løbet af de første ca. 15 år til omkring 35.000 t/år, og der skete en stabilisering omkring dette niveau indtil 2. verdenskrig.

Det oprindelige vognmateriel fra 1904 var lovlig knebent beregnet, og der anskaffedes i løbet af de første 6 år endnu 4 personvogne, mens godsvognenes antal steg fra 12 til 30 stk. fra 1904 til 1914, hvorefter der i mange år ikke skete yderligere ændringer.

De fleste baner med det svage spor tilhørte kupevognenes og de små godsvognes tid, men TFJ var født så sent, at kupevognene stort set var forladt som forældede, og banen anskaffede udelukkende gennemgangsvogne med åbne endeperorer til såvel passager som til post og rejsegods. Kun de 4 "fine" vogne: B 1-4 med 2 II og 2 III kl. kupeer havde tagrytter, resten havde "fladt" tag, men personvognene havde alle sidegang, og der regnedes kun med 4 siddepladser i bredden i alle kupeer, uanset vognklasse. Det gav en ret ringe udnyttelse af vognens samlede bundflade, og arrangementet var tungere end et rent midtgangsarrangement, men det gav større bekvemmelighed for passagerne, bl.a. med muligheden for at få strakt benene ved en spadseretur i sidegangen under den ret langsomme tur, hvis man skulle køre en større del af banen igennem - eller måske helt fra Thisted til Ålborg!

Selv om personvognene var bygget lettest muligt inden for deres type - og bl.a. ikke var udstyret med bremses af nogen art - var de betydeligt tungere end f.eks. de tilsvarende kupevogne, som nabobanen FFJ lagde ud med i 1897, regnet i forhold til det antal siddepladser, de rummede, og de relativt store og tunge vogne passede ikke rigtigt til de små P-maskiner, der var konstrueret i kupevognsalderens sidste 10-15 år. Da



TFJ E 3 ex. FFJ Q. 217. 11,2 m<sup>2</sup>  
(Scania 1898)

TFJ C 1-2 og D 1-2: Maribo 1904 \* M 1-2: Triangel 1928.

H. Ager 4-84

både passagertallet og godsmængden voksede betydeligt i banens første tid, blev også antallet af vogne pr. tog større, og det gik snart lige som på den gamle Thy-bane: P-maskinerne kunne ikke fortsat klare opgaven, og der måtte anskaffes kraftigere lokomotiver. De to første kom i 1914, og de var betydeligt større end de gamle: Dobbelt så store kedler og ca. 70% større adhæSIONSVÆGT. Til gengæld tog man straks to af de gamle ud af drift, men beholdt dem en tid i "baghånden". 1919 anskaffedes endnu et nyt loko, magen til nr. 5-6, og endelig i 1925 endnu ét, så man nu havde 4 ens, gode og kraftige maskiner. Til gengæld lod man efterhånden de gamle P'ere ophugge, den sidste så sent som i 1928 - da man begyndte motoriseringen!

Banen kørte med overskud fra åbningen og til 1919, men i 1920 optrådte pludselig et underskud på næsten 50.000 kr., d.v.s. af samme størrelsesorden som de overskud, man var vant til, måske bl.a. på grund af de ekstremt høje kulpriser, der optrådte lige efter 1. verdenskrig: Kullene var i 1918-20 omkring 6 gange så dyre som ved krigens begyndelse, men faldt så atter hurtigt til det normale leje. TFJ havde igen overskud i 1921, men mindre end før det ubehagelige dyk, og nu varede det kun nogle få år, inden det var slut med overskuddene. 1928 var det sidste år, hvor der optrådte et bitte lille overskud (5.121 kr.), hvorefter der var underskud hvert år indtil 1940.

Ganske vist var persontrafikken i mellemkrigsperioden bedst i begyndelsen af 1920'erne, men udsvingene var ikke voldsomt store og kan slet ikke forklare de hurtigt forværrede

driftsresultater. De skyldes jo nok alligevel bl.a. den hurtigt voksende konkurrence fra bilerne, selv om den ikke inden 2. verdenskrig viste sig i form af umiskendelige nedgange i transporterne, men måske snarere havde den virkning, at man ikke turde lade taksterne følge med omkostningerne af frygt for at miste markedsandele. Og omkostningerne måtte jo stige efterhånden - af flere grunde:

Materiellet krævede efterhånden større beløb til reparationer og vedligeholdelse med den stigende alder, og passagererne blev mere forvante og forlangte hurtigere og præcisere toggang, mere varme og bedre lys i togene o.s.v. Personalet ville heller ikke i det lange løb finde sig i samme arbejdsforhold og levestandard som ved århundredskiftet, så der måtte ske en vis lønstigning, ligesom arbejdstiden langsomt nedsattes, hvilket krævede en - ganske vist beskeden - forøgelse af personalet.

De nye, relativt store lokomotiver var naturligvis et stort fremskridt for driften, men de var samtidig noget dyrere i drift, og de sled mere på sporet.

Der måtte naturligvis også ske løbende reparationer og forbedringer af det faste anlæg. Da man fik de store lokomotiver havde man måttet indlægge flere sveller under de svage skinner for at forøge sporets bæreevne, hvilket samtidig tillod en forøgelse af godsvognenes lastgrænse. Senere (i 1930'erne) måtte man også efterhånden udskifte skinnerne med sværere typer, og overkørslerne måtte sikres med skilte og blinklys, så man kunne sætte hastigheden op fra de oprindelige 45 km/h til 70 km/h.

Også banens bygninger måtte løbende vedligeholdes og moderniseres med f.eks. elektrisk lys, vandværkssvand, WC, kloakering o.s.v., - joh, "udviklingen" var ikke gratis, og så truede den samtidig med at berøve banen sit eksistensgrundlag: passagererne og godstransporten!

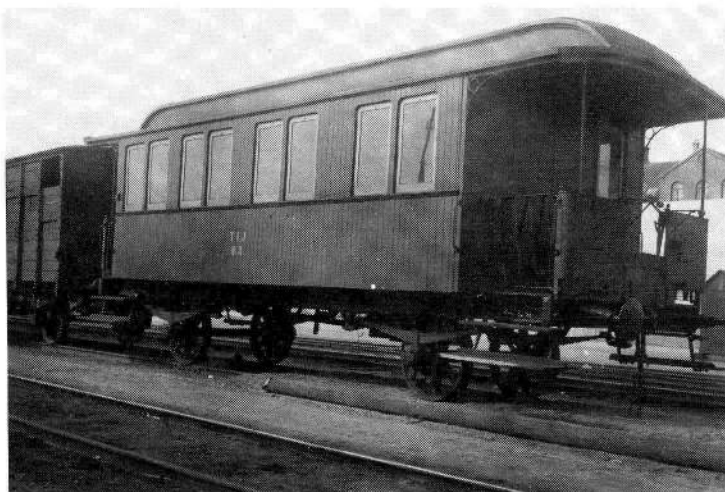
Trods diverse forbedringer, havde banen alligevel ikke fået del i den vækst i person- og varetransporterne, der var en følge af den almindelige økonomiske vækst og specielt af bilernes fremkomst, og de folk, der tidligere var villige til at betale ekstra for bekvemmelighederne på II klasse, faldt hurtigt fra, da netop de først anskaffede sig egen bil. De nye passagerer, man trods alt fik, var hovedsagelig folk, der ikke kunne eller ville betale mere end højst nødvendigt for jernbanetransporten, så de valgte næsten alle den billige vognklasse, og det fremgår også af alle materielanskaffelser efter 1904: Der anskaffedes KUN III kl. vogne i resten af banens levetid - men samtidig steg standarden på III kl., mens billetpriserne ikke steg tilsvarende: Det offentlige accepterede efterhånden at yde et vist tilskud til billiggørelse af den kollektive trafik.

I begyndelsen af 1920'erne begyndte motorvogne at dukke op på de danske baner, og dette blev naturligvis fulgt med stor interesse ved de forskellige privatbaner, der for de flestes vedkommende allerede havde mærket tilbagegangen, da den første bil-bølge satte ind kort efter 1. verdenskrigs afslutning. Ved Ålborg Privatbaner havde man allerede i 1922 anskaffet de første benzinmotorvogne, men ved TFJ forholdt man sig afventende i første omgang.

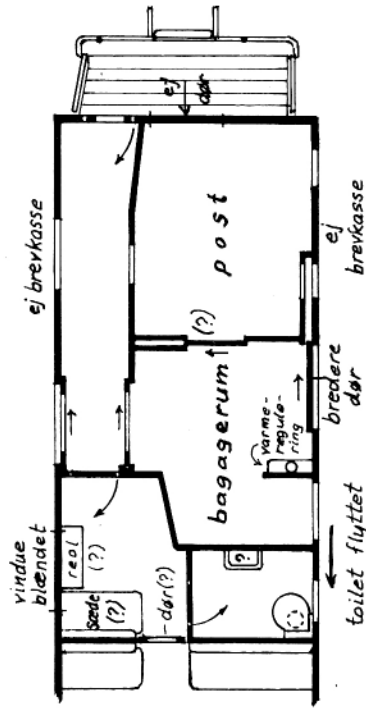
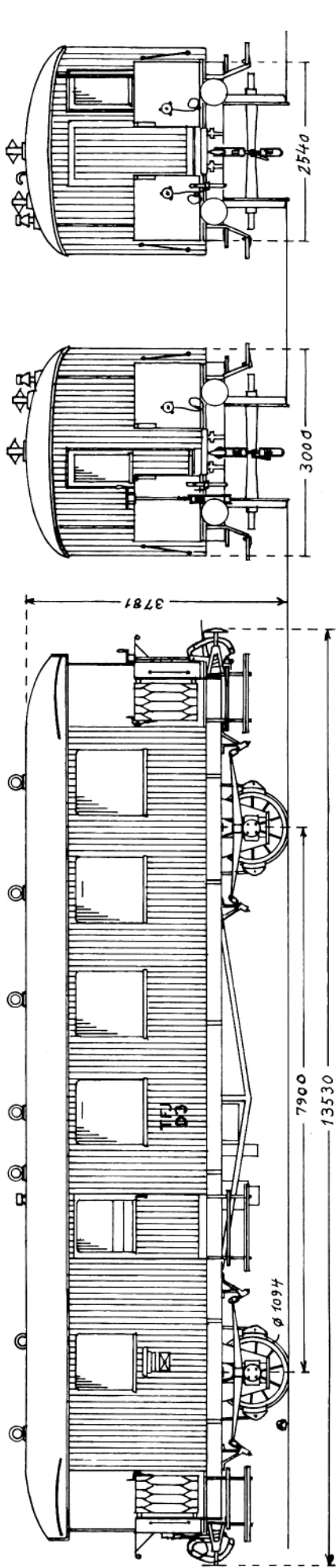
I 1925 skrev driftsbestyrer ved TFJ, Wilster, en lille oversigt over de motorvognstyper, der indtil da havde vist sig på de danske privatbaner, og det var ikke lutter roser, han uddelte ved den lejlighed. Han nævner 3 hovedtyper af motorvogne: Diesel-elektriske vogne, benzin-mekaniske vogne og gearrede dampvogne.

Dieselvognene fra DEVA siges at være alt for tunge, har ikke plads til ret mange passagerer og har alt for ringe acceleration - og så er de oven i købet alt for dyre: ca. 230.000 kr., hvilket ville svare til over 3 mio kr. i dag!

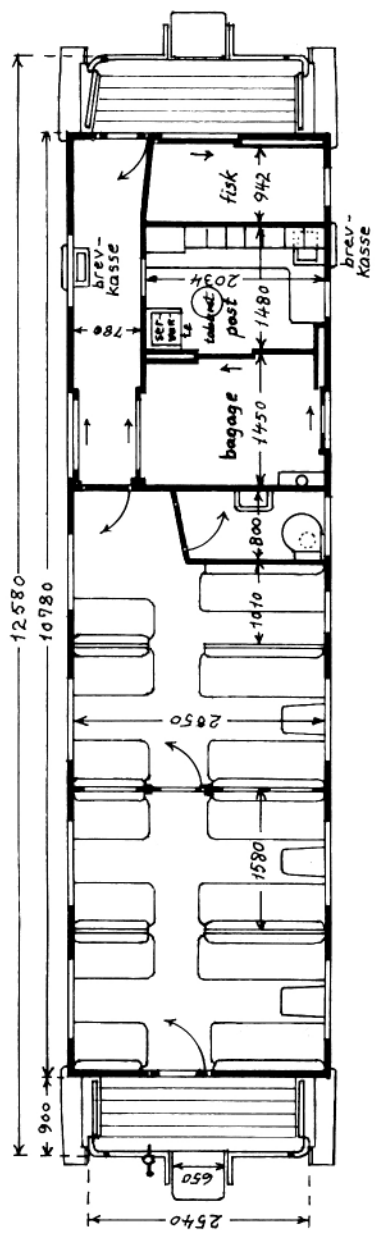
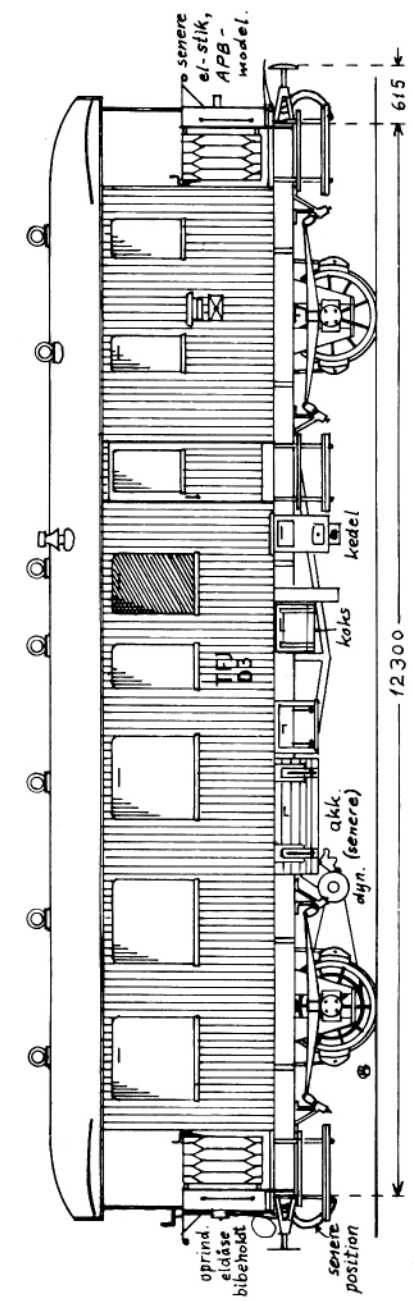
AEG's benzinvogne: Solidt byggede, førerrum i begge ender, men motoren "gør utaalelig Støj", og de kan ikke sætte i



TFJ B 3 (Svend Jørgensen)



post - endens senere indretning



Person- post- bagage- og fiskevogn  
 TFJ D 3 / CE 13 Scandia 1932  
 Ombygget c. 1960: Fiskerummet lagt til postrummet og toiletet flyttet, så også bagagerummet kunne udvides på bekostning af 5 passagerpladser. Egenbelysning med dynamo og batteri indrettet under krigen



gang uden stød, hvorved både motor og gear formodes hurtigt at ødelægges. Gearsystemet uegnet for jernbanedrift. Pris ca. 60.000 kr. (godt 800.000 kr.).

