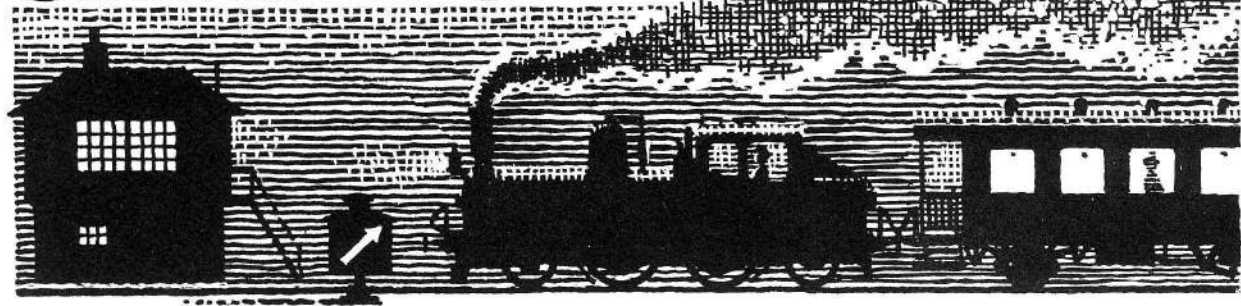


SIGNALPOSTEN



21. årgang **SIGNALPOSTEN** **1985** 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

21. ÅRGANG - NUMMER 3

SEPTEMBER 1985

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, VaGJ ..	99
ADAMs hjørne	118
Vi Bygger, Bogier CP ..	120
Klubnyt	126
De gode gamle dage ...	129
Jernbaneliv i Hvide Sande	131
Flere Billed-spørgsmål .	136
Jernbanebøger	138
Billedgalleriet	138

Forsidebilledet:

MX 1033 ved Silkeborg den 18. marts 1979 (Niels Rud Rasmussen). Se også Billedgalleriet.

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

PRIS: 21. årgang 1985:
Kr. 119,- incl. 22% moms.

Kære læser!

Hermed overgiver en utilfreds redaktør SIGNALPOSTENS 21. årgang, nummer 3, til læseren. Der er (forhåbentlig da) ikke noget i vejen med indholdet og jeg håber og tror da heller ikke, at læseren vil være utilfreds.

Mit problem er den evige pladsmangel, som denne gang har givet flere kvaler end det hidtil har været tilfældet.

Jeg har ikke turdet sprænge den økonomiske grænse på 48 sider fordi den seneste budgetkontrol viser, at regnskabet for 1985 kun lige akkurat vil komme til at balancere.

Jeg har også besluttet - indtil videre - at fortsætte mit eksperiment med de lidt større billedmål (d.v.s. fuldt 2-spaltet mål) som medfører, at der bliver færre tekstlinier at råde over. Samtidig har mange læsere udtrykt stor glæde over, at vi bringer fotos i de store størrelser, hvorved man virkelig kan studere detaljer.

Endelig er det min politik, at artiklerne så vidt muligt skal skrives på et almindeligt og mundret sprog, og så "bredt" som muligt.

Derfor er det denne gang blevet nødvendigt at dele afsnittet af liniebeskrivelse i Nedlagte Baner over to numre.

Da jeg desuden gennem mange numre har "sylvet" Billedgalleriet, så skulle det med denne gang.

Konklusionerne af alt det ovenstående er, at læseren denne gang må undvære bl.a.:

ADAMs remisebyggeri,
Lillebæltsoverfarten,
Jernbane på spisebordet,
Tog på Falsterbanen,
Elektronik på modelbanen,
Centrifugalkoblinger i spor 0 og en del andet.

Nyt Fra Redaktionen

Jeg beklager dybt, og beder om forfatterens forståelse og læserens tilgivelse for denne tingenes tilstand.

Jeg nævnte regnskabet før. Året forløber stort set som forventet - men der er absolut ikke plads til nogle "store armbevægelser"!

I skrivende stund er tallet på direkte abonnenter nået op på 914 - til gengæld er løssalget faldet en smule. Udgiften til repro og tryk svarer nogenlunde til forventningerne, og øvrige omkostninger gør det samme, bortset fra, at udgiften til fotoarbejde har fået et kraftigt smæk, fordi min fotomand, som jeg havde en særdeles rimelig "særaftale" med, desværre er død.

SPs årlige skriftlige auktion - den femte i rækken - er i fuld gang. Der er i år lidt færre der har rekvireret tilbudslisten. Skulle det skyldes en forglemmelse, så kan "skaden" gøres god igen, hvis man altså skynder sig.

Sidste frist for afgivelse af bud er den 15. september 1985.

Se de nærmere betingelser i denne spalte i SIGNALPOSTEN, 21. årgang, nummer 2.

Næste nummer - det sidste i denne årgang, vil være abonnenterne i hænde i dagene lige før den 1. december 1985. I samme tidsrum vil der også tilgå abonnenterne et girokort til brug ved fornyelse af abonnementet i 22. årgang. Prisen for denne har jeg endnu ikke budgetteret, men jeg forventer kun en ringe stigning.

På genhør!

Holtrup

Nedlagte Baner

VARDE-GRINDSTED JERNBANE

VaGJ

Red. indledende bemærkning: Da vi også for denne bane er i stand til at vise mange billeder m.m. og da det foreliggende materiale derfor vil sluge mange sider, skal jeg allerede nu meddele, at vi i dette nummer bringer sporplaner med supplerende tekst, og begynder på liniebeskrivelsen. Denne vil blive afbrudt på et (u)passende sted, og vil blive fortsat næste gang. Dernæst følger Løst og Fast om VaGJ og omtalen af det rullende materiel. Også disse afsnit vil blive delt, således at omtalen af VaGJ i hvert fald vil omfatte 3 numre af SIGNAL-POSTEN.

KOMMENTARER TIL SPORPLANER FOR VaGJ

For Varde og Grindsted haves DSB's egne sporplaner. Vardeplanen er fra 1949, Grindstedplanen fra 1925. I Varde skete ingen mærkbare ændringer i VaGJ's spor m.v. efter 1949

og indtil banens nedlæggelse. I Grindsted fjernedes et enkelt opstillingsspor (se planen) efter 2. verdenskrig, men derudover heller ingen ændringer her.

I Varde havde VaGJ ved østenden af DSB's terræn, øst for vejbroen, sit eget maskindepot med oprindelig 3, senere 4 damplokomotivpladser og fra 1926 tillige en motorvognsremise. Remisebygningen var sammenbygget med et vandtårn samt banens værksteder. Foran den oprindelige remise fandtes en 11 m drejeskive og vest herfor en velindrettet kulgård med tipvogn-spor og galgekran til lokomotivernes kulførsning.

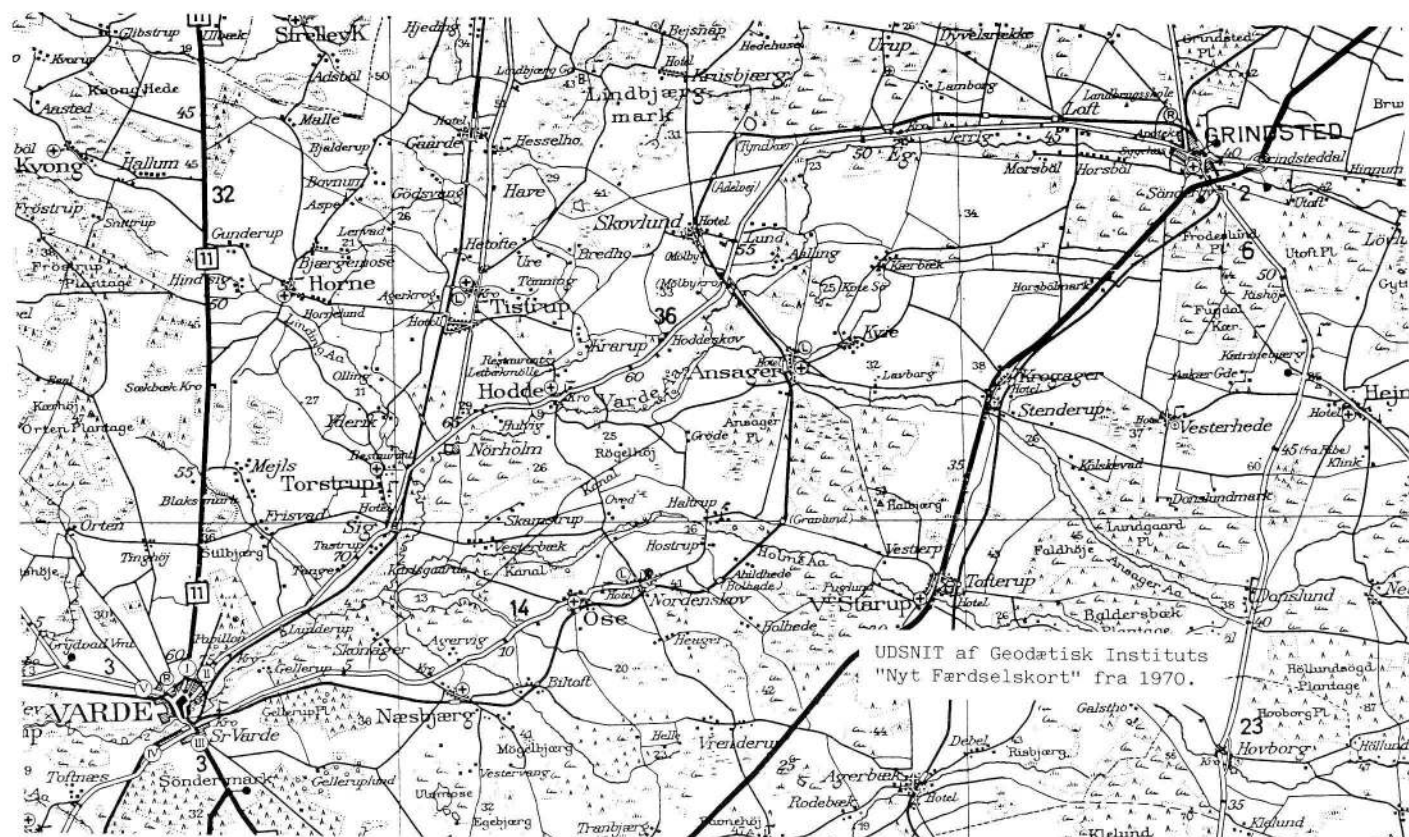
Banen havde i øvrigt optagelse på Varde statsbanestation, hvor man normalt benyttede spor 3 på sydsiden af perron 2. Man havde derimod ingen egne opstillingsspor eller godsfaciliteter i Varde.