"Odensevognene" (Triangel): Siddepladserne "meget knebne" og kapaciteten så ringe, at der næsten altid må benyttes påhængsvogn, hvilket kræver en ekstra mand til billettering. Vognen kan kun styres fra den ene ende, så den skal vendes. Den støder og slingrer meget under kørslen, og motoren gør megen støj. Pris ca. 42.000 kr. (knap 600.000 kr.).

Kielervognene (de ægte, helt fra Deutsche Werke): Meget letbyggede, kan næppe opnå lang levetid. Ved Ålborgbanerne krævet store vedligeholdelsesudgifter. Maskineriet ikke tilgængeligt under kørslen, men kræver vognløftning i værkstedet, selv for mindre reparationer. Vognen i øvrigt godt indrettet og passende stor. Pris ca. 75.000 kr. (ca. 1 mio kr.).

Sentinels dampvogne: Dem syntes Wilster tydeligvis bedst om: "Vognen er ualmindelig solidt bygget med forholdsvis ringe Vægt. ... Maskintrucken (er) en Enhed for sig og kan let og hurtigt skilles fra Waggonen. Der er 56 Siddepladser, men da Vognen er meget rummelig, kan der anbringes Klapstole for 20 til. Ialt kan Vognen medtage op imod 100 Rejsende. ... der er Førerrum i begge Ender, men den kræver 2 Mands Betjening. ... Erfaringen har vist, at Dampvognen er langt mere driftssikker end Benzinvognene. Pris 70.000 Kr.". (Knap 1 mio kr.).

Wilster regnede med, at man ved motorisering af TFJ måtte have mindst 2 benzinvogne, mens han forestillede sig, at man i tilfælde af dampvognsdrift "nok" kunne forsvare at

begynde driften med kun én vogn, "naar der blev anskaffet en Reserve-Rørkedel og de fornødne Reservedele".

Sandsynligvis har erfaringerne fra HHGB (Hornbækbanen) siden nået at afskrække Wilster eller andre i TFJ's bestyrelse - i hvert fald holdt de sig fra dampvognen og ventede i øvrigt endnu et par år med at bestemme sig for motorvognsdriftens endelige form. Nogle af Wilsters indvendinger mod Triangelvognene fra Odense var i mellemtiden blevet forældede: Vognene var ikke længere smalere end andre personvogne, og de rummede nu op til 40 siddepladser og dertil omkring en snes ståpladser, hvoraf dog kun 12 nominerede, men det var dog ialt omkring 50 pladser mod de tidligere modeller ca. 35, og siddepladserne var ikke mere "meget knebne", men tværtimod mere rigelige end i TFJ's andre personvogne på den tid. Motoren gjorde vel stadig megen støj (Knurre-kasser var et af kælenavnene), men med den forlængede akselafstand og større egenvægt var løbeegenskaberne blevet betydelig forbedrede. Derimod skulle vognene stadig vendes ved endestationerne, da de kun havde førerplads i den ene ende. Dette gjorde imidlertid konstruktionen betydeligt simplere og var medvirkende til, at vognene allerede dengang havde vist sig forbavsende driftssikre, så Wilsters bekymringer desangående havde vist sig ubegrundede.

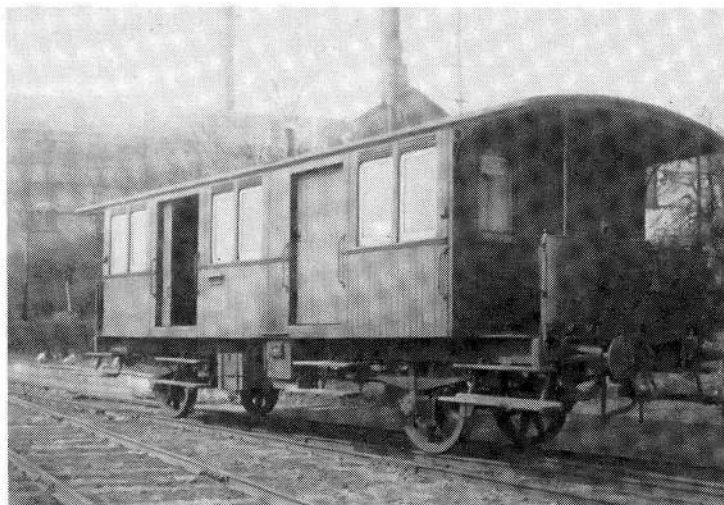
Enden blev, at TFJ faktisk i 1927 bestilte 2 stk. Triangelvogne model VII, der leveredes den 1. maj 1928 og straks indsatte i sommerkøreplanen dette år.

De to vogne: TFJ M 1-2, var de sidste af Triangelmodel VII, og det er endda ikke helt

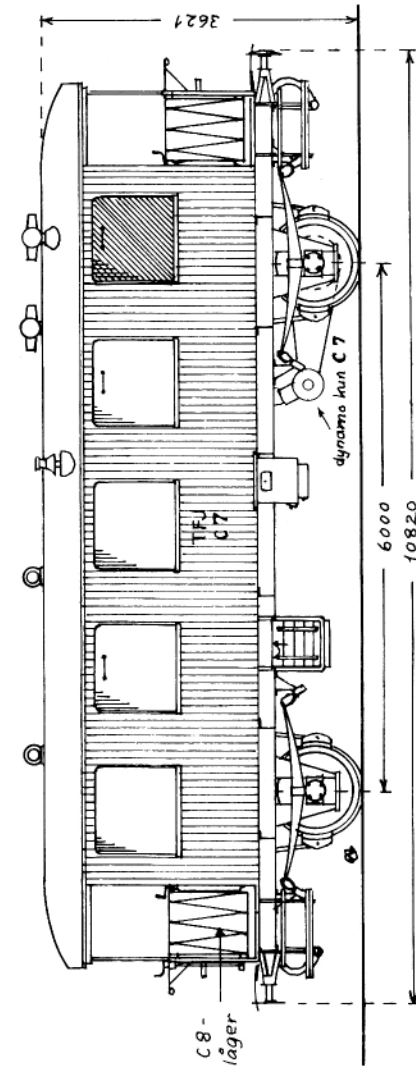
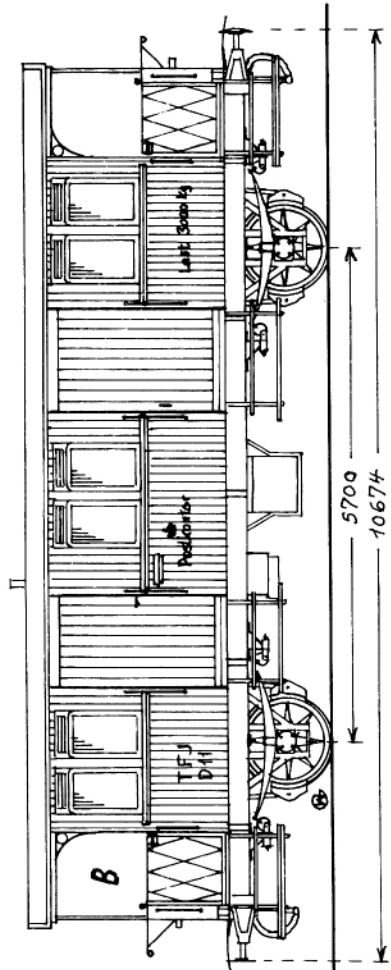
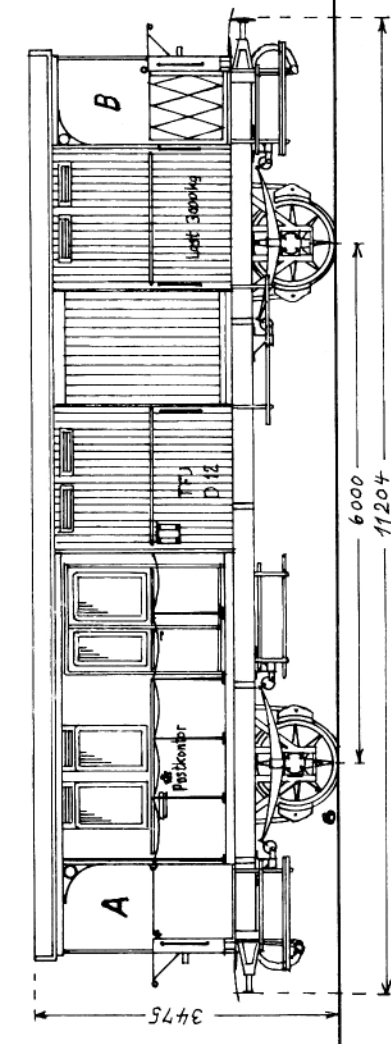
korrekt, for ganske vist står der "Mod.VII" på hovedtegningen nr. 7647, dateret 29/12-1927, men på fabrikens specifikationsblad, der er af lidt nyere dato, betegnes vognene som Mod.X., mens DSB's ME og MF fik model VIII og KRB's benzin-elektriske vogn KRB M 2 fik model IX. Grunden til dette modelnummer-skifte var nok, at TFJ-vognene blev udstyret med et nyt bagtøj (transmissionskassen på bagakslen), hvori var indbygget et pneumatisk (trykluft-) reversgear, der kunne skifte mellem frem og bak ved hjælp af trykluftbetjente klo-koblinger, altså uden ud- og indrykning af tandhjul, og denne kobling havde desuden en midterstilling, hvor alle tandhjul var koblet fra, så vognen kunne køre som påhængsvogn uden krafttab til transmissionen, hvilket man f.eks. kunne have glæde af, hvis man oprangerede tog med en motorvogn i hver ende, men ville nøjes med at anvende den ene motorvogns maskinkraft - eller hvis man skulle slæbe en havareret motorvogn hjem! Derimod egnede klokoblingen sig IKKE til at skifte under gang - så kunne man vist godt indstille sig på at skulle feje vragester sammen, når braget havde lagt sig.

Bortset fra dette nye bagtøj var TFJ M 1-2 bygget efter ganske samme recept som GDS M 1-2: Alle hovedmål var de samme, og i det ydre fremtrådte vognene så godt som ens - set fra højre side, dog bortset fra, at TFJ-vognene her havde op-hængt den koksfyrede Hess-varmekedel under forreste hjørne af passagerafdelingen samt en kokskasse under midtervinduet. Fra venstre side fremtrådte vognen derimod knap så harmonisk, idet der her var et tvillingvindue forrest i passagerafdelingen, hidrørende fra det yderst beskedne toilet, der var indpresset i ikke-ryger kupeens forreste, venstre hjørne, ganske som i den tidligere omtalte KRB M 1.

Bortset fra toilettet var TFJ-vognens indre indretning ganske som GDS M 1-2's, dog var bænke i TFJ-vognene ikke postrede, blot belagt med et lag filt og betrukket med "tæppetøj", så de var knap så kolde og hårde at sidde på som de helt nøgne træbænke - og stoffet gav en bedre friktion, så man ikke så let skred rundt på bænken, hvis vognen nu alligevel skulle komme til at slingre på strækninger med dårligt spor. Selv om bænke var ret primitive, var de dog



TFJ D 11 ex C 2 (Svend Jørgensen)

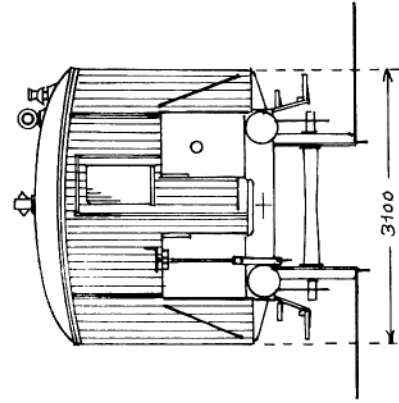
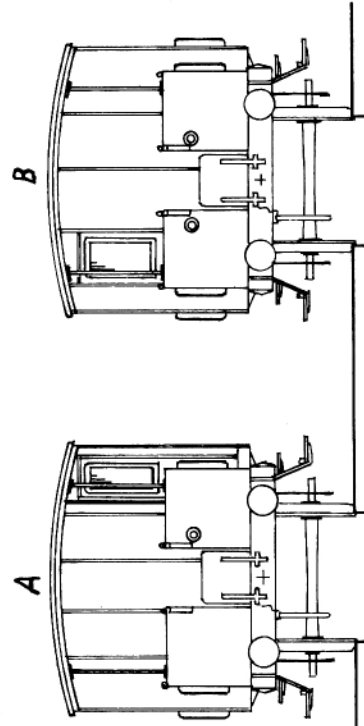
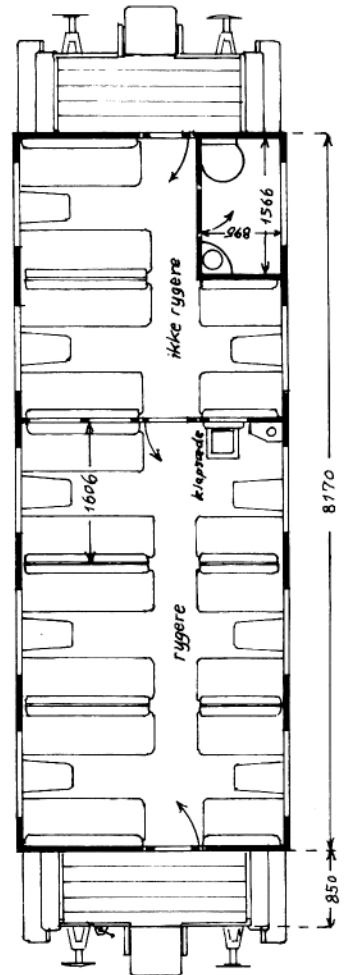


t.v. D 12, omb.  
fra D 2 1937

t.h. D 11, omb.  
fra C 2 1950

D 12's gavle →

TFJ C 7-8



D 11 omb. fra C 2 1950 }  
D 12 omb. fra D 2 1937 }  
begge oprindeligt bygget  
af Vulcan, Maribo 1904,  
1928/29 indrettet til  
bivogne for M 1 og M 2

C 7-8: Scandia 1934

bedre - og pladsforholdene rigeligere, end tilfældet var i banens daværende personvogne på III kl.: Siddemodul 1625 mm mod personvognenes 1500 mm i de ældste vogne og 1550 i de dengang nyeste fra 1910, der var en tændstiklængde foran!

M 1-2 var som nævnt udstyret med koksfyret varmtvands-centralvarmeanlæg, men kunne ikke levere varme til eventuelle påhængsvogne. Derimod kunne de levere el til påhængsvognenes belysning, så de særlige batterivogne (E 1-2 og Qs 1) kunne undværes i motortogene.

Motorene var, ligesom i søstervognene GDS M 1-2 og SNNB M 1-3, den 100 hk Continental 15H benzinmotor, og det var tilstrækkeligt til, at motorvognene kunne medføre et par ikke for tunge, 2-akslede personvogne i almindelige, personførende tog - eller andre vogne af lignende vægt, f.eks. en personvogn + den anden motorvogn i frigeare - eller et par godsvogne efter behov, op til en togvægt på omkring 50 t - inklusive den drivende motorvogns ca. 15 t brutto.

Motorvognene havde naturligvis trykluftbremse og -ledning til eventuelle bivogne, men disse slanger var ved TFJ oprindelig anbragt i "vacuum-slangehøjde", d.v.s. så højt, at slangernes samlinger var oven over koblingerne, når toget var samlet. Da TFJ ikke havde vacuum-udstyr på sine vogne, bevirkede den utraditionelle anbringelse af trykluftslangerne ikke nogen "slangeforbistring" ved banen. Den høje slangeanbringelse var bekvem for personalet, og slangerne var godt fri af støv m.v. fra sporet. Da trykluftudstyr imidlertid efterhånden blev almindeligt på alle vogne - også godsvogne - og standarden normalt var en slangeanbringelse helt under koblingshøjde, måtte TFJ flytte sine slanger ned i normal tryklufthøjde, så der ikke skulle gøres vold på slangerne ved sammenkobling med vogne med standardiseret slangeudstyr. Standardiseringen har næppe huet de frihedselskende folk i det nordenfjordske, men de måtte æde det i sig, da der blev vendt op og ned på alting efter Ålborg Privatbaners modernisering.

Da man nu havde anskaffet de to motorvogne, måtte man også skaffe nogle bivogne til dem, og i første omgang så man sig om i sin egen vognpark, om der ikke skulle findes egnede vogne til formålet. Først lod man den ene kombinerede person- og postvogn D 2 indrette til motorbivogn, hvorfor den

udstyredes med trykluftbremse (og nødbremsegreb!) og rullelejer, og den fik egen varmekele, formentlig af samme slags som i motorvognen, så den kunne benyttes hele året - også i motortogene.

D 1-2 var født som kombinerede person- og postvogne med åbne endeperroner og næsten fladt tag. De var pladeklædte og havde tvillingvinduer. I passerafdelingen var der siddegang og 3 kupeer med simple træbænke, siddemodul 1500 mm. I postafdelingen var der åben svalegang, og der var et 4,44 m<sup>2</sup> stort postkontor med det sædvanlige udstyr, inklusive kakkellovn og "servante" med vaskekumme og emailleret vandkande, mens der mellem kontoret og passerafdelingen var et pakkepostrum med dobbelte fløjdøre til begge sider og på væggen ind til passerafdelingen kroge til postsække.

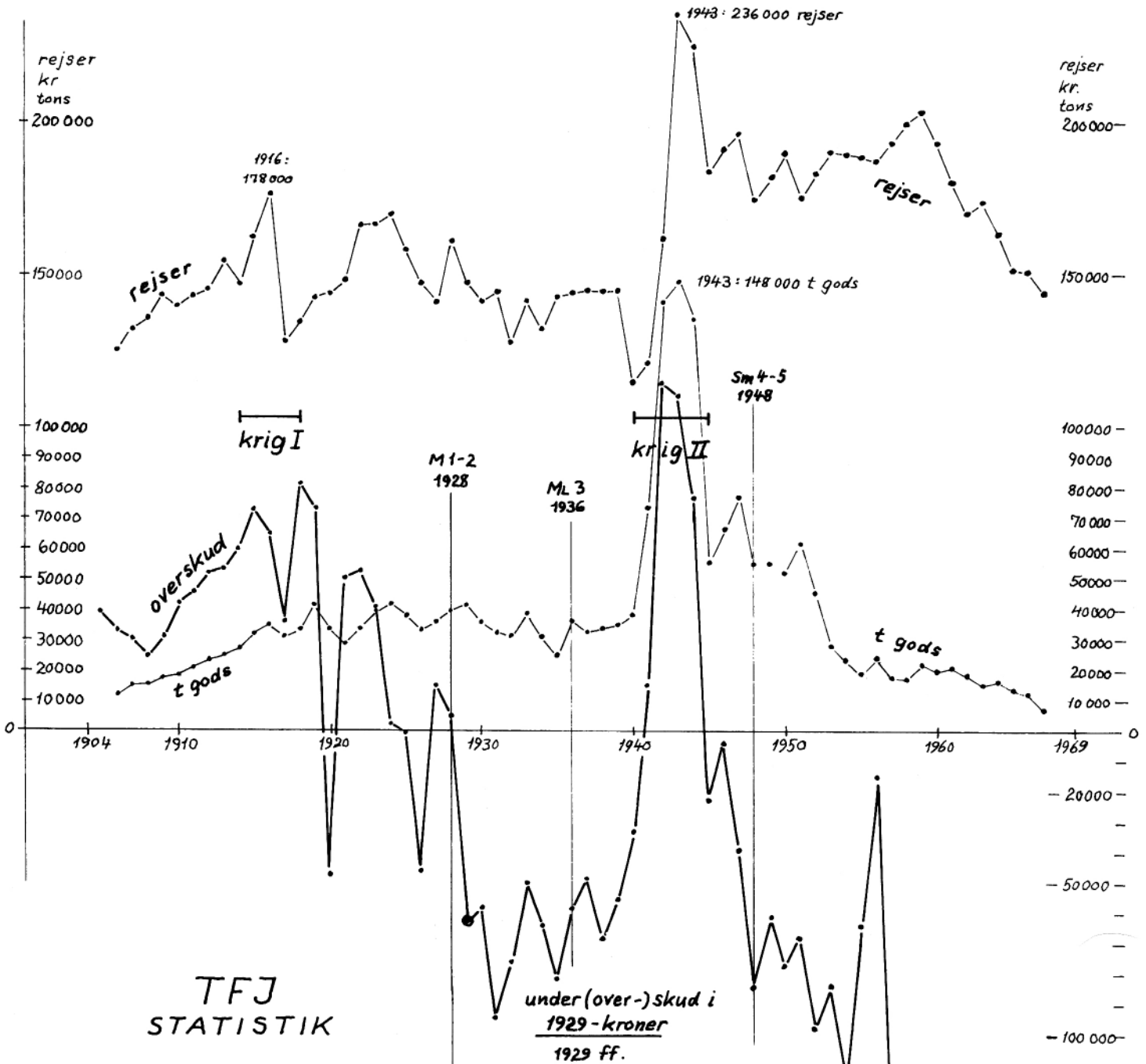
Kort efter indrettedes endnu en personførende bivogn, nemlig den 5 fags, III kl. sidegangsvogn C 2, der ligeledes fik trykluftbremse, rullelejer og formentlig også egenvarme, selv om dette sidste ikke er anført i DSB's fejl-vrillende privatbanevogn-fortegnelse. Denne vogn indeholdt intet ud over de 5 III kl. kupeer med træbænke, og det var den letteste type blandt banens 10 rene personvogne, selv om de 4 gamle B-vogne var kortere og kun havde 4 kupeer. Men B-vognene havde 2 fornemt udstyrede II kl. kupeer med glas i både døre og sidegangsvægge, med faconfræsedede lister omkring døre og vinduer og ekstra beklædning på vægge og lofter, spejl på væggen og en lille hylde ved vinduet o.s.v., o.s.v. - og så havde vognene tagrytter og oplukkelige vinduer, og naturligvis tykke fjederhynder på bænkens sæder, rygge og armlæn. C 1-2 derimod havde kun "fladt" tag af ét lag brædder, simple brædevægge og kun ruder i dørene til sidegangen. Af ventilation fandtes kun gammeldags jalousier med skydere over vinduerne - ingen tagventilatorer, men vinduerne i kupeerne kunne dog alle åbnes. Banens øvrige C-vogne blev vraget, fordi de var for tunge, og det var overflødigt at de havde toilet, da et sådant fandtes i motorvognen, hvortil der var bro og overgang.

Da motorvognenes bagagerum var af meget begrænset størrelse og dertil ureelt og "forstyrret" på grund af dets kombinerede anvendelse som førerrum, forperron og bagagerum, var det nærliggende at skaffe en bivogn med et større og mere

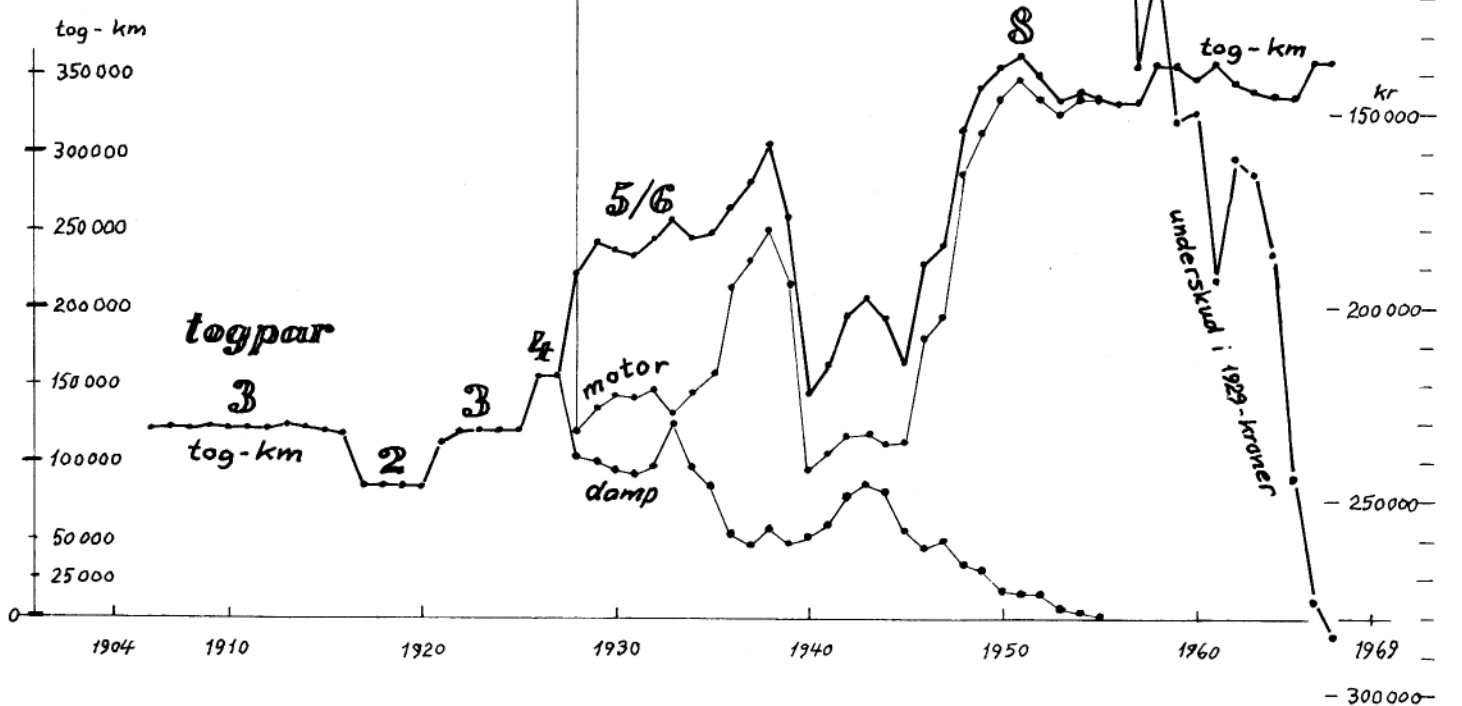
reelt bagagerum, hvor man for eksempel også kunne medtage mælkespande, fiskekasser, cykler og andet, der ikke var velkomment i motorvognen blandt passagerene. Man fandt de forhåndenværende gods- og pakvogne for store og tunge, men så viste det sig muligt at lave en byttehandel med Ålborg Privatbaner, der var villige til at modtage en normal, lukket godsvogn - TFJ 13 - af Qb-type (15,4 m<sup>2</sup>, tara 6,8 t) i bytte for en mindre, lukket vogn - FFJ Q 217 - af Qa-type på kun 11,2 m<sup>2</sup> og en taravægt på 5,8 tons. TFJ fik derved en både mindre og ældre vogn, idet Q 13 var fra Maribo 1904, mens FFJ Q 217 var fra Scandia 1898. Men den lille vogn var bedre egnet til TFJ's formål end den store, så begge parter kunne alligevel være tilfredse med byttehandelen.

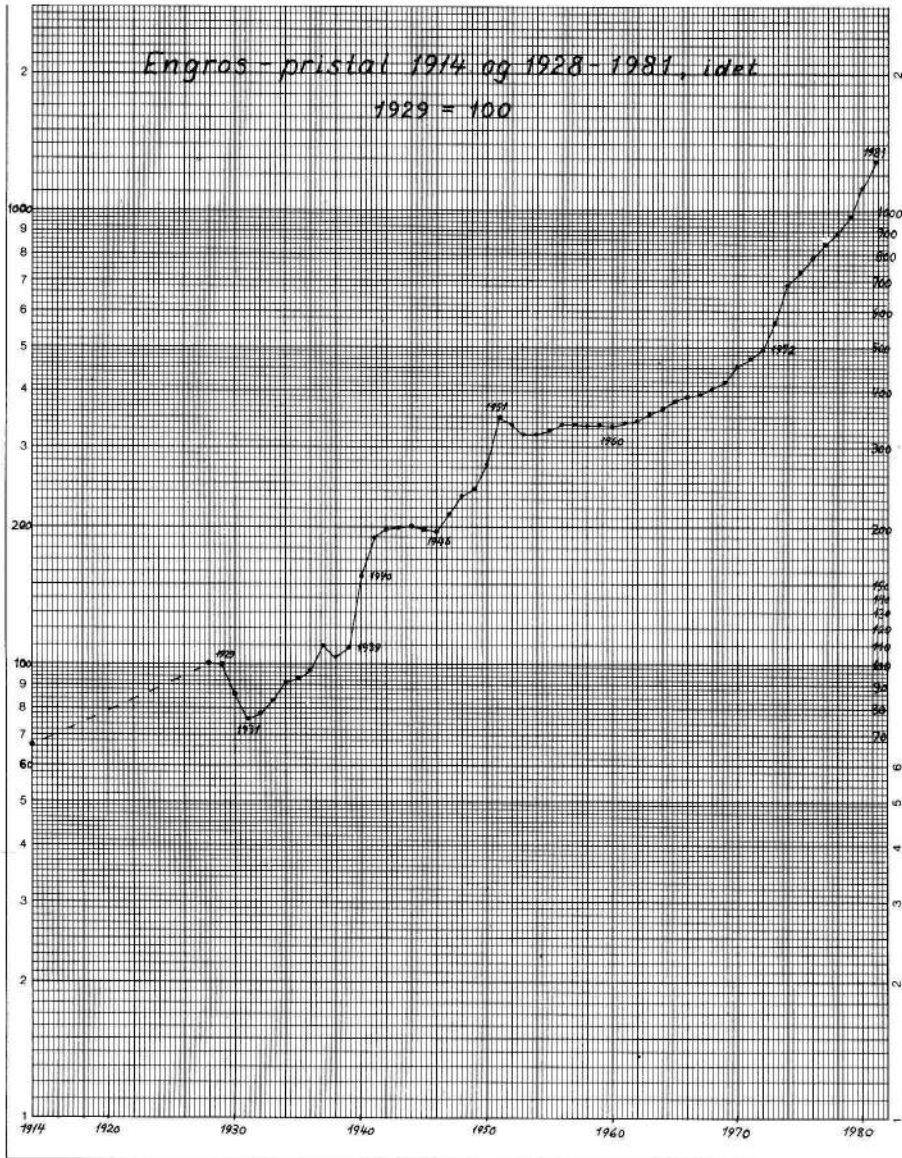
Mærkeligt nok har TFJ ikke opgivet den lille vogn til DSB's PRM, men det ses i fortegnelsen, at Q 13 er forsvundet fra TFJ og Q 217 fra FFJ, der i stedet har anført en Q 332 som tilgået i 1928, og dennes data passer med TFJ Q 11-14. Noget tyder på, at den lille vogn ved TFJ har fået betegnelsen E 3, bl.a. fordi der i Jernbanebladet fandtes en nekrolog over TFJ E 3 den 15/11 1938, og der ellers ikke udgik nogen E- eller Qs-vogn før 1949. I nekrologen beskrives vognens tilstand som yderst ringe, så der er idel glæde ved dens bortgang, og det lyder ikke usandsynligt, hvis den lille, gamle vogn har tilbragt sine gamle dage som bivogn til de relativt hurtige motortog, hvor den har slingret af sted som "rumpeged" i 10 år og er blevet godt ledeløs i akselstyr, fjederophæng og lejer, og kassen formentlig også er blevet mere og mere knirkende, da man åbenbart ikke har vedligeholdt vognen ordentligt - den havde nok længe været dømt til udrangering, da andre vogne kunne afløse den.