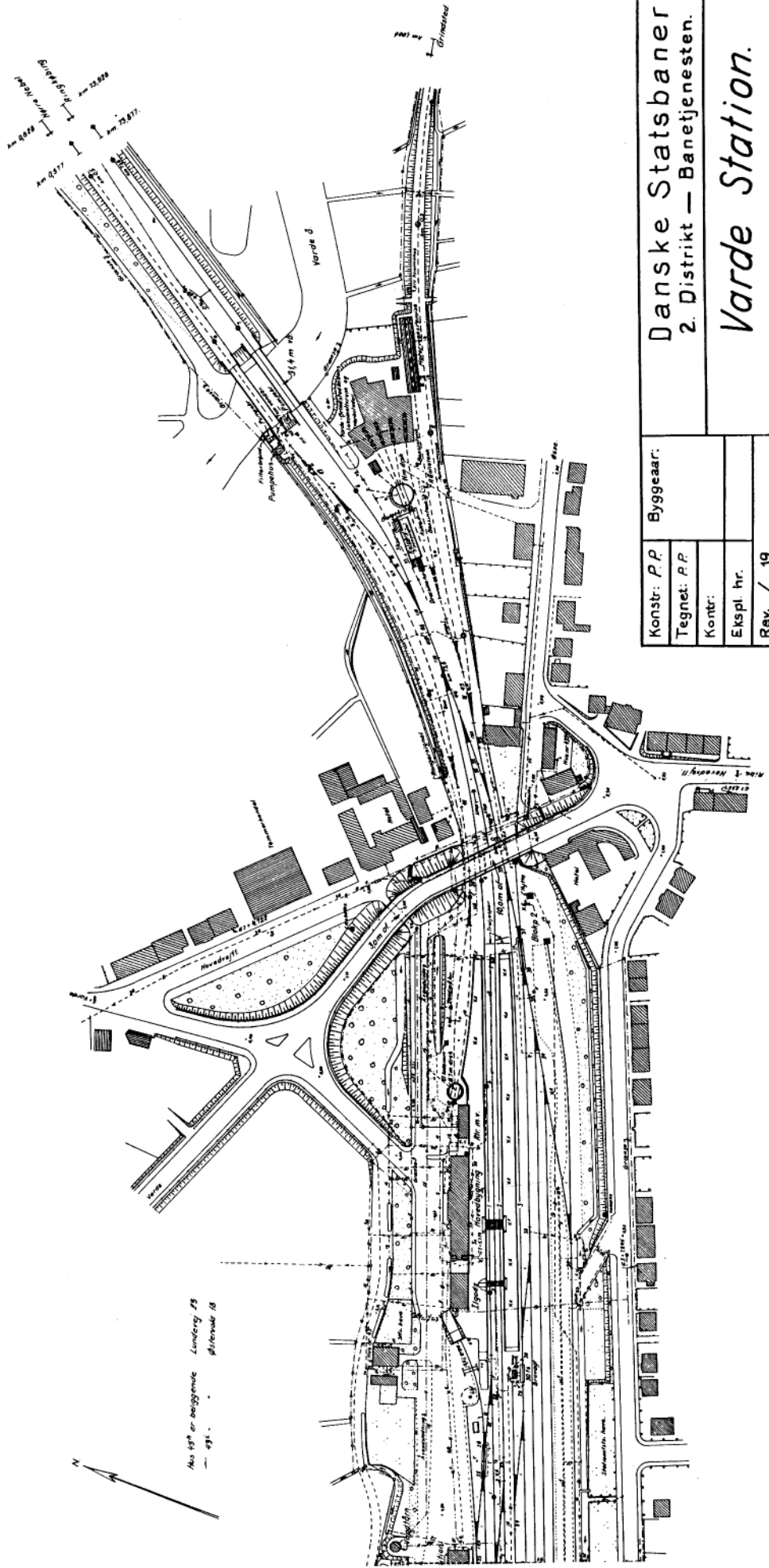
I Grindsted havde VaGJ sin egen perron, idet man benyttede vestsiden af en forlængelse af DSB's perron hvor VaGJ havde et perronspor og et omløbsspor, sammenløbende i en 10,8 m drejeskive lige nord for DSB's stationsbygninger. Indgangsspor-skiftet var en "engländer" (et dobbelt krydsporskifte), der nordpå førte til et par opstil-

lingsspor med rangerhoved og forbindelse til DSB's læssespor i terrænets modsatte (østlige) side via ikke mindre end 3 englændere, der også gav forbindelse til TKVJ's og VVGJ's spor undervejs. VaGJ havde derudover også et forbindelsesspor fra sit perronspor til DSB's spor 1, så man kan vist roligt sige, at VaGJ havde gode forbindelser til landets øvrige banenet!

Fra opstillingssporet grende endelig et spor fra til en lille remise med 2 lokomotivpladser og overnatningsrum for lokopersonalet, men tilsyneladende uden kulgård. VaGJ havde heller ikke eget vandtårn her, men fik vand fra DSB's vandtårn.

For VaGJ's egne stationer, trinbrætter m.v. haves ingen originale sporplaner eller mål på arealernes udstrækning, hvorfor skitserne er tegnet på grundlag af talrige fotos, taget af Holtrup i 3 omgange: 1964, 1970 og 1972. De er så suppleret med oplysninger fra S.A. Guldvangs notater og skitser fra 3 ture: 1935, 1959 og 1968. Planerne er således kun principskitser uden fast målestoksforhold, men stationsbygnings-skitserne, inclusive varehuse





Hus 157 er bygget af
 Limberg 75
 431.
 Østervold 18

Konstr: P.P.		Byggeaar:	
Tegnet: P.P.			
Kontr:			
Ekspl. hr.			
Rev. / 19			
Format: A3r2			
Afløser:			
Afløst af:			
Danske Statsbaner 2. Distrikt — Banetjenesten.		febr. 1949	
Varde Station.		Teg. nr. BII - 280/3021	

og svinefolde er dog alle tegnet i samme målestok - fra min hånd i ca. 1:1000, da bygnin- gernes omtrentlige størrelse kunne bestemmes ved at tælle mursten på billederne. Bygnin- gerne er dog tegnet for store i forhold til spornettet og veje- ne, der er stærkt komprimeret af hensyn til den begrænsede plads i bladet. Trinbræt-vente- skurene er såvidt muligt tegnet i samme målestok som stations- bygningerne, mens øvrige byg- ninger, såsom private varehuse m.v. er antydnet efter bedste skøn.

VaGJ sporplanerne er alle tegnet med sporene såvidt mul- ligt i korrekt retning i forhold til verdenshjørnerne, og nord er opad på alle disse tegnin- ger, mens DSB-planerne er teg- net med hovedsporene vandret og orienteringen angivet med en nord-pil.