Jeg vedtager her at kalde vognen E 3 og beklager i øvrigt, at jeg intet har fundet om dens indretning til motorbivogn - årsberetningen meddelte blot, at "en Godsvogn" var blevet indrettet til formålet. Vognen var nok ikke ombygget noget videre, så havde man næppe kasseret den så hurtigt, men den har jo nok fået trykluftbremse - eller i hvert fald trykluftledning - og måske rullelejer og overgangsbro(er), ligesom nogle af Ålborgbanernes tilsvarende vogne senere fik. TFJ's egen Qs 1, en godsvognlignende pakvogn af stor Q-



TFJ  
STATISTIK





størrelse, ansås for at være for stor for motortoget, men den fik både overgangsbros og elektrisk lys, da den indrettedes til batterivogn for damptogene.

Med de 3 bivojne: C 2, D 2 og E 3 til rådighed "å" motorvognene allerede deres første driftsår over halvdelen af de kørte tog-km, og det må bemærkes, at man med motordriftens indførelse straks satte de kørte tog-km op med over 50% - og det efter at man bare 2 år forinden allerede havde øget km-tallene ved at gå fra 3 til 4 togpar om dagen. Efter M-vognens ibrugtagning kørte man i stedet 5 daglige togpar - og 6 på søn- og helligdage. Dampkilometrene faldt straks til lidt under det niveau, der havde været gældende helt fra banens start og op til 1926, og som svarede til ca. 3 togpar i døgnet, men faldt herefter langsomt og med et nyt, knap så markant dyk efter anskaffelsen af et diesellokomotiv i 1936.

Motorvognene trillede i sine første år af sted med de to noget alderstegne personvogne fra

1904 og den lille rumpeged fra 1898, men efterhånden blev bilkonkurrencen hårdere, og underskuddet voksede trods motoriseringen, der kun midlertidigt havde givet en svag stigning i passagertallene. Man anskaffede så i 1932 endelig en helt moderne bivogn D 3, der skulle erstatte/supplere den gamle person- og postvogn D 1.

D 3, der leveredes af Scandia, var "skræddersyet" til TFJ. Det var en vogn af typen "lange, 2-akslede træaltanvogne", af udseende i slægt med Horsensbanernes nyeste vogne, men med påfaldende korte endeperroner (900 mm mod Horsensvognenes 1200 mm) og med en noget uregelmæssig vindues- og dørinddeling, der oven i købet var forskellig på de to sider. Vognen var med sine 13.530 mm over pufferne 20 cm længere end Horsensvognene, og var kun overgået i længde inden for typen af B-vognene på Vodskov-Østervrå og Hirtshalsbanerne, der var op til 1,22 m længere end TFJ D 3. Denne var dog lettere

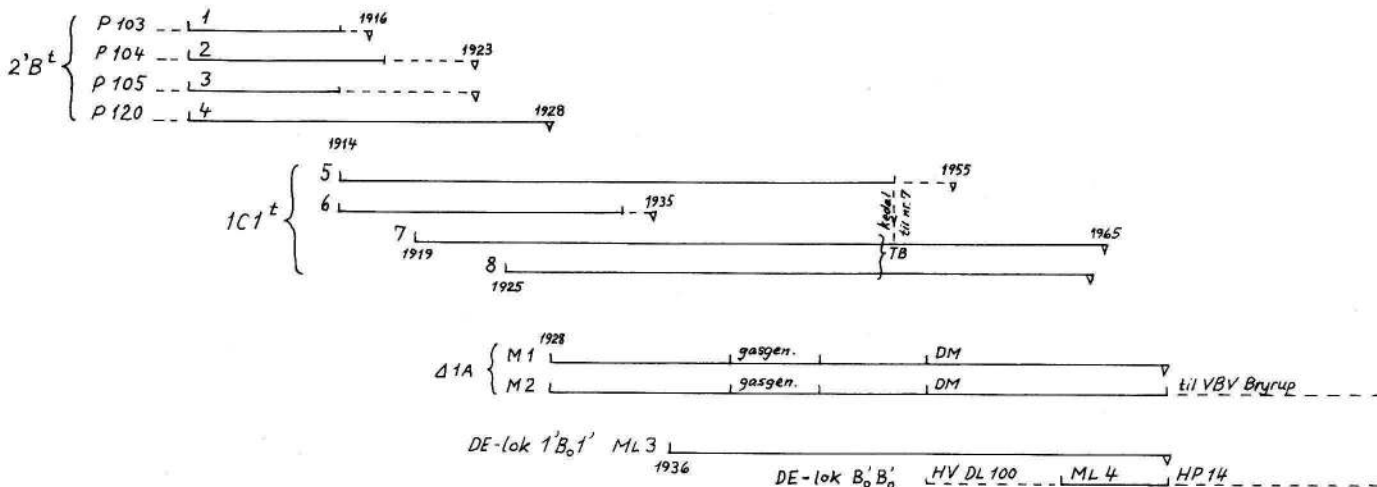
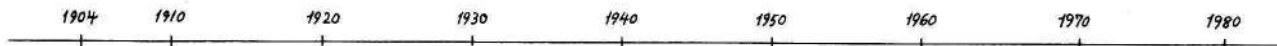
bygget end f.eks. HBS/HV-vognene og vejede kun 13,2 t mod de kombinerede Horsensvognes 14,4 t.

Den nye vogn rummede, regnet fra passagerenden: 3½ fag III kl. midtgang-afdeling (2 fag rygere og 1½ fag ikke-rygere), derefter et toilet med WC og håndvask, hvorefter der kom en afdeling med sidegang. Her var først et bagagerum på 3 m² med skydedøre til begge sider, derefter et lige så stort postrum med indgang fra rejsegodsrummet. Det havde de sædvanlige postfaciliteter, dog IKKE egen kakkellovn. Endelig var der et 2 m² stort rum med asfaltgulv, dækket af træriste og med indgang gennem en stor skydedør i vognavlen. Der var afløb i gulvet, og rummet har formentlig været beregnet til transport af isede fisk i kasser.

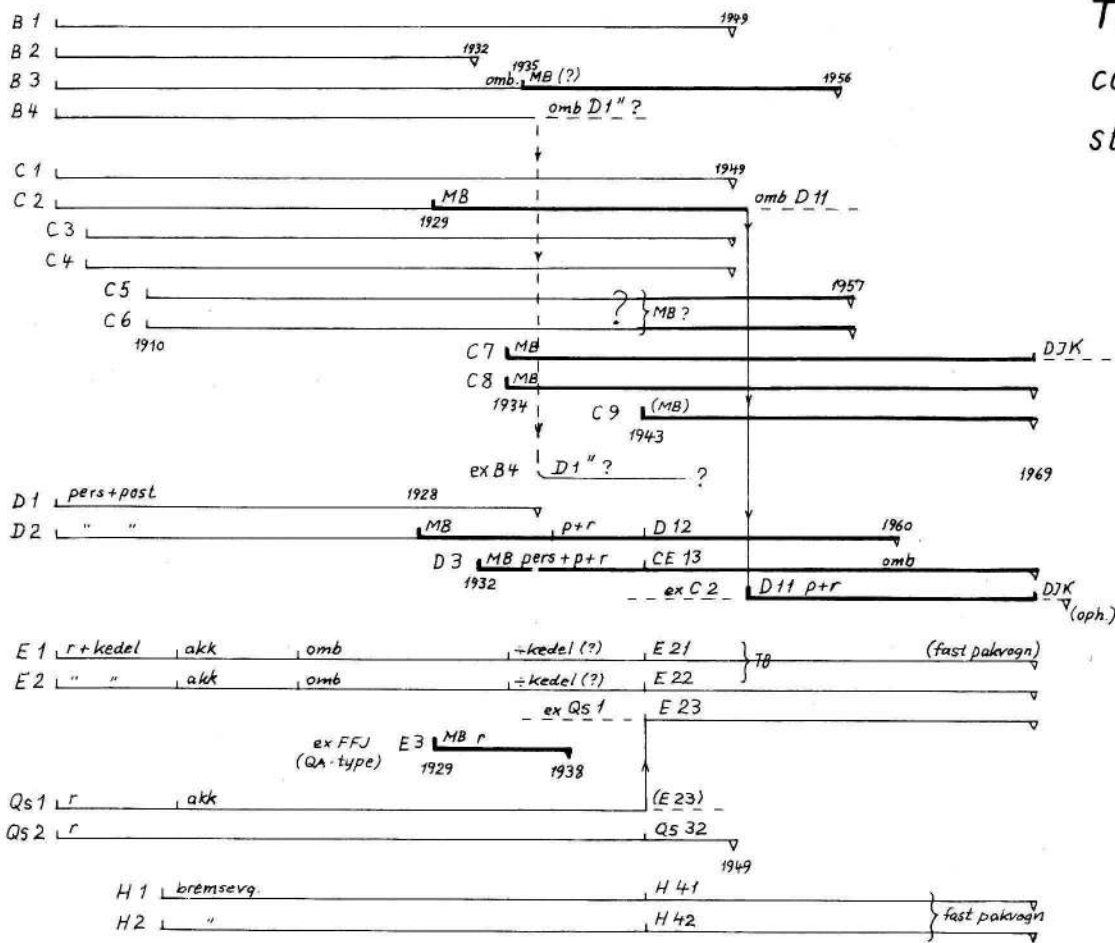
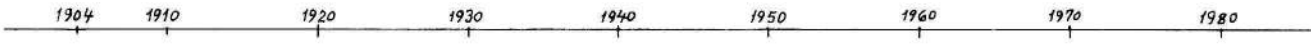
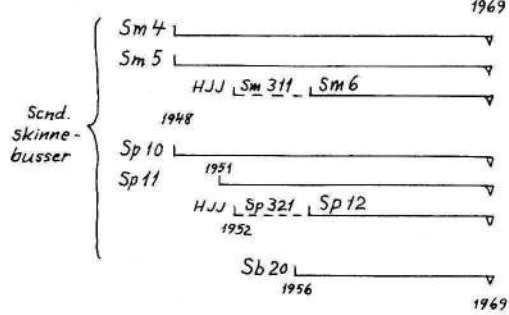
I passagerafdelingen var der fjedrende sæder med læderbetræk, omtrent som i DSB's FF-vogne, senere kaldet CR - og i de gamle, brune S-tog. Siddepladsmodul var i D 3 1580 mm mod 1610 mm i FF/CR og 1625 mm i TFJ's egne motorvogne. Bemærk, at forskellen mellem de sammenlignede vogne kun var knap en tændstiklængde! I D 3 havde man fået plads til at anbringe et mindre klappbord ved vinduet - en sjældenhed i datidens privatbanevogne!

Vognen var udstyret som motorbivogn med trykluftbremse, rullelejer og egenvarme ved koksfyret varmtvandsanlæg, mens den ikke havde dampvarmeapparater eller -ledning, så det var åbenbart, at den ikke skulle benyttes i damptogene, hvortil man jo også endnu nogle år havde gamle D 1, der aldrig ændredes til motorbivogn.

Efter anskaffelsen af D 3 havde banen åbenbart syslet med planer om anskaffelse af endnu en Triangel-motorvogn, og der foreligger fra fabrikken en hovedtegning i 1:20 af en sådan vogn, der var tænkt ét fag længere end M 1-2 og med et par tætsiddende lænkeaksler under forenden for at holde akseltrykket lavt under den tunge motor-ende. Imidlertid blev det ved planerne, og TFJ fik aldrig mere end de to Triangelvogne M 1-2, hvorimod man fik bevilget anskaffelsen af et lille diesel-elektrisk lokomotiv, der leveredes af Frichs i 1936 og bevirkede, at dampkilometrene sank til mellem 1/5 og 1/6 af de kørte tog-km indtil krigen kom, og damptogene midlertidigt igen kom til at spille en væsentlig større rolle, da der var knaphed på dieselolie og næsten total mangel på benzin.



TFJ  
trækkraft



TFJ  
coaching  
stock

Man fik altså ikke bevilget den 3. benzinmotorvogn, der kunne have sikret, at man altid havde to motorvogne driftsklare, så man måtte stadig køre damptog, når en af motorvognene var på værksted eller havde tilfældige nedbrud. I stedet fik man bevilling til at anskaffe 2 nye, publikumvenlige bivogne til motorvognene: C 7-8, leveret af Scandia i 1934. Vognene var en let moderniseret udgave af DSB's FD-vogne, der var anskaffet til bivogne for ME-vognene, men TFJ's vogne var naturligvis født med normalt kobletøj, mens DSB's ME-FD oprindeligt havde centralpuffere.

TFJ's vogne havde siddemodul 1605 mm, og de havde - ligesom DSB's tilsvarende vogne samt TFJ D 3 - fjedrende lædersæder. C 7-8 havde også, ligesom D 3, små klappborde ved alle vinduer i passagerafdelingerne. Endelig havde C 7-8 toilet, og dens indre var delt i to afdelinger ved en skillevæg med ruder i fyldningerne. Skorstenrøret fra koksfyret, der

var ophængt under vognen uden for hoveddrageren, gik op gennem vognen i hjørnet mellem yder- og skillevæg i rygerafdelingens 2-mands-side, og man havde her erstattet et 2-mands-sæde med et 1-mands klapsæde, så ingen passager skulle udsættes for at sidde for tæt op ad det varme kakkelovnsrør. I hver vognafdeling var der kun ét bevægeligt vindue i hver side, mens resten var faste. I den henseende var TFJ-vognene mindre ventilationsvenlige end DSB's. Men arrangementet var billigere, og så slap man oven i købet for en del passagerkævl om gennemtræk; diskussioner, jeg tydeligt mindes fra mine unge dage i bl.a. FF-vognene, hvor et opslag kundgjorde, at alle vinduer i vindsiden og det forreste i kørselsretningen i læsiden skulle holdes lukkede, blot én passager ønskede det. Men der var ofte uklarhed over hvad der var vindsiden, og så var den eneste løsning at lukke ALLE vinduerne og lade friskluftentusiastene fortrække ud på de vind- og kulstøvomstuste

endeperroner, da det normalt kun havde symbolsk betydning at åbne for torpedo-ventilerne i taget. Med deres beskedne åbningsareal og ringe sugsevne kunne de overhovedet ikke hamle op med blot et par nikotinhungrende medrejsende, for slet ikke at tale om heden på en varm sommerdag.

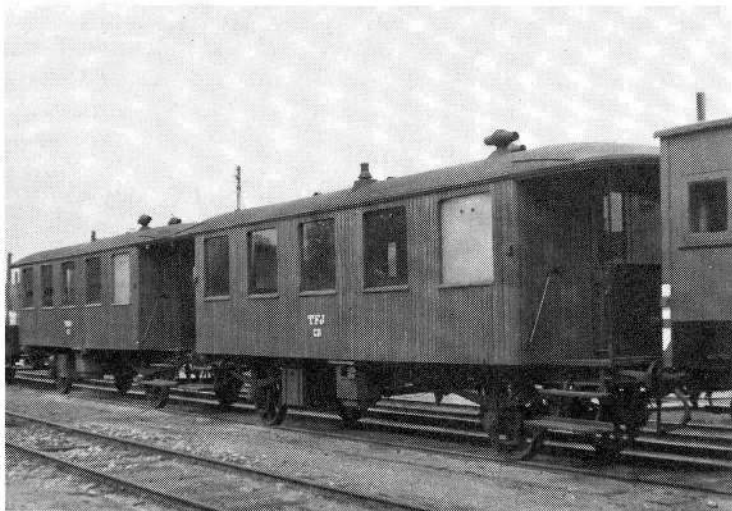
C 7-8, såvel som D 3, måtte i begyndelsen hente strømmen til belysning fra motorvognene - eller i damptog fra batterivognen, men "senere", hvornår vides ikke, fik C 7 og D 3 dynamoanlæg til vognenes egenbelysning, så det var ligegyldigt hvor i togstammen de blev placeret.

C 7-8 vejede ca. 11 t og var således tungere end den gamle bivogn C 2, der kun vejede 9,7 t, men bekvemmeligheder vejer også noget. De vejede næsten 1 t mere end DSB's FD, men de havde også en solidere undervogn og oppe i vognen et toilet samt skillerum mellem rygere og ikke-do.

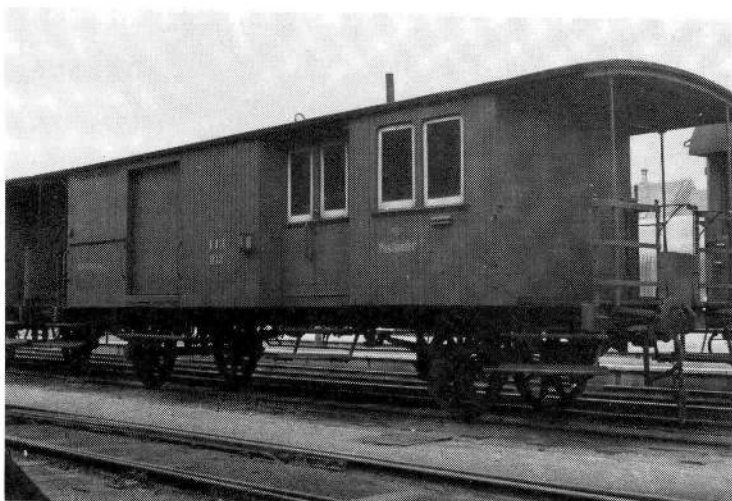
På tegningen her i bladet af C 7-8 er vist de perronlåger der sås på C 8 i dens seneste år, mens man på C 7 kunne se i det mindste én låge med 4 lodrette tremmer + en skræstiver fra håndtag til nedre hængsel! Vognene var imidlertid begge leveret med låger af samme type som D 3/CE 13, dvs. med tremmer á la "forstrakt bicelle" (med 5 celler, hvis man skal tro originaltegningen), og Niels Munch Christensen bekræfter bicellemonsteret, der kan ses på billeder, han har taget i 1962 af C 7.

TFJ havde nu et beskedent, men ganske tidssvarende motorvogsmateriel, mens det øvrige vognmateriel blev stadig mere forældet. Hvordan Triangeltogens historie udviklede sig i resten af TFJ's "liv", handler den næste artikel i denne serie om. Den vil tillige blive suppleret med en omtale af banens øvrige vognmateriels historie helt til banens lukning, da den sidste ende heraf ikke var medtaget i artiklen om banen i SIGNALPOSTEN nr. 5/1969, hvilket har affødt undren hos nogle købere af SIGNALPOSTENS fotohefte 3 om TFJ, hvori man ser forskellige billeder af materiel, der ikke kan findes omtalt i SIGNALPOSTENS gamle artikel.

H. Alkjær

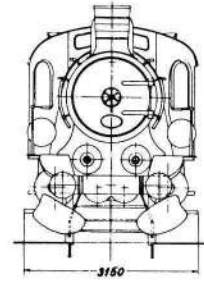


TFJ C 7-8 i Thisted, 1961.



TFJ D 12, 1960 (P. Thomassen)

# Adams Hjørne



## LITRA P I SPOR 0

### MASKINEN

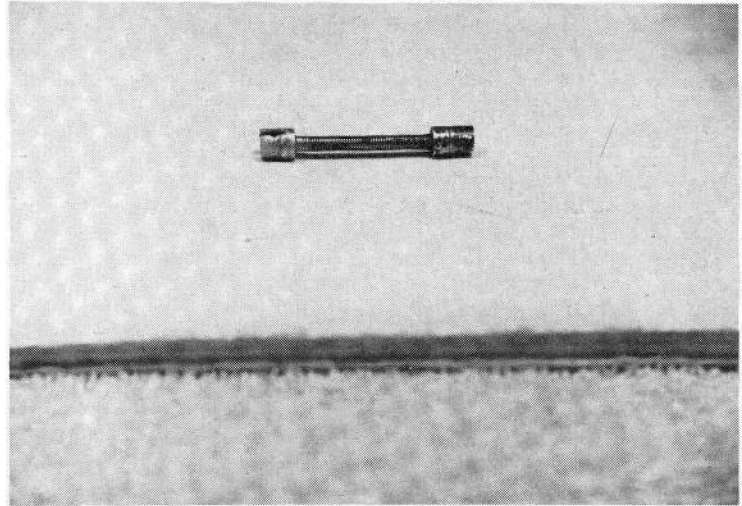
I den indledende artikel brugte vi udtrykket: Særheder der knytter sig til litra P og andre store eller større maskiner. Det er selvfølgelig noget sludder, for er det en større maskintype, må beholdningen af kul og vand jo indrettes derefter, og for det meste medføres i en dertil indrettet vogn. Den forøgede vægt af selve maskinen medfører også, at akseltrykket må fordeles over et større antal aksler, og hvor disse ikke er udført som driv- eller kobbelhjul, opstår de som løbere eller en- eller to-akslede trucks. Undtagelser kan eksempelvis være udført som det er på litra H, hvor det forreste kobbelhjulsæt indgår i trucken sammen med løbehjulsættet. Disse ekstra aksler bærer altså lokomotivets for- eller bagende, men alt det der og mere til tjener et naturligt formål og har da ikke noget med særheder at gøre - det er bare sådan. At det skal med på modellen, og at det i løb gennem modelbanekurver kræver visse modifikationer, kan der vel næppe være tvivl om, men det kommer vi tilbage til.

Til forskel fra de tidligere omtalte maskintyper er litra P bygget op på en stangramme, linealerne er dobbelte, men lagt ved siden af hinanden og kedlens bageste ende er svagt konisk. Endvidere er den udstyret med både truck og løbehjul, så selv om vi har betegnet den som en af de lettere modeller, er der såmænd prøvelser nok at skulle igennem, inden vi når til vejs ende.

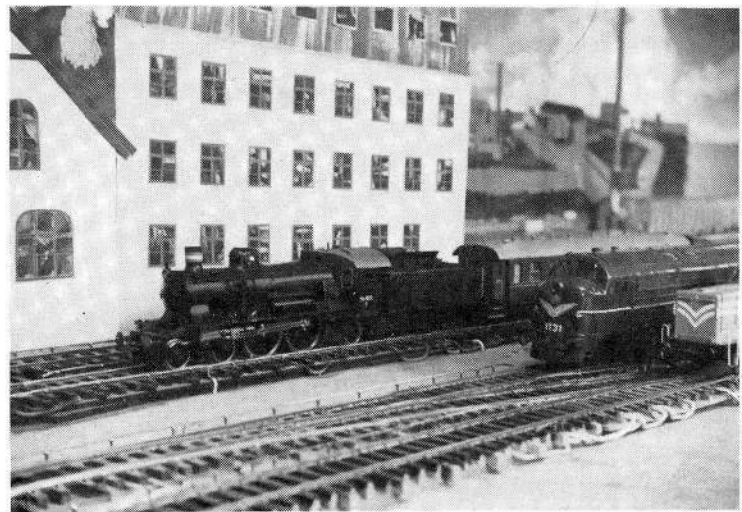
Som det fremgår af fig. 252 (lånt fra Damplokomotivet og dets Betjening, årg. 1925) er hver af stangrammens sider sammensat af stykkerne 1, 2 og 3, hvor godstykkelsen i 1 og 2 er 100 mm, men noget slankere i stykke 3. Det er

næppe ulejligheden værd at gå så nær forbilledet, og Ljungberg har da også fremstillet hver side i ét sammenhængende stykke med den samme godstykkelse på 2 mm i hele længden. Stykkerne 5 og 6 er li-

geledes i ét med rammen, partiet mellem cifrene 1 og 4 er gjort bredere i opadgående retning, og svajet ved tallet 13, der ligger gemt bag fyrkassen, er udeladt. Udskæringen 9 - løbehjulsættets



Bowdenkabel. Bøsningerne ku' godt ha' været lidt længere!



P 923 gæsteoptræder på DMJK, Gb.

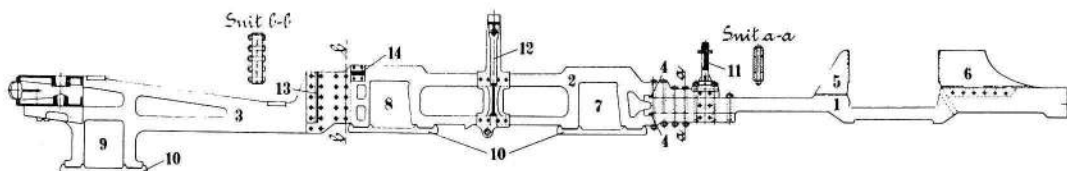
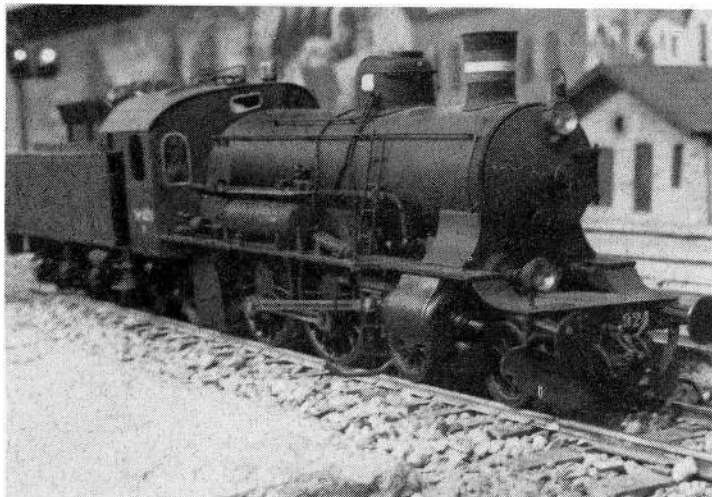


Fig. 252





En veteran. P 924 bygget ca. 1942. DMJK.

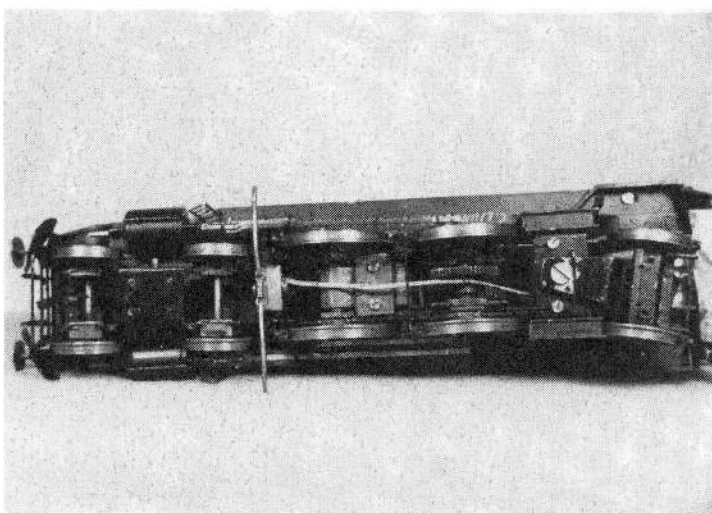


Foto 1

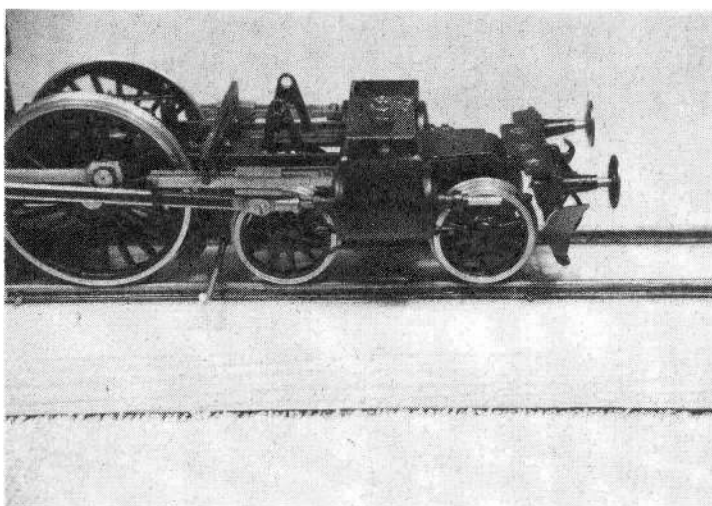


Foto 2

akselgafler - er heller ikke med på modellen. I stedet er dette hjulsæt, som vist på foto 1, monteret på en arm der ved sin befæstelsesskrue under fyrkassen tillader den nødvendige sideforsky-

delighed og tilpasning efter kurveradius.

P-erens stangramme skal efter sigende have voldt DSB mange kvæler til at begynde med, og lidt gener er den da også behæftet med

på modellen, omend de er af en anden karakter. Det virker elegant og charmerende at der er frit udsyn under kedel og fodplade, men til gengæld kommer vi til at mangle pladerammens dække for diverse skavanker såsom klodsede hjulophæng og gearkassens tandhjul. Disse forhold er der ikke ret meget andet at sige til end at vi gør os umage med at fremstille de omtalte emner på den mest naturtro måde, og så iøvrigt springe op og falde ned på om det ikke skulle være lykkedes at skjule de yderste par tandhjul. Om man ønsker at få maskinens indvendige cylindre og disses tilbehør af drivstænger og andet krams-krams med på modellen vil vi ikke komme nærmere ind på, al den stund artiklen her er tiltænkt modelbyggere, der ønsker en opgave der kan løses uden større besværligheder end højst nødvendigt.