Alle stationsbygningerne var oprindeligt ens, pånær Gravlun- de, der var en smule mindre, men ellers udformet på ganske samme måde. Bygningerne i Næsbjerg og Nordenskov var dog spejlvendt i forhold til de an- dre. Set fra Varde lå 3 af sta- tionerne på venstre side af ba- nen, mens de 3 andre lå på højre side. Alle stationerne, pånær Mølby, havde hovedbyg- ningen vendt mod Varde, og alle steder lå varehuset i Var- de-enden af perronen.

Ved de 3 stationer Norden- skov, Ansager og Mølby fik stationskontoret senere påbyg- get en "knast" ud på perronen, så man indefra havde overblik over hele stationsterrænet. Ans- ager station fik, ene af alle, tilføjet en mindre udvidelse modsat udhus-enden, og varehu- set blev udvidet til det dob- belte, idet man byggede et nyt varehus sammen med det oprin- delige - ud mod vejsiden, så man fik et ejendommeligt tvil- linghus ud af det. Ellers var alle stationsbygningerne i det ydre uforandrede i hele banens levetid.

Alle stationer havde foruden hovedbygningen (H) et dermed sammenbygget, smallere udhus (U) med loggia, toiletter, va- skehus m.v. Desuden et grund- muret varehus (V) og ved side- sporet en svinefold af træ (F) med siderampe af beton. Derud- over forekom siderampe (SR) i Ansager, mens ingen stationer synes at have haft enderammer. I hovedbygningen fandtes ved alle stationer, undtagen Gravlunde, postekspedition lige til banens lukning.

Gravlunde og Mølby havde spornet af den korte type, hvor læssespor lå over for stations- bygningen på den modsatte side

af hovedsporet. Ved de øvrige stationer lå læssespor på samme side af hovedsporet som stationsbygningen og altså for den ene eller den anden ende af perronen, så man fik et me- re langstrakt stationsområde.

De fleste stationer havde, ud over hovedsporet, kun et læssespor med sporskifte i beg- ge ender. Undtagelse herfra var først og fremmest Ansager, der var banens største station og det naturlige krydsnings- sted, da stationen lå omtrent midt på strækningen. Man hav- de her foruden læssespor (0) et krydsnings- og overhalings- spor (2) med egen perron (P2). Endvidere et privat sidespor (3) til det lokale svineslagteri og et lille (privat?) sidespor (4) i stationens syd-ende ved en kort siderampe.

Ifølge Guldvangs notater var svineslagteriets sidespor i 1935 meget langt (stiplet på planen) mens spor 2 var meget kortere end "nu", d.v.s. efter krigen. De antydede spor forudsætter, at svineslagteriet "senere" er udvidet østpå, så det lange sidespor måtte reduceres til den lille stump (3), der er fuldt optrukket på tegningen, men jeg ved faktisk ikke om denne forklaring på spornettets æn- dringer er rigtig.

Guldvang har desuden i 1935 registreret et kort sidespor (5) i stationens nord-ende, en- dende i en "remise", der formentlig har været beregnet til en trolje, sprøjtevogn el.lign.?

De fuldt optrukne spor på planen viser de spor, der fandtes fra senest 1959 og til ba- nens lukning. Men endnu en detalje skal nævnes: Tørveram- pen i stationens nord-ende. Herom har Guldvang følgende bemærkning: "Ansager havde under sidste krig tørverampe i nord-enden. Tipvogne blev her trukket op til loko og tørv blandet i de sparsomme kul." Jeg aner intet om, hvordan denne rampe har set ud eller været indrettet - eller hvorfra tørvene er kommet.

Ved Gravlunde station fandtes en overgang i 1930'erne det på planen viste sidespor med tilhørende traktor-remise. Sporet førte til det nærliggende Hal- trup Teglværk, men blev atter nedlagt inden 2. verdenskrig. Gravlundes læssespor afkortedes "senere" som vist, så stationen på sine ældre dage kun havde 1 sporskifte - og i øvrigt redu- ceredes til trinbræt.

I Mølby fandtes, foruden det normale læssespor, et kort, pri- vat sidespor i stationens nord- ende ved et privat pakhus. Dette spor afkortedes en gang i 1960'erne, hvorved det miste-

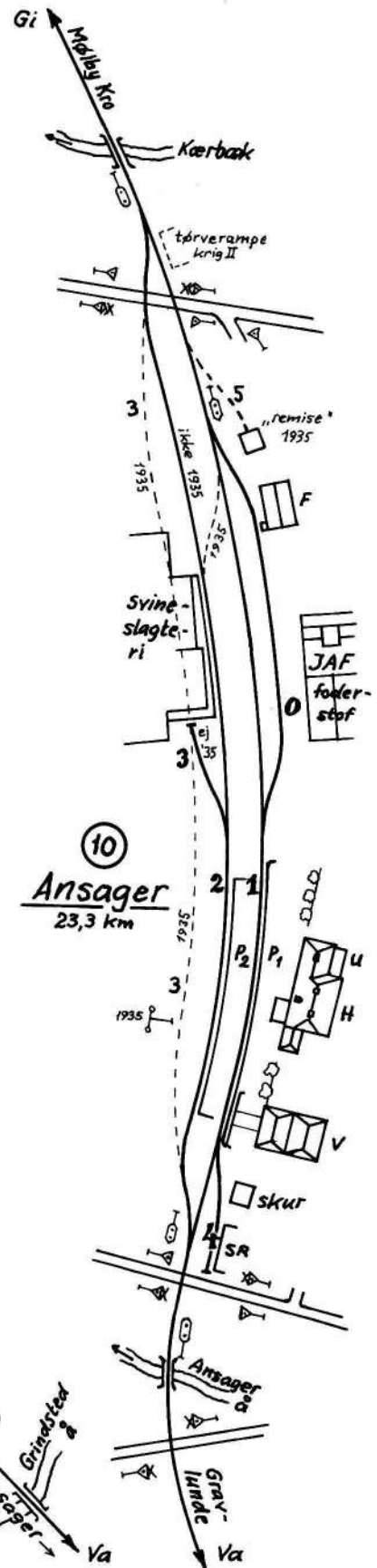
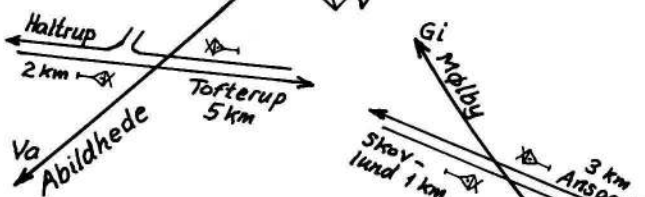
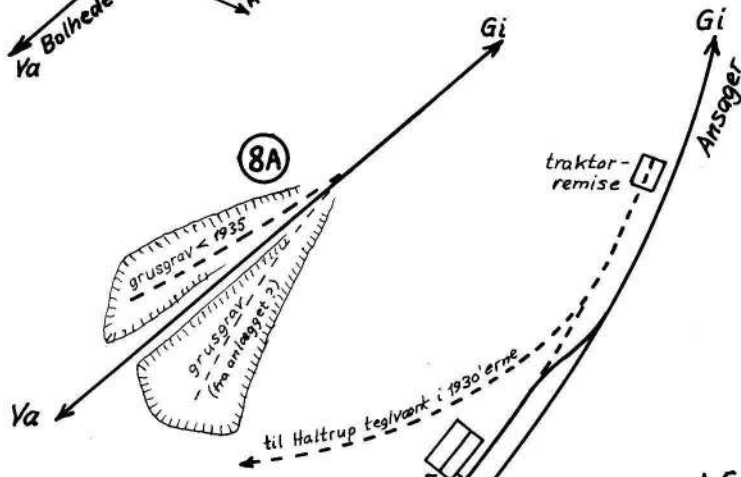
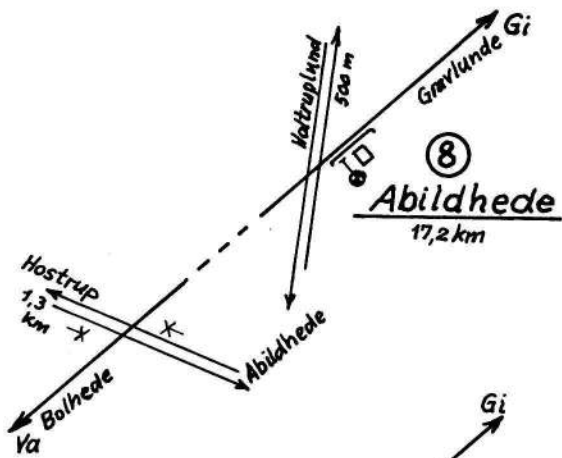
de sit nordre sporskifte.