Stangrammens sider er for enderne samlet af pufferplankerne, mellem cylindrene af en vandret liggende plade, og hvor det, afhængigt af gearkasse og eventuel motor er gørligt, et sted mellem bageste drivhjul og pufferplanken. Endelig findes der også en tværafstivning mellem driv- og kobbelhjul - fig. 249 - men da den, som det fremgår af tegningen, foroven ligger tæt an mod kedlens underside, vil det være langt lettere at tilpasse og montere denne detalje efter at ramme og kedel er samlet. Det siger sig selv, at udskæringerne for aksellejerne svækker rammen betydeligt, en svækkelse der er søgt udbedret ved spændebåndet fig. 249-6, der er ført omkring kedlen og fastholdt ved 7 og 8. På modellen kunne denne tværafstivning have været monteret kedelbunden ved påskruining, men som det fremgår af foto 4 er den helt udeladt. Gearkassen tog for megen plads op, og i stedet er stykkerne fig. 252-10 solidt påskruet og tjener derfor samtidig som forstærkning af disse svage punkter på rammen. Tværstykket fig. 252-11 er som vist på foto 2 monteret og udformet så det samtidig virker til påskruining af linealbæ-

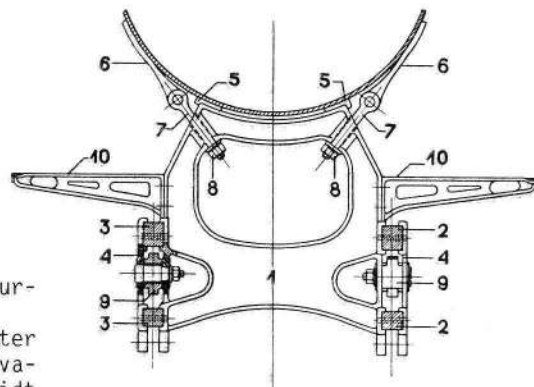


Fig. 249

rerne, således at dette i ét samlet hele, linealer og bærestykke, frit kan af- og påsættes efter behag.

Den færdige ramme kan nu forsynes med drivhjul, gearkasse, motor (forbindes med motor i tender), strømaftager og kobbelstænger, og den første prøvekørsel kan finde sted. Truck og løber kan ligeledes fremstilles og monteres. Løberen burde ikke volde de store vanskeligheder og trucken kan i sin simpleste udførelse fremstilles som en bogie med indvendige vanger, og hvor ekvibreringen er opnået ved at lade den ene vange kunne vippe omkring sit midtpunkt. På Ljungbergs model er trucken forsynet med af-fjedrede lejer, samt, både lodret og sidepåvirkende, fjederophæng, hvorved trucken ikke blot er med til at trække maskinen med rundt i kurverne, men også af sig selv finder tilbage i midterstillingen.

Cylindrene er fremstillet som ét sammenhængende hele lagt på tværs af rammen. Inden vi imidlertid beslutter os for de endelige mål på denne enhed, kører vi undervognen ind på banens mindste kurve, og anbragt der, kontrollerer vi ved hjælp af tegning og skydelære, om truckens sideforskydning tillader direkte måltagning på tegningen, eller om der på en eller anden måde skal skaffes mere luft mellem truckens hjul og cylindrenes indersider. I spor 0 og med 200 cm kurveradier skulle det ikke være nødvendigt, og da slet ikke som her på

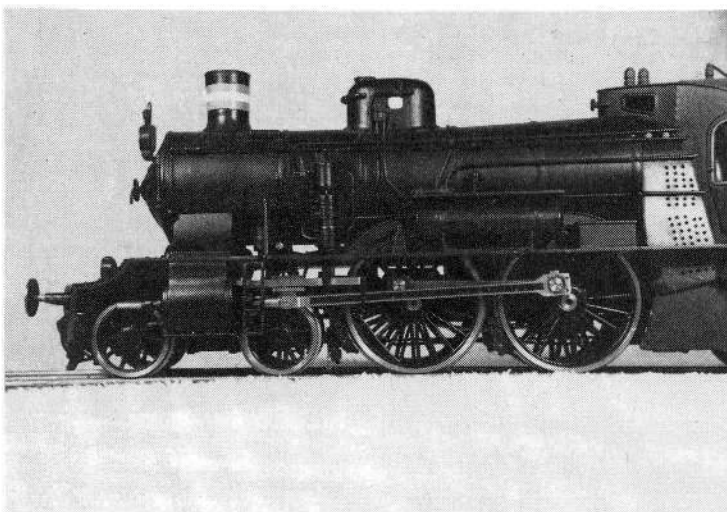


Foto 3

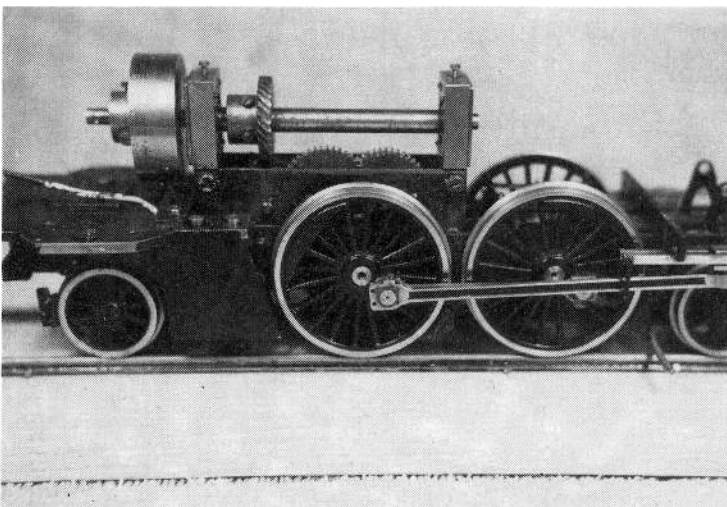


Foto 4

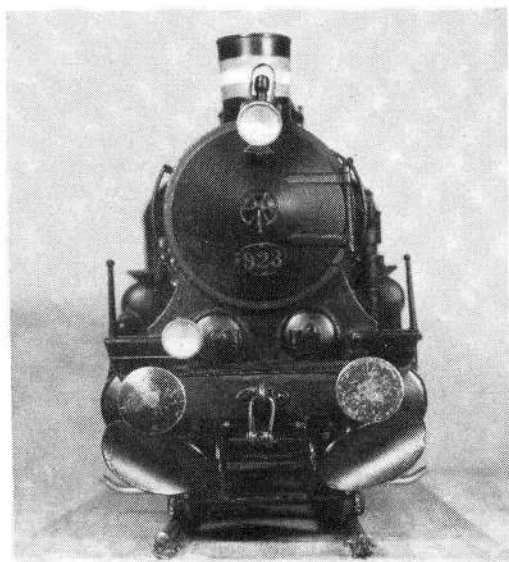


Foto 5

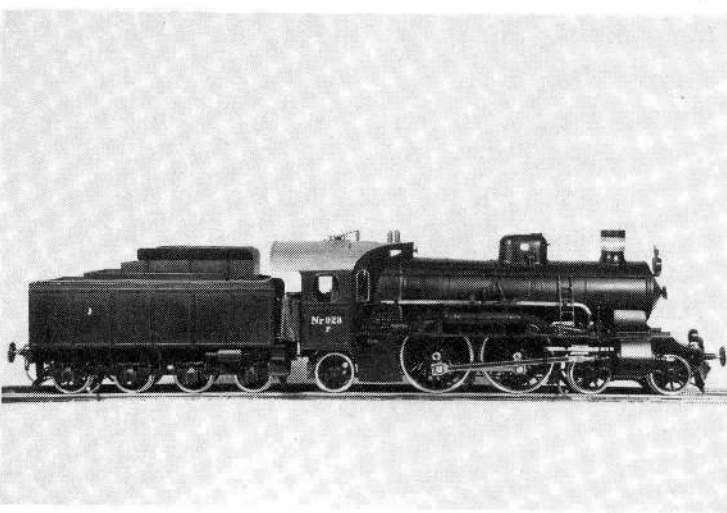


Foto 6

litra P, hvor bageste truckhjul ligger så tæt på nærmeste kobbelhjul. Eventuelle vanskeligheder kan afhjælpes ved at "barbere" cylindrene på indersiden, det vil næppe være synligt, eller vi kan flytte truckens omdrejningspunkt

så langt tilbage som det nu måtte være nødvendigt.

Sammen med cylinderblokken fremstilles linealerne som vist på fig. 170, dog med den forskel, at når vi udsaver dem af et stykke 2,5 mm jernplade lader vi den

forreste ende være ét sammenhængende hele. I denne ende af gafflen bores et hul gennem hvilket vi kan påskruer linealen til en i cylinderenden indsat og tilloddet knast, - se foto 2. Linealerne skal selvfølgelig fremstå som

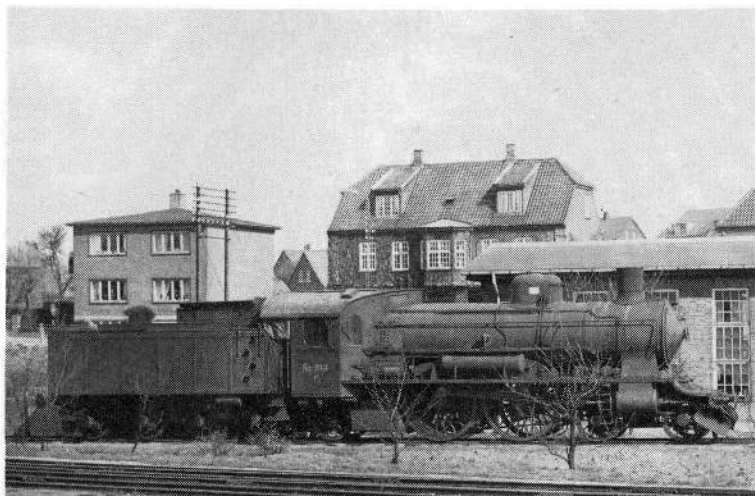


Foto 7

Model og virkelighed.

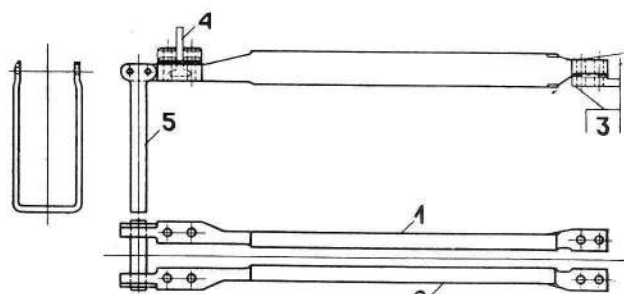
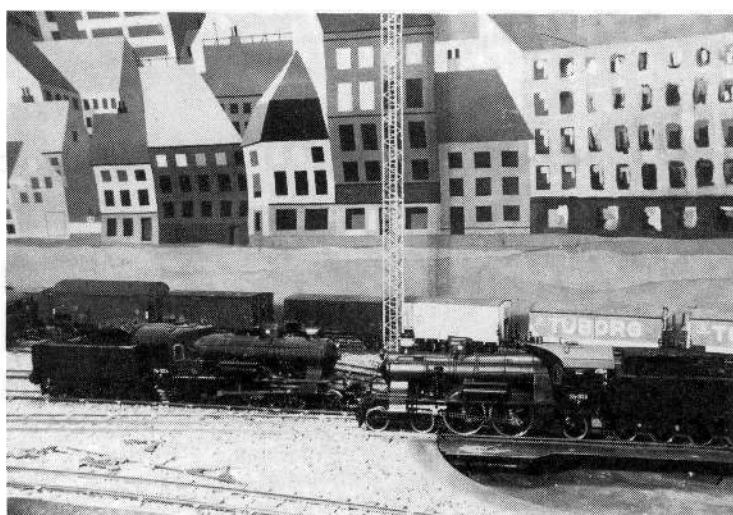


Fig. 170



Foto 8



"ny" eller "patineret".

fuldkantede blankpolerede emner, og gør vi os den ulejlighed at fremstille krydshovederne på dette stadi af konstruktionen, er der ingen undskyldning for ikke at få disse dele til at arbejde lydefrit sammen.

Med cylindre og linealer lagt på plads, beregnes, fremstilles og monteres så bærestykket, der som allerede omtalt skal monteres på en af tværafstivningerne og som nu kan tilloddes linealerne. Også i denne situation er der fri

adgang til emnerne og vi vil uden større besvær kunne justere og rette eventuelle skævheder. Drivstang, krydshoved og stempelstok er alle emner som tidligere er blevet omtalt.

Krydshovedet har ganske vist en lidt anden facon, men har dog stadig det tilfælles med tidligere tilfælde, at det lader sig smutte ind fra den ene ende af linealerne, så det går vi let hen over. På foto 2 ses lige over krydshovedet to A-formede gevækster. Det er lejerne til den aksel, hvorpå diverse arme til glidertrækstængerne er ophængt. Forholdet er dette, at kontravægten på denne aksel rager ud over fodpladen og sidder således i vejen når over- og underdel skal enten samles eller skilles ad. På modellen her, er denne aksel løst indsat og vil derfor kunne fjernes eller indsættes ganske efter behov, men vil iøvrigt ikke kunne falde af, da den jo i sidste instans er tilskruet omstyringsbukkens skiftevinkel.

Overdelens hovedkomponenter er fodpladen, kedelen og førerhuset, der fremstilles i den her nævnte rækkefølge. Nu udgør rammeprofilens overside imidlertid ikke en pæn ret linie, og da sammenstyknings af de tre komponenter er en smule forskudt i forhold til hinanden, kan vi ikke som tidligere, i bedste byggekloidsstil, foretage en prøveopstilling efterhånden som emnerne bliver færdige. Det spiller nu ingen afgørende rolle dersom rammen overholder tegningens mål, og vi iøvrigt fortsætter i denne gode gamle gænge.

Det vandretliggende stykke af fodpladen er savet ud af 1 mm messingplade i facon som et U, idet pladen er gennemgående i hele sin bredde umiddelbart under røgkammeret. Det forreste stykke, der partielt er krumt, partielt plant, fremstilles af 0,5 mm plade, og de to stykker er loddet sammen. I dette tilfælde kan vi godt foretage en prøveopstilling, idet vi må være sikre på, at den samlede fodplade, der fortil skal hvile både på pufferplanken og på toppen af cylinderblokken, nu ligger i et nøjagtigt vandret

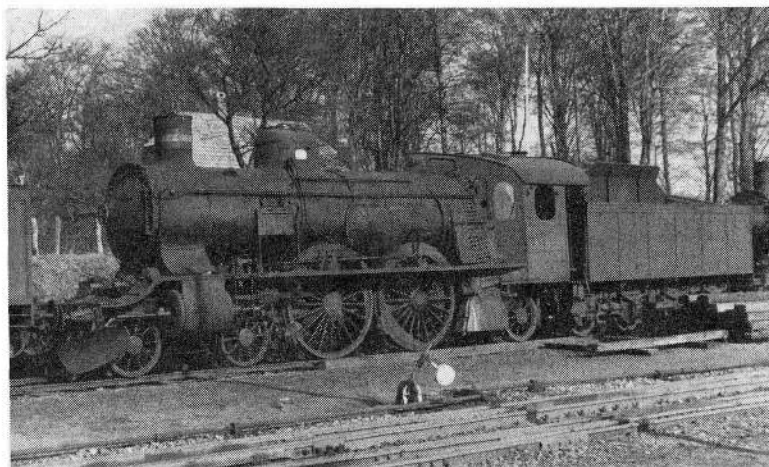
plan. Når dette er bekræftet, kan vi med det samme færdiggøre (bore og skære gevind) forreste samling af over- og underdel, da denne foretages mellem rammens tværafstivning og fodplade. Læg iøvrigt mærke til på foto 2, at der i fodpladen også skal bores ud til de to møtrikker, der udgør truckens befæstigelse.