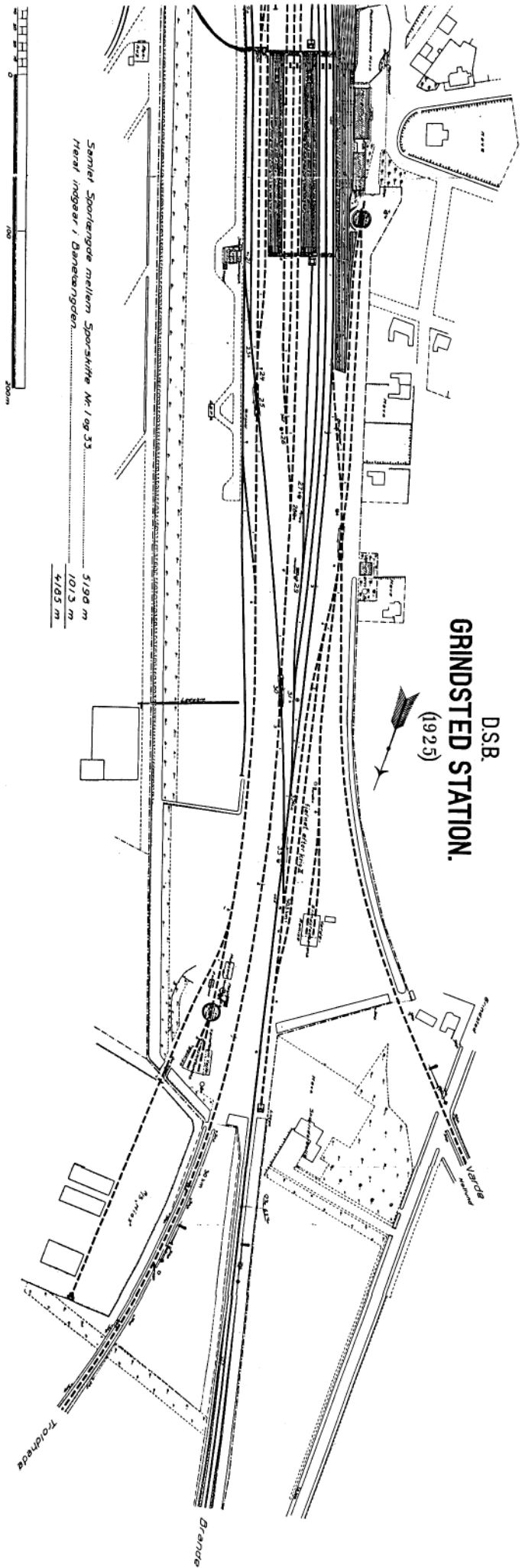
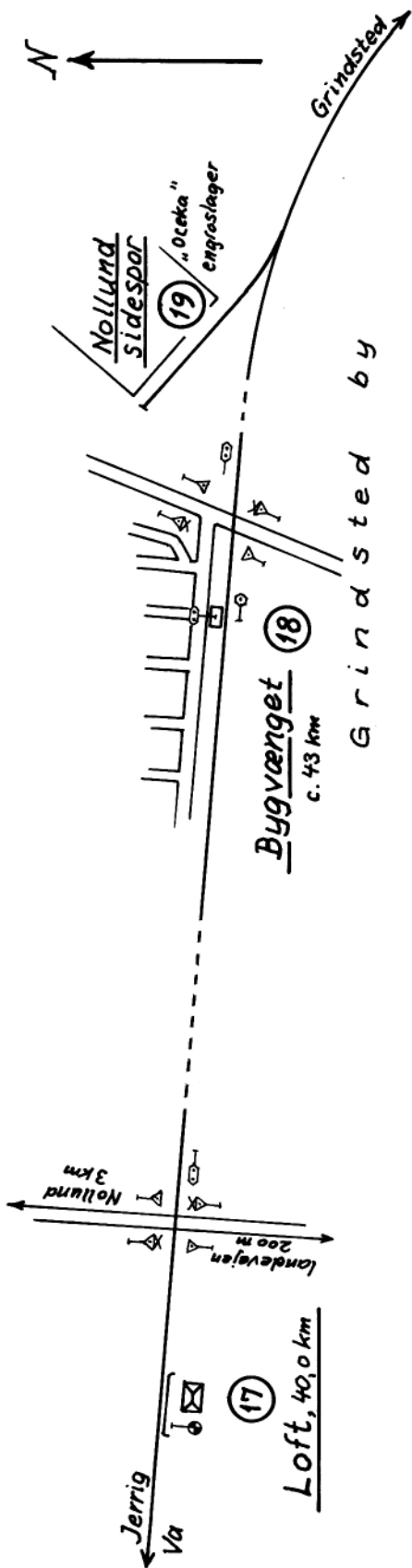
Endelig er der Eg station, der en overgang - fra banens åbning og nogle få år herefter - havde en høj siderampe med tipvogn-spor, hvorfra tørv fra Urup Tørvfabrik, der lå et par kilometer nord for Eg station, kunne tippes ned i åbne gods- vogne på VaGJ's spor. Der var altså her et privat sidespor, men altså smalspor uden forbin- delse med VaGJ's spor. Guldvang angiver smalsporets spor- vidde til 700 mm.

Alle VaGJ's stationer havde oprindeligt armsignaler, som regel ét, toarmet signal, anbragt på perronen ud for hovedbyg- ningen. I Mølby var der dog i 1935 et enkelt signal for nordgående tog ved varehuset og endnu et et-armet for sydgå- ende tog uden for det nordlige indgangssporskifte - formentlig på grund af vanskelige over- sigtsforhold. Af lignende grun- de var der i Ansager et dobbelt armsignal placeret over for sta- tionsbygningen, hinsides det daværende spor 3. Efter krigen erstattedes armsignalerne med et daglyssignal i hver ende af stationerne, uden for det yder- ste sporskifte, dog ikke i Gravlunde, der forinden var ned- rykket til trinbræt med side- spor.

VaGJ har i tidens løb haft (mindst?) 12 trinbrætter, foru- den Gravlunde, dog ikke alle på én gang, og jeg ved ikke nøjagtigt, hvornår de forskelli- ge blev oprettet henholdsvis nedlagt. På sporplanerne er medtaget 12 stk., men Gellerup T har ikke været der før Skon- ager blev nedlagt omkring 1960. Abildhede T og Jerrig T opret- tedes mellem 1936 og 1939, mens Bygvænget først oprettedes kort før banens nedlæggelse, vistnok 1971. De gamle trinbrætter var alle forsynet med venteskure, der faldt i 3 typer: Biltoft- typen med pyramidetag (også Skonager), Bolhede-typen med valmtag (også Mølby Kro og Adelvej) og Øse-typen, en lidt større type med valmtag og rig- tige vinduer (også Tyndkær og Loft). Endelig havde det nyere Abildhede T et diminutivt ven- teskur med halvtag.

Trinbrætterne havde allerede i 1935 "slikke-pind"-signaler, der skulle vende skive mod to- get for stop og kanten mod to- get for gennemkørsel. Skiverne havde vandrette slidser for at mindske vindtrykket, og i mid- ten var anbragt en rød lygte, ved Abildhede og Jerrig vistnok kun et "katteøje". De oprinde- lige farver er ikke oplyst, men de slikkepinde, der overlevede 2. verdenskrig, var farvemæs- sigt delt i 4 sektorer: "Kl. 12-





3" og "kl. 6-9" var røde, resten hvide. I banens sidste år udskiftedes de fleste af disse mekaniske signaler med daglyssignaler, der kunne tændes af publikum og vise rødt lys mod toget for stop. Intet lys = kørgennem.

I 1935 rapporterede Guldvang sidespor ved 4 trinbrætter: Biltoft, Øse, Bolhede og Tyndkær, men en signatur på et gammelt Atlasblad (A 3004 Ansager) tyder på, at der også har været sidespor ved Loft T.

Ud over de nævnte stationer og holdepladser har VaGJ haft nogle sidespor på fri bane, heraf haves oplysninger om tre.

Kort efter Øse T, på vej mod NØ, udgik et sidespor til Sønderskov Teglværk lige nord for banen. Hvornår det oprettedes vides ikke, det var der i 1935, men er ikke rapporteret efter krigen.

Et sted mellem Bolhede og Gravlunde har Guldvang i 1935 observeret et sidespor til en grusgrav ved banens NV-side, men allerede dengang var sporskiftet hertil taget op, og måske har grusgraven mest været anvendt ved banens anlæg. Jeg har ikke kunnet lokalisere stedet nærmere, men det kan ikke have været langt fra Abildhede T.

Endelig blev der i 1960/61 oprettet det private "Nollund sidespor" til et engros-lager for A/S T.S. Oehlenschläger (senere Oceka) ved Nymarksvej i Grindsted. Sidesporet, der blev bestemt af firmaet, grenede fra mod nordvest lige ved slutningen af udkørselskurven fra Grindsted, altså øst for Bygvænget T.