Kedlen fremstilles af et stykke tyndvægget 36,5-37 mm messingrør, der i længden ikke må være kortere end 210 mm. Inden vi foretager os noget som helst andet, rides der en tydelig, men dog ikke alt for dyb streg, i hele rørets længde. Det er aldeles ligegyldigt, hvor på røret vi afsætter denne streg, til gengæld er det uhyre vigtigt, at den ligger absolut i "midten" i hele rørets længde. Det forreste cylinderformede stykke afskæres i en længde af 94 mm, og lægges foreløbig til side. Det næste stykke afskæres i en længde af 12-15 mm, og den herved fremkomne ring klippes igennem på tværs idet vi samtidig fjerner en ca. 3 mm af "strimlen", fjører den forsigtigt så meget sammen, at den nu kan smuttes halvt ind i 94 mm stumpen og lodder den fast. Af det resterende rør skal vi bruge et stykke på 96 mm. Målet vil komme an på hvor lidt eller hvor meget der skal gøres ud af førerhusets indre, men 96 mm er maksimum.

Dette stykkes koniske facon - en afskåret keglestub, mindste udvendige diameter lig forreste halvdel af kedlen, 36,5 mm, største udvendige diameter 40 mm - tildannes ved at skære rørstumpen igennem på langs diametralt modsat den indridsede streg. Denne skæring føres nu ikke helt igennem, idet vi lader de sidste tre millimeter stå ubrudt, og med et passende "instrument" af konisk facon presses røret fra den flækkede ende ud til det ønskede mål.

Med instrumentet indsat på lodder vi en lap på den foran fykkassen fritliggende del af kedlen, instrumentet udtages, og en foreløbig tværgående afstivning i det rigtige mål, indføres og tilloddes bagenden. De to halvdele af kedlen kan nu sættes løst sammen, de indridsede streger drejes i forlængelse af hinanden, og i denne tilstand kontrollerer vi ved brug af tegning, skydelære og lineal, at denne helhed opfylder det tilstræbte udseende i de rigtige mål. Der kan muligvis være opstået mindre skævheder, men de burde ikke være større end at de kan rettes, enten ved at file "modsat skævt", hvor rørenderne møder hinanden, eller pille den bageste tværafstivning ud og derefter med fast, men kærlig hånd rette skævhederne ind.

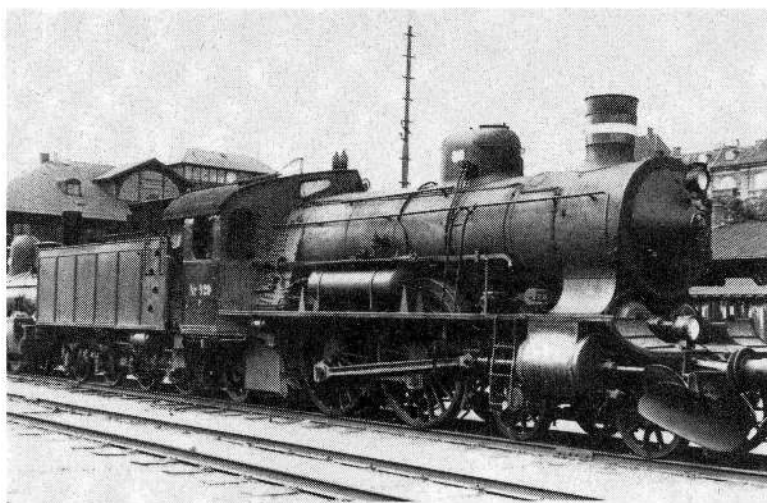
Hvad nævnte "instrument" angår så kan det være alt fra et emne



Litra P 922 i Sorø.



Litra P 906, 914, 907 og 920 i Sorø.



Litra P 920, Morop kongres 1959.

tildrejet formålet, til et bordben, snapseglass, flaskehals eller hvad ved jeg, det skal bare, sådan omtrent da, holde de rigtige mål. Det er ikke noget kunststykke der her skal udføres, men det siger sig selv, at ved sammen-

stykingen vil toppen af kedelryggen stadig ligge i samme vanderette plan, hvilket naturligvis let lader sig rette med et par filstrøg, men også at vi under denne udvalsnings påser, at der ikke opstår uønskede buler. Den

omvendte operation - det vil sige at klemme et 40 mm rør sammen i den ene ende til de 36,5 mm - ville også kunne lade sig gøre, men i begge tilfælde vil vi være nødt til at tilpasse de i samlingen modstående ender. Samlingen vil iøvrigt senere blive skjult af kedelbåndet, så det gør ikke alverden, om filearbejde og samlingen ikke skulle blive et mesterværk.

Inden samlingen forarbejder vi røghkammerets understøtning og fyrkassen. Der er ikke gods nok i røret til at dette ved udfoldningen kan udgøre fyrkassen i hele dens dybde, men der er nok til at det kan afskæres umiddelbart under fodpladen, hvor det så forlænges ved en tillodded plade, se foto 3.

Boringerne i fyrkassensiderne kan udføres forholdsvis bekvemt ved at indsætte et stykke ca. 35x40 mm træ i skruestikken, hvis tilpas udragende ende kan tjene som underlag ved såvel opmærkning som boring. Befæstelse af emnet kan gøres med skruetvinge eller en stift i det første borede hul. Efter denne viderefærdigelse af kedelenderne incl. fyrkassens for- og bagvæg, foretages endnu en prøvesamling og efterkontrol, og vi kan måske endog ved tilpassede afstivninger få en foreløbig prøvesamling af undervogn, fodplade og kedel.

Er man tilfreds med resultatet og det skulle man da gerne være, samles kedlen i ét solidt sammenhængende stykke, og med den indridsede streg som fast udgangspunkt, mærkes op og børes igennem til alt som senere vil være nødvendigt for kedlens øvrige udstyr - og så går vi igang med førerhuset.

Opbygningen af førerhuset som sådan følger de gængse metoder. Som det fremgår af foto 4 har Ljungberg monteret førerhusgulvet i fast forbindelse med rammen, den indvendige nedre afstivning er derfor en indvendig åben ramme, hvis mål, der er lig med gulvets, tillader en nedsænkning af sider og gavl over gulvet, samt benyttes til sammenskrivning af over- og underdels bageste ende. Det springende punkt er den tilspidsede førerhusgavl og dennes udskæring, hvor kedel og fyrkasse er ført igennem gavlen.

J. Guldbæk Christensen anviser i sin bog Damptrækraft i model en matematisk metode efter hvilken vi, når vi har side- og fronttegning, kan udregne de nøjagtige mål på den på tegningen skrætliggende førerhusgavl. Metoden er såre enkel, og da Guldbæk oven i købet har benyttet litra P som eksempel, turde enhver anden forklaring være overflødig.

Skulle der imidlertid være læsere som gerne på forhånd vil sikre sig, at de fremkomne mål er duelige, så er det jo ikke den store ulejlighed først at konstruere og kontrollere gavlen i et stykke halvstift karton, før man kaster sig ud i det helt store save-, bore- og filearbejde. På Ljungbergs model er førerhusiderne udført i 1 mm messing, medens gavl og tag er fremstillet af 0,5 mm messing. Sidstnævnte blandt andet fordi det er lettere at bearbejde, og som tidligere omtalt, fordi taget her afslører materialets godstykkelse. Bemærk at diverse vinduesåbninger er ført vinkelret gennem materialet i den tilspidsede gavl, men at samtlige andre gennemføringer af kedel og diverse rør må files op i forhold til maskinens længderetning. Herved risikerer vi ganske vist at åbningerne bliver en bagatel større end det emne, der skal føres igennem dem, men det skal vi nu ikke være så kede af. Sådan er det nemlig ofte også i virkeligheden.

Så godt som det nu kan lade sig gøre, "stabler" vi ramme, fodplade, kedel og førerhus sammen, og iagttaget om det nu også er i overensstemmelse med tegning og det tilsigtede udseende i det hele taget, samt sikrer os endnu en gang, at samtlige udskæringer og borer for det videre arbejde er tilendebragt og passer i mål og placering. Fodplade, kedel og førerhus kan nu loddes endeligt sammen og en samling af over- og underdel med diverse skruer kan afprøves.

Det er efter denne samling, at vi kan fremstille og montere tværafstivningen som vist ved fig. 249, hvis vi da ellers kan få plads til den. Skulle dette ikke være tilfældet, vil det i alle tilfælde være en god ide om vi kunne få så meget af den øverste halvdel med, at denne kunne loddes fast til kedelbunden, hvorved vi med de udragende bærestykker (10), kunne få en solide afstivning af fodpladen.

På foto 3 har vi et billede af detaljerne på maskinens venstre side, og der er ikke meget her, som vi ikke nikker genkendende til. Stigen umiddelbart foran krydshovedet er udsavet af 1 mm plade, men forarbejdet så lang, at øverste stykke udgør et ubrudt stykke af pladen, der ved ombøjning tjener til en solid tillodning til fodpladens underside. Trykluftbeholderen er rundjern, pudset af i enderne og sat på støtter kilet ind i udskæringer i beholderen. Domen er sammensat af tre stykker, hvoraf de to runder ender oprindeligt var i ét i profil afdrejet emne, der

derefter blev "flækket" til to og igen samlet af et mellemliggende stykke. Efter afpudsning af top og sider, er bunden hulet ud lig med kedlens diameter og loddet på en plade, der sammen med lidt rigeligt loddetin og en kærlig hånd udgør domens udgravning. Luftpumpen er afdrejet i ét stykke, men kunne også have været fremstillet af rørstumper sat på en gennemgående akselstump, og derefter udstyret med det for en luftpumpe nødvendige antale "vorter" og rørtilslutninger.

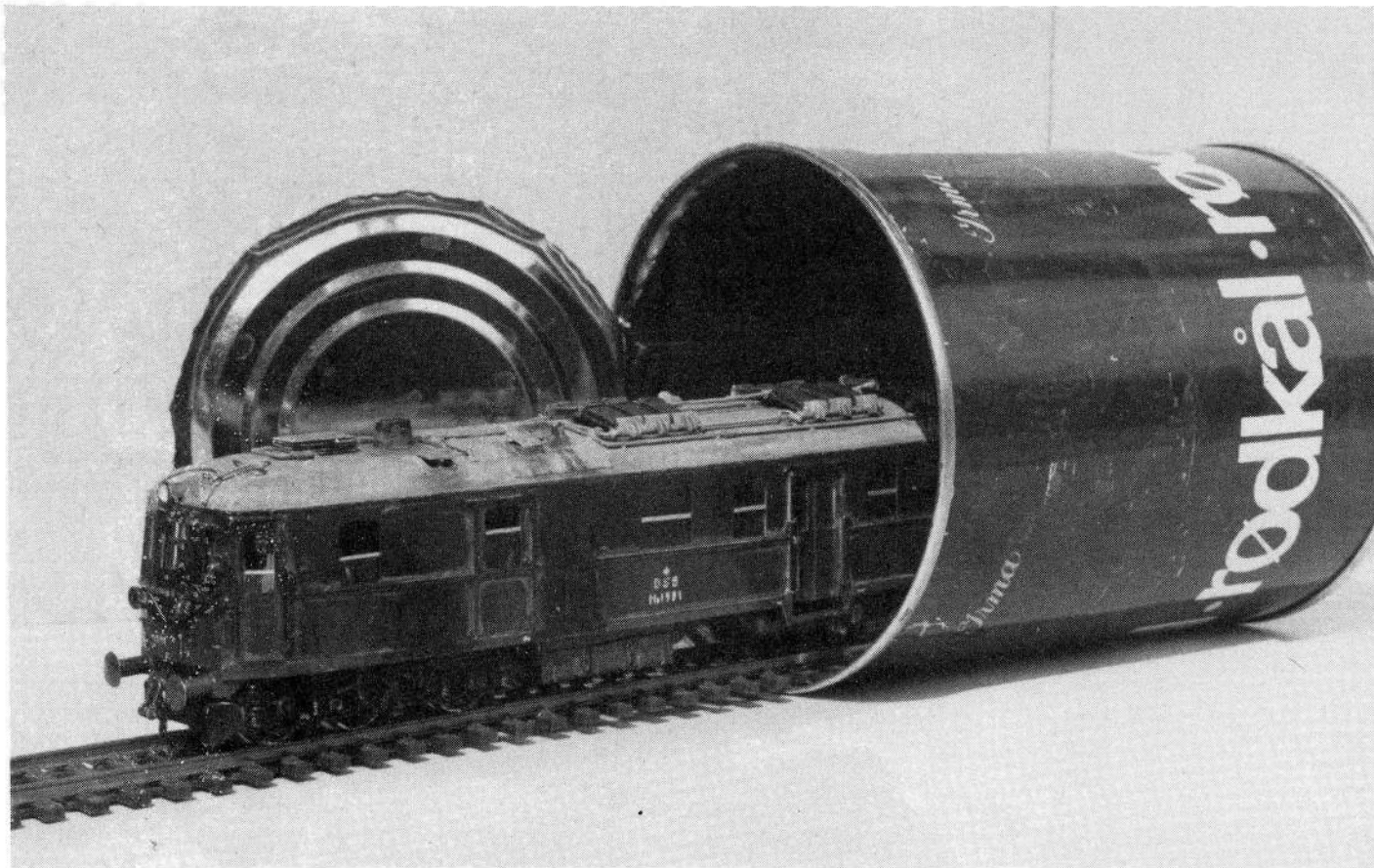
Rørkammerdør med videre - foto 5 - følger tidligere opskrifter, og snerøser, puffere og kobling er også fra samme skuffe. Rundgliderens dæksler og snøfventiler der ses under røghkammerdøren er sammensat af småstumper, der for at undgå opblødning af loddestederne, er tilskruet fra inder-siden.

Maskinens højre side - foto 6 - indeholder af nyt kun den lange trækstang til omstyringen. Denne, der er fremstillet af blankpoleret jernplade, er løst indstukket i sine holdere og fortil hængslet ved en skrue i skiftevinklen. Ljungberg har moret sig med at sætte sidespejl op mellem maskine og tender, en detalje der liver gevaldigt op på modellen, og som også ville kunne aflede opmærksomheden, dersom det måtte have været nødvendigt at forlænge koblingsafstanden mellem de to.

Som nævnt i indledningen, vil le dette ikke blive en fuldt omfattende byggebeskrivelse, men snarere et supplement til tidligere artikler baseret på særlige hensyn ved større maskintyper. At vi ikke har fået alt med kan vel næppe undre, men hvor skal grænsen sættes. Eksempelvis kunne der gøres meget mere ud af omtalen af løbere og trucks, og det ville have været på sin plads, især i dette tilfælde ved litra P, om vi var kommet ind på betydningen af at få modellens vægt fordelt rigtigt. Det får vente til en anden gang, og vi håber så på, at det alligevel har været både til lidt nytte og fornøjelse.

Udover de for denne artikel nødvendige seks fotografier, har vi så med Erik V. Pedersens hjælp fundet frem til andet billedmateriale, der dels siger noget om ny eller gammel bemaling af modellen dels viser forbilledet i gode som mindre gode situationer. Hvor mange den gode redaktør lader slippe gennem nåleøjet vides ikke med sikkerhed - det får tiden vise.

LJUNGBERG og ADAM



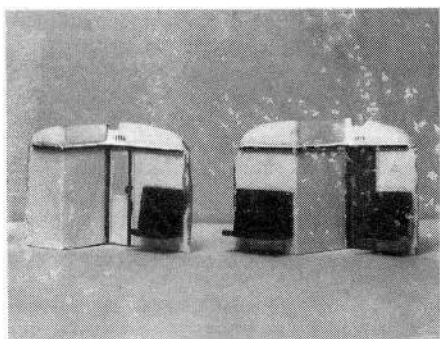
#### FRA KONSERVEDÅSE TIL MO-VOGN

Som lovet i den sidste byggebeskrivelse af MO-erne i SIGNALPOSTEN 19. årg. nr. 4 bringer vi her nogle fotos af den ene af de to nu færdige MO-vogne.

Efter at vognene var blevet malet (hvilket flygtigt blev omtalt) er de nu "blevet præget lidt af vind og vejr" d.v.s. tilsmudsede med lidt fortyndet, rustfarvet maling (ca. 1/3 - 1/2 farve

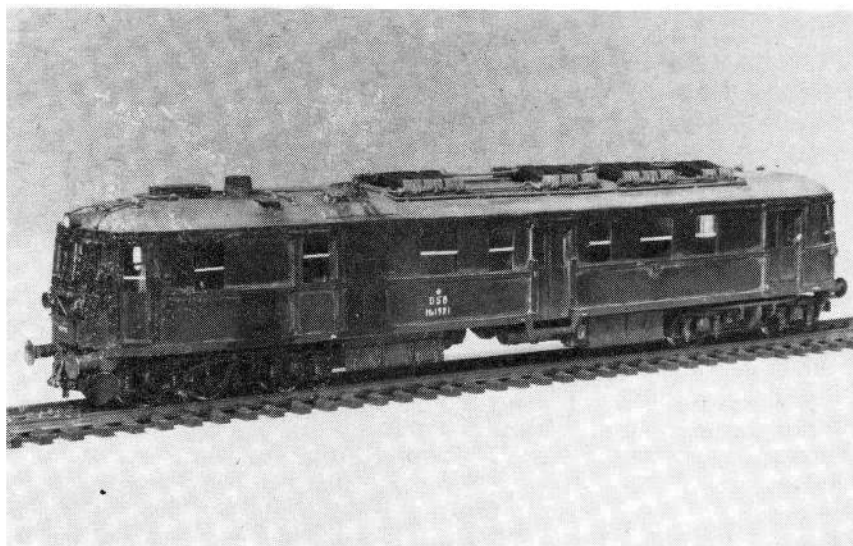
og terpentin eller fortynder for resten). Vognene blev først malet - eller vasket om man vil - med denne opløsning, og da dette var tørret lidt, delvis aftørret

igen med en klud på de store plane flader uden at komme ind i hjørnerne. Som det vist fremgår af fotografierne, er det især vognsiderne fra vinduernes underkant og

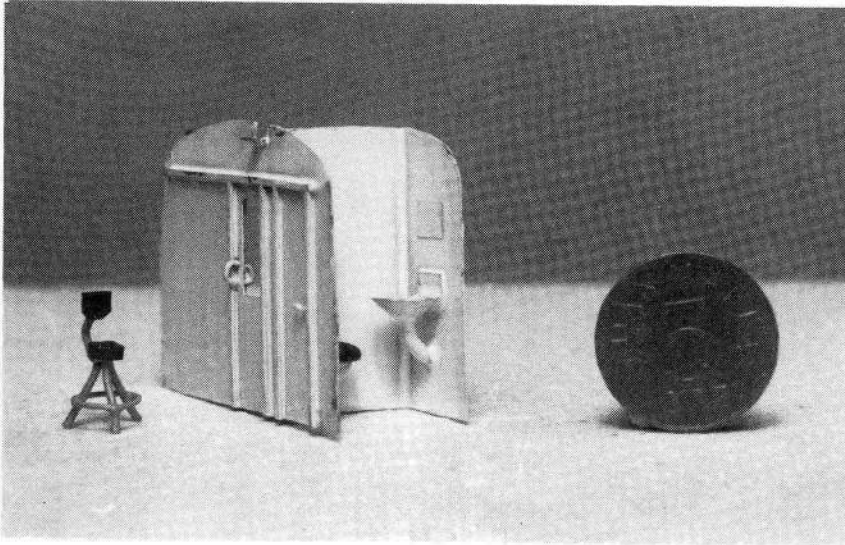


#### Skillevægge.

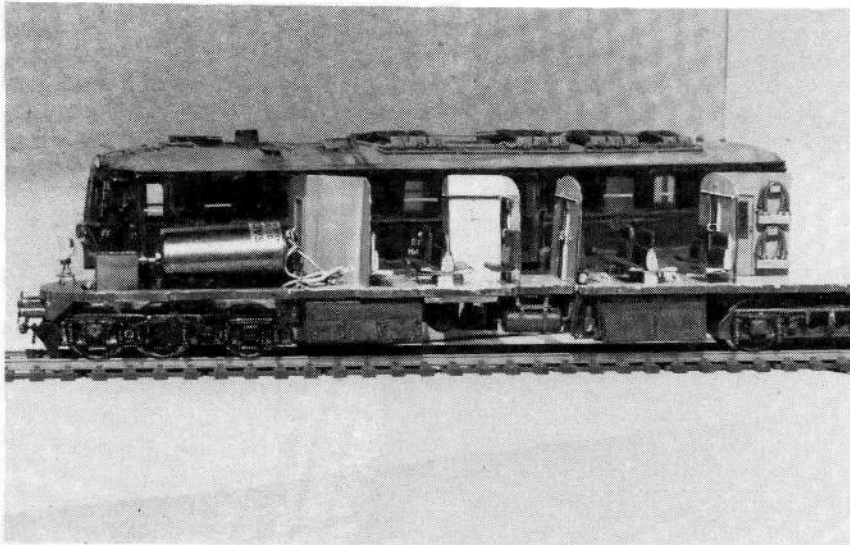
At de er lidt ridsede i siderne, skyldes at de til daglig sidder skubbet ned mellem to skinner lodret på hver af de modstående vognsider.



Den tilsmudsede vogn. Desværre slører det detaljerne og giver vognen et lidt kedeligt udseende på billedet, hvilket jo egentlig er ærgerligt på et illustrerende billede af byggeriet, men til gengæld tegn på, at bemaling og tilsmudsning iøvrigt er lykkedes.



Førerrumsstol og skillevæg med toilet, håndvask og spejl. Dørene er senere blevet malede teaktræsfarvede ud mod sidegangen. Hakket øverst, her og på de andre skillevægge, er for at gøre plads for en ledning til vognens lys.



Skillevæggene (der ellers sidder fast i nogle små skinner, der er loddet fast indvendigt på vognsiderne) er her stillet op til fotografering sammen med de fritstående sofaer, der er limet fast på vognbunden. Bemærk førerstolen i billedets venstre side skråt oven over pufferne.

nedefter, der er snavset til i tiltagende grad, alt som man nærmer sig vognens underkant, og dermed bogierne, der jo er den egentlige årsag til støvet, dels ved at frembringe bremsestøv, dels ved at hvirvle andet støv op under kørslen.

Ventilationsristene og lidt af deres omgivelser er snavset til med sort maling. Også her tiltager tilsmudsningens graden nedefter, men der ses naturligvis alle variationer fra helt rene og nymalede til meget snavsede, og det bedste råd her er nok at prøve at finde nogle fotos i bøger og blade, og

derigennem selv danne sig et indtryk. Man vil også kunne se, at nogle steder er snavsede med et "tørt" mat udseende, medens andre steder driver af olie, og derfor har et blankt udseende.

Dette ses også meget tydeligt på maskinbogie (dieselmotorbogie), der bør males dybt sort og let skinnende (blank), medens banemotorbogie, og det meste af den resterende undervogn, der ikke i virkeligheden kommer i forbindelse med olie, er "tør" og derfor bør males mat rustfarvet.

Må det være mig tilladt at nævne, at den her omtalte MO-er var med på årets DMJU-modelbyggekoneurrence, hvor der, efter hvad der blev sagt ved præmieoverrækkelser, havde været en del snak mellem dommerne, om førstepræmien i den pågældende gruppe skulle gå til denne MO-er eller en model, der var indleveret af Per Vendelboe, modeljernbaneklubben HØ. Det blev Pers traktor, der vandt (tillykke med det) men det var da tæt på, og det viste da, at der også er håb for de modeller, der "nedstammer" fra en konserverdåse.

Lad mig iøvrigt benytte lejligheden til at gøre opmærksom på en artikel af Allan Huusom i UK-modelinformation nr. 19, juni 1984, hvori der beskrives hvordan man får en "superudgave" ud af en Hampli-model MO-vogn, der jo nu er kommet i forretningerne.

I samme blad der der også en artikel af en af SIGNAL-POSTENS "gamle" forfattere, Jens Bruun-Petersen, om MO-ernes anvendelse og oprangering i 1950-erne og 1960-erne.

Og lad hermed dette være det sidste (i denne omgang) om gråspurvne blandt DSBs trækraft, MO-vognene.

E.V.P.

PS. I den næste byggeartikel kunne jeg tænke mig at bygge en CPS og/eller en CRS som styrevogn til MO-erne (det må jo huskes, at Hampli-model er i gang med henholdsvis CL og CLS).

Skulle nogen blandt læserne kunne bidrage med illustrationsmateriale (fotos, tegninger m.m.) ville dette være meget velkomment. Materiale bedes venligst sendt til den gamle redacteur, se adresse på omslag side 2, og gerne med angivelse om materialet må indgå i vort arkiv eller "kun" er til låns. Tak.

E.V.P.

Et apropos til DMJUs modelbyggekoneurrence.

Selv om det kun er en spøg, og selv om det vigtigste her som så mange andre steder er at deltage, ikke at vinde, var det så alligevel ikke muligt at f.eks. et af de mange klubmedlemmer var i stand til at tegne et pænt, enkelt, lille "Diplom". Det er jo så moderne

SIGNALPOSTEN udsendes som postadresseret blad. Det blanke felt til højre for disse linier er anbragt med vilje (og efter forskrifterne) for at give plads til adressat.

Skulle der være grund til at reklamere over forsendelsen eller skifter man adresse, bedes henvendelse herom først rettet til det lokale postkontor.

JELLINGVEJ 13 ST TH  
5200 ODENSE V

i vore dage, og så længe vi ikke bruger bægre, glas m.m. (og heldigvis for det), men mere "nyttige gaver", ja, så er der ligesom ikke rigtig noget synligt tegn på "værdigheden" bagefter. Et sådant diplom kunne, efter temperament, hænges op i glas og ramme i hobbyrummet eller gemmes dybt i en skuffe.

Udformningen kunne måske blot være ganske enkel, et pænt hoved og en enkel tekst, hvoraf DMJUS bestyrelse - af besparelshensyn - blot kunne tage nogle få, men gode fotokopier pr. år - en for hver konkurrencegruppe. Med udskiftelige årstal på originalen må det kunne gøres for en rimelig, for ikke at sige ringe, merudgift. Udfyldt hjemmefra, behøver så kun vindernavn at blive udfyldt under selve konkurrencen.

E.V.P.

## Klubnyt

### STØTTEFORENINGEN DANSKE DAMPVENNER (S.D.D.V.)

Jeg har længe haft en meget "sort" samvittighed overfor S.D.D.V., hvis virke for længst burde have været oplyst over for SIGNALPOSTENS store læser-skare.

S.D.D.V. har været særdeles flink til at fremsende meddelelser om foreningens aktiviteter til redaktionen, men desværre har SP ikke kunnet nå at orientere om f.eks. dampudflugter, fordi vor udgivelsesdato lå efter det meddelte arrangement.

Da jeg så absolut sympatiserer med S.D.D.V.s formål vil jeg her kort redegøre for foreningens hidtidige aktiviteter, og skal allerførst opfordre vore læsere til at støtte foreningen med et medlemskab. Kontingen-

tet for 1984 er kr. 35,-, og er man plattesamler er kontingentet hurtigt tjent hjem på den favørpris, der ydes til medlemmer. Man får også forskellige nyhedsblade tilsendt.

De 35,- kr. kan indbetales på giro 8 29 47 63, adresse: Støtteforeningen Danske Dampvenner, Esromvej 47, 3000 Helsingør.

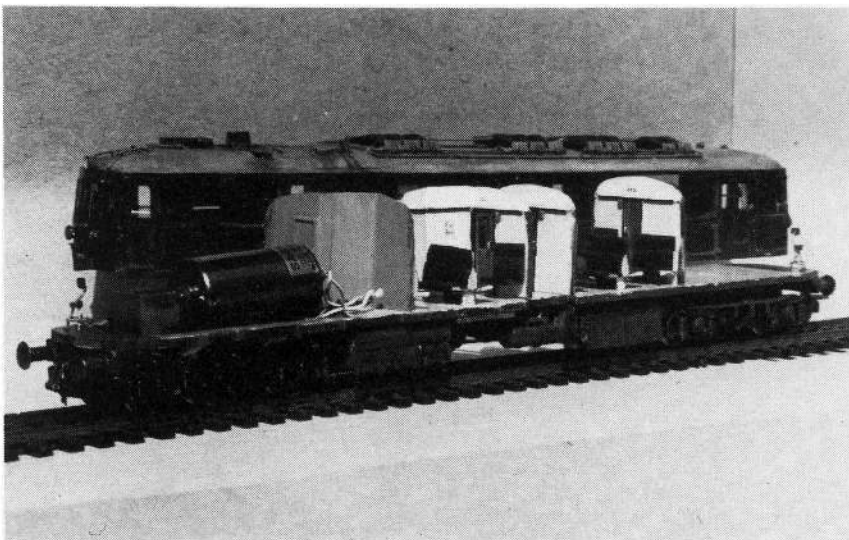
S.D.D.V.s formål er at støtte ALLE, der arbejder med bevarelse og restaurering af gammelt dampmaskineri, jernbanevogne m.v.

Pengene til denne støtte er hidtil hovedsageligt kommet ind via salg af platter, og S.D.D.V. har foreløbig udsendt 37 forskellige. Platterne er nummerede og man kan endnu nå at få sit eget plattenummer som fast abonnent. Den nyeste platte er HHJs loko 1, Hadsherred, der koster kr. 120,- for medlemmer og kr. 135,- for ikke-medlemmer.

S.D.D.V. arrangerer også "jernbanedage" med film, lyd, auktion m.v. og påregner to dage årligt - en efterårs (i november) og en forårs (i marts).

Men S.D.D.V. har også udgivet en række bøger, bl.a. den her i bladet anmeldte: Lokomotivkjørsel, og er på vej med: DANSKE INDUSTRILOKOMOTIVER I og - i anledning af HHJs jubilæum - et billedhefte om denne bane.

Men alt dette kan De få mere at vide om ved at sende en adresseret svarkonvolut (til størrelse A 4 - som bladet) og frankeret med kr. 5,50 til ovennævnte adresse, så får De det nye udvidede katalog med oplysninger om alle de spændende sager.



Selv om der ikke ses, og heller ikke er anbragt, nogle metalklodser el.lign. alene med det formål at øge vognens vægt, er det alligevel lykkedes at få vognen vægt så langt op som 475 g, hvoraf de ca. 250 hviler på maskin(motor-)bogiens hjul, medens de resterende ca. 225 g hviler på banemotor(løbe-)bogiens hjul.