H. Alkjær

LINIEBESKRIVELSE

Sol, sommer og skinnebus - tre gode ord, når man har tænkt sig at tage på en lille udflugt med en privatbane. Måske havde jeg hellere erstattet skinnebussen med en motorvogn, men sådan skulle det ikke være.

Banen jeg ville køre med, var Varde-Grindsted, en af de mere stille blandt de danske privatbaner, ihvertfald hørte man ikke så forfærdelig meget til den, og det var måske netop en af grundene til, at min in-

Ø: Gjellerup trinbrætperron, set fra vest (Varde) 18/3 1972
M: i Gjellerup plantage, 18/3 72.
N: VaGJ, Skonager, 26/8 1964.





Herover: 31/3 1972. Varde, tog 9 kører ud mod Grindsted (Just Andersen)

Herunder: 29/3 1972: VaGJ ved Næsbjerg, P 9 x G 56 (Just Andersen)



teresse blev vakt, så det denne gang skulle være den bane, jeg tog på tur med.

Turen startede på Varde H. Jeg var kommet til byen med lyntoget (Kongeåen) fra København kl. 12.07, hvilket i første omgang bevirkede, at jeg ikke fik ret meget tid til at se på stationen og derfor heller ikke på Grindstedbanens remiseområde, da privatbanetoget skulle afgå allerede kl. 12.15. Fra lyntoget i hastig fart til perron 3, hvor mit tog - skinnebussen - holdt.

Som sædvanlig på privatbaner, voldte det ikke meget besvær at få lov til at sidde oppe foran hos føreren. Denne var måske vant til turen, for en sammenklappelig stol blev straks slået op og var min siddeplads de næste 70 minutter. Præcis kl. 12.15 blev det grønne lys tændt som tegn på afgang, og få sekunder efter var vi på vej mod øst. På et kortere stykke fulgte vi statsbanen før vi kom ud på egne veje, der i dette tilfælde strakte sig over 44,1 km.

Varde var ved at vokse sig stor, så vi passerede en del byggeri på vor vej ud af byen. Vi så M 3 holde uden for privatbaneremisen; den benyttedes til de efterhånden meget få godstog. Desværre var godstoget netop i dag aflyst, i hvert fald de første 4-5 timer på grund af en motorfejl, som man var i fuld gang med at udbedre. Vi passerede hovedvej 11, der i hvert fald den gang gik tværs gennem Varde by, medens nogle interesserede trafikanter betragtede det lille tog. Retningen er stadig øst og vi passerer forbi Gellerupholm, en lille og ganske køn herregård, beliggende til venstre for banen. Man skulle ikke tro, at vi befandt os i det barske Vestjylland, når dette sted passerer. En stor park hører til herregården, og den strækker sig forøvrigt helt ned til Varde å. Parken har fået lov til at gro helt til, og da de fleste af træerne er løvtræer, skulle man snarere tro, at man kørte langs en østjysk skov. Men det varer nu ikke længe, for så skifter landskabet karakter. Der bliver mere goldt med talrige pletter af lyng og stridt græs - nu er det nåletræet, der bliver den dominerende trævækst.

Ø: VaGJ, Skonager. 26/8 1964

M: VaGJ, Skonager, 18/3 1972

N: VaGJ, Næsbjerg. 26/8 1964





GELLERUP

Og så kommer vi til det første trinbræt på turen, Gellerup. Det ligger ved en blinklyssikret overkørsel og virker så temmelig øde. Stedet er af nyere dato, oprettet omkring 1960 til afløsning af det lidt længere mod øst liggende trinbræt, Skonager. Gellerup trinbræt består af en lav græsklædt jordvold, hvor der står et stoppeskilt af den nyere type, siddende på samme mast (så sparede man en stolpe) hvor kontrolløset til over-skæringen også befinder sig. Her er intet læskur, og det stride græs viser, at det er meget få mennesker, der finder frem til stedet. Kun nogle få huse ses hist og her i den nærmeste omegn. Jeg kan ikke oplyse om km.afstanden fra Vårde, da dette punkt "smuttede", da vi kørte forbi, men jeg vil anslå den til at være ca. 3 km.

Her er fladt, men den omkring 1900 anlagte Gellerup plantage bryder dog nu horisonten. Plantagen som ligger lige ved banen nærmer vi os med god fart. Det viser sig at være en rigtig vestjysk plantage tilplantet med rødgran og bjergfyr. Vi er også i de egne, hvor Dalgas for Hedeselskabet startede de første tilplantninger i forrige århundrede af de mange hedeområder. Banen går igennem en del af plantagen i en omtrent ret linie, og på begge sider af planum er der ret sandede jordstykker, hvor der vokser tuer af lyng, før den egentlige plantage begynder. Man føler ikke at man kører gennem skov, det brede bælte på begge sider af banen giver strækningen et åbent og lyst præg, som har en ganske smuk virkning. Efter at have kørt en god kilometer er vi kommet gennem plantagen, og er igen ude på det åbne land. Her har før været hede, men nu er der marker, hvis jord vel nok er noget sandet, men alligevel er af en sådan beskaffenhed, at det kan lønne sig at dyrke diverse landbrugsafgrøder.

Dette har banen sin store andel i, såvel her som på mange andre steder langs strækningen. Man kan vel næsten tale om en hel lille revolution landbrugsmæssigt set, da der kom mergel på hedejorden, og denne mergel var VaGJ en vigtig



Ø: VaGJ, Næsbjerg, 26/8 1964

M: VaGJ, Næsbjerg, 26/8 1964

N: VaGJ, Næsbjerg, 26/8 1964

transportør af. Skinnebusføreren fortalte mig, at man ofte afkoblede vogne med mergel på den frie strækning, hvorefter de omgående blev tømt af landmændene, således at de tomte godsvogne var klar til at blive fjernet, når næste tog løb over strækningen. Det drejede sig om ikke helt ringe mængder mergel, man fik bragt ud mellem år og dag på denne måde.

Efter at have passeret Gellerup plantage bliver landskabet som sagt mere åbent, men man ser dog stadigvæk pletter med små grupper af fyr og gran, især den sidste art. Ca. 4 km efter Varde går banen ind i en ret lang kurve på en lav dæmning, og tager en mere sydøstlig retning. Vi har fulgt landevejen mellem Varde og Grindsted næsten parallelt med banen - ingen god forbundsfælle - og selv efter at banen har skiftet kurs, følger landevejen efter, selvom den må bugte sig mere gennem landskabet end banen gør - den løber nemlig næsten retlinet.

SKONAGER

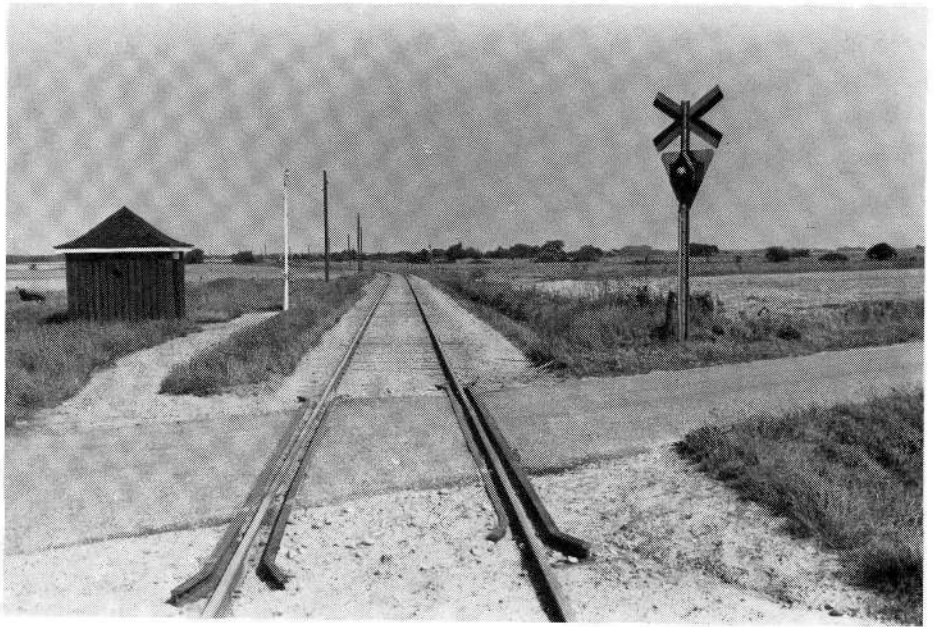
1 km længere fremme og vi er ved det nu nedlagte trinbræt Skonager (nedlagt omkring 1960) i km 5,2. Nedlagt og nedlagt er nu så meget sagt, for jeg forstod, at man stadig kunne lokke toget til at standse, hvis en rejsende ønskede at komme af eller på toget her, men det var så absolut ikke noget almindeligt, at der var passagerer til dette gudsforladte sted. Vi er kommet ind i Næsbjerg sogn, der ligesom de andre sogne absolut ikke er snydt med hensyn til stoppesteder. I dette forholdsvis lille sogn er der ikke mindre end tre. Her er meget øde, så man kan ikke lade være med at spekulere over, hvorfor der er lagt et trinbræt her, men det er en spekulation, der også gælder for ikke så få af de andre holdsteder på strækningen. Et godt stykke inde over de flade marker ses et par enkelte gårde og huse. Som det også opleves på mange andre steder på ture, er markerne hegned med læhegn af gran. Den tidligere perron er helt tilgroet med græs

Ø: VaGJ, Bilstoft, 26/8 1964

M: VaGJ, Øse, 26/8 1964

N: VaGJ, Øse, 26/8 1964

Side 111: VaGJ, Bilstoft, 26/8 64



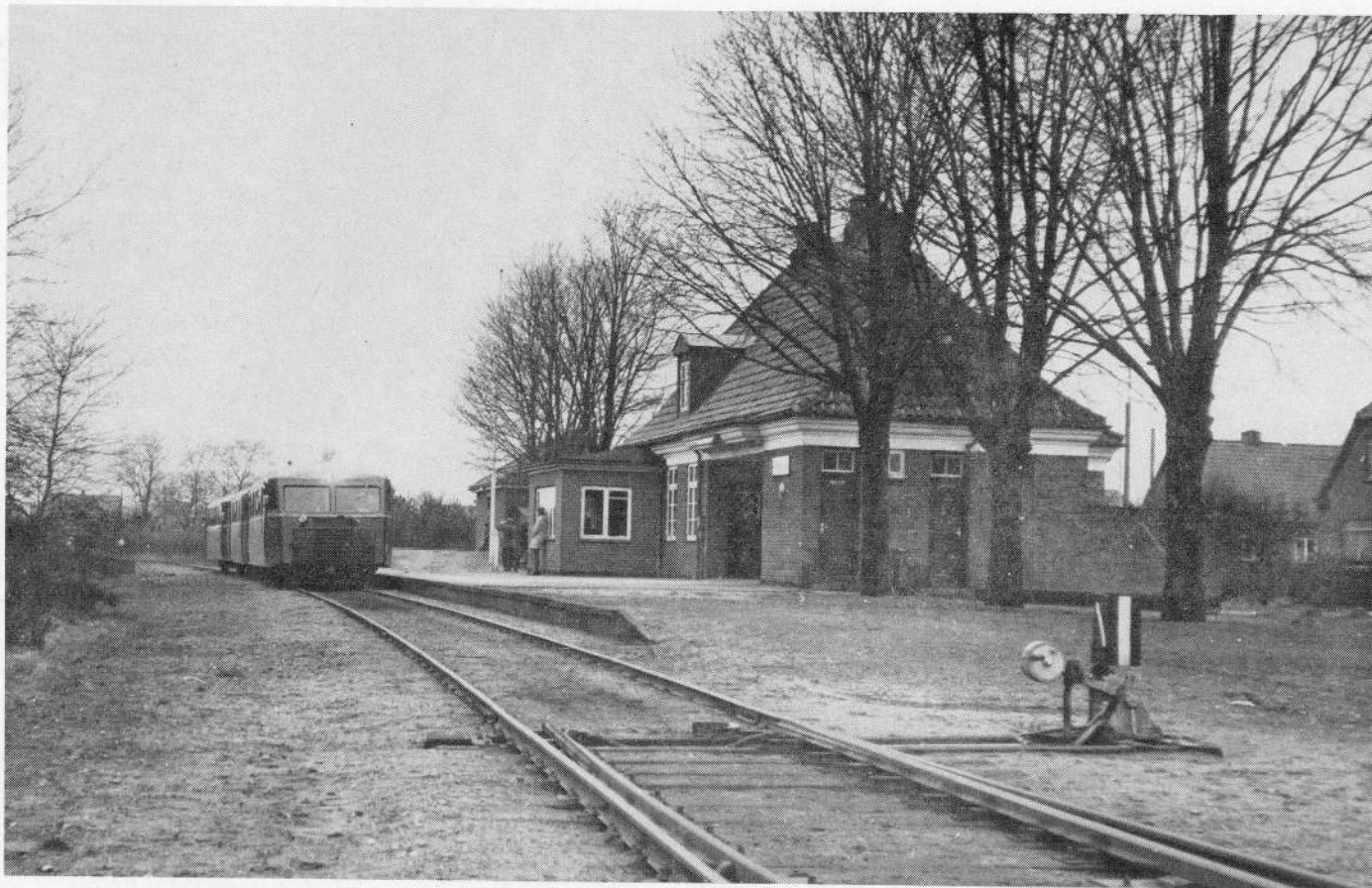


og i modsætning til Gellerup er her et venteskur som altså har fået lov til at blive stående, trods det at trinbrættet officielt er nedlagt.

Skuret virker temmelig forfaldent, men er af den samme type som vi møder de fleste andre steder på banen. Venteskuret er af træ malet i en rødbrun farve med dør ud til peronen og i siderne ud mod sporet så man kan holde øje med om toget er på vej, et par små vinduer, kvadratiske ligesom husets grundplan og stående på spidsen. Den lille bygning har pyramidetag, dækket med grå/sort pap. Denne tagtype er vist ikke helt almindelig på danske privatbaner, men til gengæld er det ikke ualmindeligt, at privatbanetrinbrætter ligger så øde. Tilsyneladende har stedet været oplyst af et par lamper, idet to træmaster bærer umiskendeligt rester af ophænget til et par armaturer. Det er også forbavsende, at i et så øde område som her og desuden på flere andre næsten lige så øde beliggende trinbrætter er der elektrisk belysning, det er ikke alt for mange privatbaner, der anvender den luksus ved trinbrætterne. Ganske vist virker her meget fladt, men alligevel kan man, når man ser ud ad sporet på den helt lige strækning fornemme, at banen har stigninger og fald - ganske vist ikke særlig betydelige, men alligevel lidt overraskende i dette flade landskab, som åbenbart ikke er helt så fladt som synsindtrykket giver det udseende af. Her står ingen rejsende af eller på - uofficielt - hvad man i og for sig godt kan forstå. Når jeg nu nævner rejsende kan jeg lige så godt få det overstået med det samme, for det er sørgeligt så få, der er med toget, færre end man oplever det på andre privatbaner. Her er det ikke så lidt under normalen, idet der kun var 12 passagerer med.

Føreren prøver at berolige mig med, at morgentogene og de sene tog om eftermiddagen er noget bedre belagt, men især sidste aftentog om søndagen mod Varde er på det nærmeste overfyldt. De rejsende her er soldater, der skal tilbage til kaserne efter orlov og af samme





31/3 1972, Nordenskov med tog 9 mod Grindsted (Just Andersen)

29/3 1972, Nordenskov. P 4 x G 55 og trolje (Just Andersen)



grund lader man dette tog fortsætte fra Varde H til Vestbanegården, hvilket jo kan siges at være en service. Mens vi passerer Skonager, når jeg lige at bemærke, at forfaldet på trinbrættet ligesom breder sig ud over planum, idet en mængde ukrudt vokser i sporet, men igen kan føreren trøste mig, for han fortæller, at banens selvbyggede ukrudtstrolje ikke har været her endnu, men den kommer snart.

NÆSBJERG

Vi fortsætter ud ad den næsten helt lige strækning indtil vi i km 7,5 ruller ind på Næsbjerg station, vort første ordinære stop. Som nævnt lange lige stræk uden særlige stigninger, men det viser dig dog, at vi alligevel er steget 30 m fra Varde og hertil. Det er den første rigtige station vi er kommet til, og den har fået navn efter det sogn, den ligger i. Selv byen Næsbjerg rummer ca. 250 indbyggere og ligger hovedsagelig på en bakke, hvis højdepunkt er Møgelbjerg (41 m). Her er hedearealer, men kontrasten til den smukke Varde ådal giver området et eget særpræg og skønhed. Sognet har et forholdsvis lille indbyggertal, som i tidens løb nok ikke har givet banen ret meget at bestille, det skulle måske være før bilen rigtig holdt sit indtog. I selve byen er det ikke de store seværdigheder man skal vente at finde. Kirken fra romansk tid er ganske køn, men ikke en bygning, man tager på langtur for at bese. Derimod er sognet ret talrigt forsynet med gravhøje, store som små mellem hinanden, især virker Rishøj anselig. Her er noget småindustri, kommuneskole, diverse forretninger og så en bygning, man finder alle steder i småbyerne ovre mod vest: missionshuset.

Man kører ind til stationen langs en grusdækket perron - pænt og nydeligt er her, idet man bl.a. har revet i og langs sporene, som var det en havegang. Selve stationsbygningen er opført i røde mursten og taget er belagt med røde tegl. Mellem tag og mur løber en betonfrise, der er hvidmalet og som fremhæver bygningen godt. Stilen er meget lig den man finder på bl.a. Gribskovbanens bygninger mellem Helsingør og Tisvildeleje, altså typisk for stationsbygninger opført omkring 1920 - lidt villaagtig måske. Samme stil kan findes på adskillige privatbaner, der har opført bygninger i dette tids-

rum. Stationsbygningen består af en bredere del, der i stueetagen indeholder bl.a. stationskontor og postkontor. På førstesalen er der beboelse. I den lidt smallere del af bygningen - der dog går i ét med den brede del - er der bl.a. et venterum. Det er delvis åbent, og her er opsat en bæk af den gode gammeldags type, og så er der også en postkasse. Her er også døren ind til stationskontoret. Toiletter findes i gavlen af den smalle del af bygningen. Fortsætter vi et stykke hen ad perronen kommer vi til pakhuset, ligeledes opført i røde mursten og med rødt tegltag. Her er perronen i næsten hele sin bredde hævet så den danner en rampe, selvfølgelig højest ved pakhushuset dør eller port.

Sidesporet - med skifte i begge ender og som er sikret ud mod hovedsporet med en stump svælle, der kan svinges ind over den ene skinne, så en godsvogn, hvis uheldet er ude, ikke sådan uden videre kan tage sig en tur ud i hovedsporet - ligger vest for hovedbygningen. Sporets østlige sporskifte ligger lige før perronens begyndelse. Her står også et par træskure, der tilsyneladende huser materialer til brug for banetjenesten. Begge skure har kendt bedre dage, det vil ikke være nogen kunst at bryde ind i dem. Udenfor det ene skur ligger en hoben skinner, hvilket nok kan bekræfte, at banetjenesten huserer her. Måske har skuret længst mod vest været brugt som svinefold.

På selve stationen er alle døre grønmaledede i en lys nuance, mens alle vinduerne har hvide rammer.

Et par km efter Næsbjerg svinger banen i en stor bue i en retning, der nærmest må betegnes som nordøstlig. Stadig det samme landskab med pletter af småplantager, lidt hede og ikke så få steder ses dog vel-drevet agerland. Vi befinder os i et typisk vestjysk landskab med de store vidder og højt til himlen, og en vidunderlig krydret og frisk luft, som ikke engang skinnebussens dieselos kan forplumre. Lige efter Biltoft trinbræt i km 9,9 svinger banen i en mere nordlig retning.

BILTOFT

Biltoft trinbræt består af en grusbelagt perron, delvist må man vel retfærdigvis sige, for det er kun stien fra landevejen op til huset, der er belagt med dette materiale. Resten, den

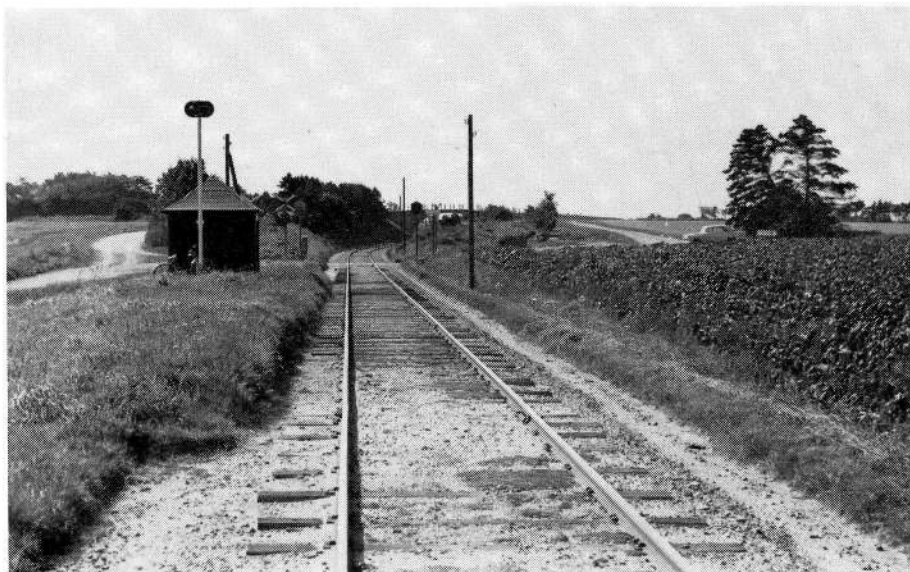
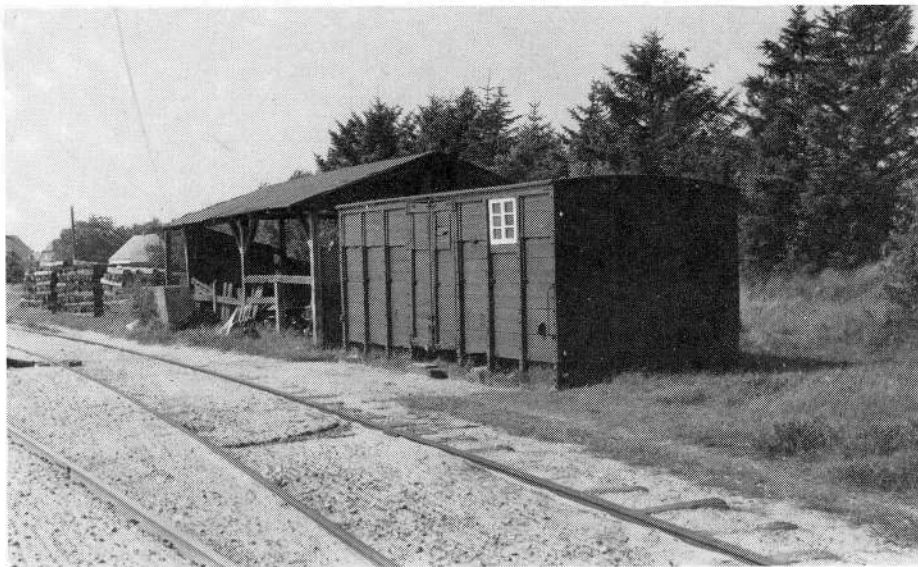
yderste del af perronen er dækket af græs. Vejen jeg omtalte, er Næsbjerg-Agerbæk, og den er sikret med blinklys. Venteskuret har kvadratisk grundplan. Det er malet i en rødbrun farve og tilsyneladende er døren forsvundet. Stoppeskiltet er af den gamle type, en rund plade, hvid- og rødmalet på en stang, og det kan drejes så pladens stilling kan fortælle togpersonalet, om der er rejsende, som vil med. Forøvrigt forsvandt dette skilt (der var elektrisk lys i det) kort tid efter at jeg havde været der første gang, og blev erstattet af et af den moderne slags, af den type, der ikke kan drejes, i en trist sort farve, og med et ellyls i hver retning, der kunne tændes af de rejsende, hvis de ville have toget til at stoppe. Også her er der ret øde, men en flok cykler, der læner sig op ad skuret fortæller, at nogen er taget med toget. Det er sikkert skoleelever, der kører på cykel ned til trinbrættet og herfra fortsætter videre til skoler i Varde.

Ingen passagerer af eller på her. I denne forbindelse glemte jeg vist at skrive, at der i Næsbjerg stod to af og én kom på; desuden blev et par pakker udleveret.

Vi fortsætter stadig gennem det samme landskab, det bliver jeg vist nødt til at skrive et par gange mere undervejs, men tro ikke af den grund, at turen er kedelig. Kursen går nu i nord/nordøstlig retning og snart forlader vi Næsbjerg sogn og kører ind i Øse - de to sogne var forøvrigt indtil 1929 i kommunal henseende ét, det er de jo nok blevet igen ved kommunesammenlægningerne i 1970.

ØSE

Lige før Øse trinbræt svinger banen og går i en mere nordøstlig retning, og vi er nu i km 12,4: Øse trinbræt. Ikke langt fra trinbrættet ligger Øse by, som jo altså har givet navn til sognet til trods for, at Nordenskov er sognets største by. By og by er nu så meget sagt, når man taler om Øse - det er nærmest en samling huse, hvor kirken rager højt i vejret, og det er vel også af samme grund, at kommunkontoret er beliggende i Nordenskov. I Øse finder man som sædvanlig missionshuset. Her har også en gang været en kro, men den er nu forsvundet - mon missionen har fået den fordrevet? Kirken, der tydeligt kan ses fra trinbrættet, er romansk med gotisk tårn. Den er ganske køn, men



inventaret er det mest interessante, især er prædikestolen et meget fint snitværk fra 1580. Området var forøvrigt kendt for sit opdræt af korthornskvæg, hvilket jo kan tyde på, at jorden har været velegnet til græsning. Jorden virker heller ikke så gold her og der er tilsyneladende også flere varianter af løvtræer end der hidtil har kunnet ses på turen.

Trinbrættet ligner de øvrige, der hidtil er blevet beskrevet på turen, selve venteskuret er dog måske større og har også større vinduer. Igen samme rødbrune træværk, men døren er rød og vinduerne er hvidmalede. Stoppeskiltet af den gamle type, som forøvrigt året efter blev udskiftet med den nye slags. Også her læner nogle cykler sig op mod huset, ventende på deres ejere, der nok enten er i skole i Varde eller har arbejde samme sted. Perron og sti som ved Bilstoft. Indtil begyndelsen af 1930'erne var her et sidespor og i tilslutning til dette et ca. $\frac{1}{2}$ km langt spor, der førte ud til et teglværk, men rester af anlægget kan ikke spores mere.

Vi stopper, ikke for at optage eller afsætte rejsende, men for at afvente en mindre krydsning. Det viser sig nemlig, at en hånddreven trolje er på vej, trukket eller drevet som man nu vil, af to banearbejdere. Da troljen er fjernet fra sporet fortsætter vi vor færd mod Nordenskov.

Lige efter Øse sætter vi kursen mod nordøst/øst for at komme til hovedbyen i sognet. Landskabet virker, som før nævnt, lidt mere frodigt og selv om jeg ikke er landbrugskyndig kan jeg se, at jorden er mindre sandet og at afgrøderne synes frodigere, men det er stadigvæk det ret flade sletteland, der præger landskabet.

NORDENSKOV

Da vi ruller ind på Nordenskov station i km 14,6, passerer vi først pakhuset før vi når selve hovedbygningen. Begge faciliteter er som ved Næsbjerg, hvilket vil sige, at bygningerne er næsten ens bortset fra, at der er lavet en mindre, lav tilbygning til hovedbygningen ud for stationskontoret.

Ø: VaGJ, Nordenskov, 26/8 1964
M: VaGJ, Bolhede, 26/8 1964
N. VaGJ, Bolhede, 26/8 1964

Herfra kan personalet overse perron og spor til begge sider uden at skulle gå udenfor. Afvekslende og mere kønt virker de seks løvtræer ved hovedbygningen. Efter perronen kommer sidesporet med skifte i begge ender. Tilbygningen jeg nævnte før er nok blevet tilføjet, fordi hovedsporet går gennem stationen i en lang, blød kurve og samme kurve følger selvfølgelig sidesporet. Langs dette er opstillet en vognkasse fra en Q-vogn i hvis side man har isat et mindre vindue med palæruder hvilket ikke ligefrem gør vognen kønnere; det virker temmelig uoriginalt.

Alt ser nydeligt og velholdt ud, og selv gruset i sidesporet er omhyggeligt revet. Et par rejsende står på her og ditto af og en enkelt pakke afleveres. Som nævnt er Nordenskov sognets største by med ca. 500 indbyggere, og den virker helt som en lille "rigtig" by. Man kan finde en mindre bank, de sædvanlige småbutikker, en sportsplads, et afholdshotel(!) osv. osv., men missionshuset mangler, det må man tage til Øse for at frekventere. Lidt småindustri er her også, men de varer man fremstiller sørger de lokale vognmænd for at bringe videre, det er ikke meget banen får lov til at køre med. Egentlige seværdigheder skal man ikke vente at finde mange af i området.

Efter afgang fra Nordenskov holder vi en næsten østlig kurs og stadig er banen næsten hel ret i linieførelsen. Lidt efter afgang løber strækningen på ca. 1 km længde langs med Solbakke plantage, hvilket giver en kærkommen afveksling landskabelig set.

BOLHEDE

Herefter drejes atter mod nordøst, og omkring km 16,1 når vi det næste holdsted, Bolhede trinbræt, som vi når efter at banen har haft nogen stigning.

Lige før trinbrættet går linien gennem en udgravning. Det viser sig hurtigt, at årsagen til denne lidt uventede udgravning - dem er der ikke ret mange af, i hvert fald ikke af den størrelsesorden - er, at vi skal under strækningens eneste vejoverføring, en betonviadukt.

Ø: VaGJ, Bolhede, 18/3 1972

M: VaGJ, Bolhede, 26/8 1964

N: VaGJ, Abildhede, 24/8 1970

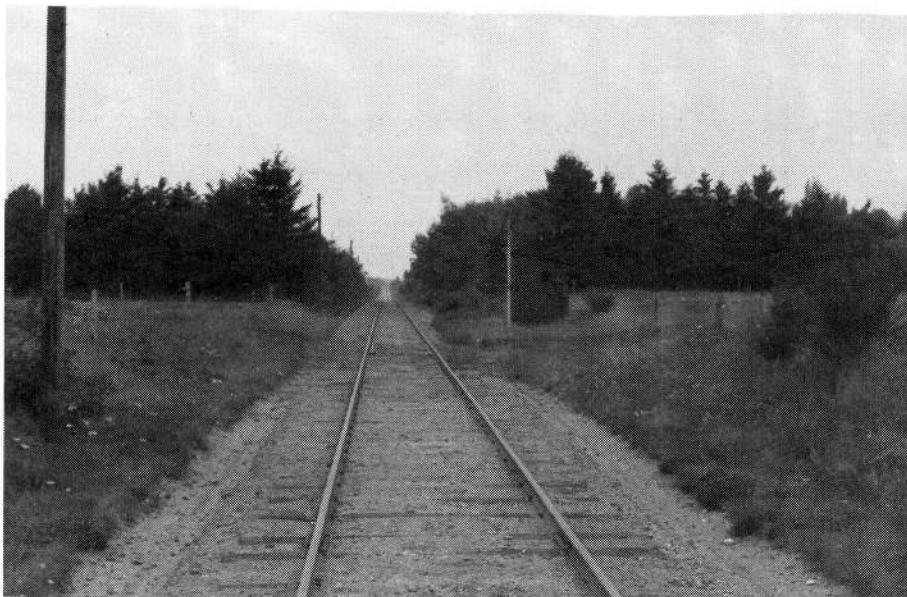
Side 117:

VaGJ, Abildhede, 24/8 1970

VaGJ, Gravlunde, 26/8 1964

VaGJ, Gravlunde, 26/8 1964





Stilen er typisk - og det er bredden også - for de broer, man opførte i tyverne - og så er vi ved trinbrættet.

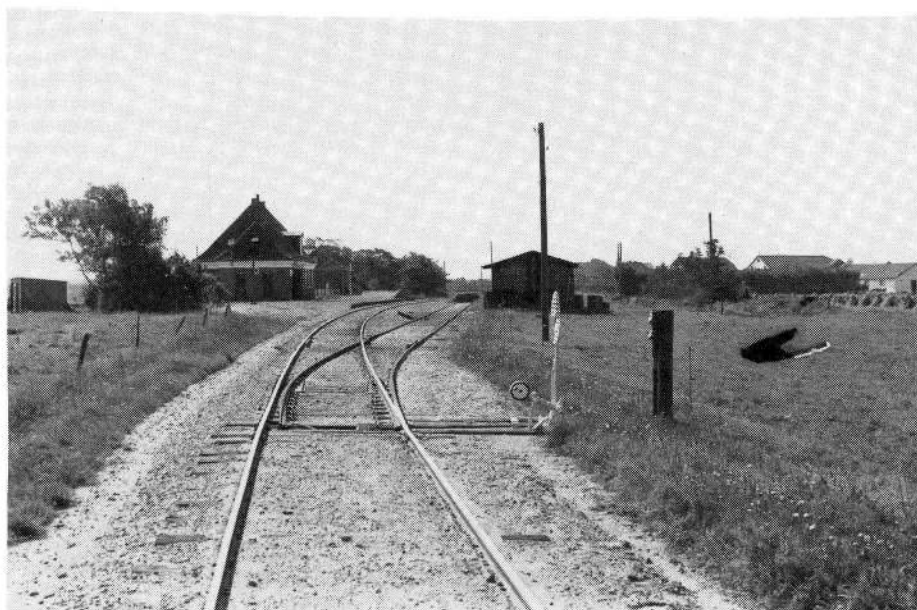
Dette ligger ved den blinklyssikrede grusvej der fører til Nordenskov, og ligner helt de øvrige vi har passeret på turen, dog er grundplanen her rektangulær. Her er elektrisk betjent stopsignal og ejendommeligt nok er der kun et glughul i venteskuret, så man inde fra bare kan se om toget kommer fra Grindsted men ikke fra den anden side. På stedet er der ikke mange muligheder for at finde læ, så man må indendørs for at blive beskyttet mod den stridende blæst, der tit huserer frit i det åbne landskab. Også her står 4-5 cykler og venter på, at ejermændene skal komme tilbage. Lidt uventet står her en passager - vedkommende har endda ikke tændt lyset i signalet - og vil med mod Grindsted, og det kommer han. Ved trinbrættet begynder banen at kurve og vi får en mere nordlig retning, og vi kører igen ud ad et helt ret bane-stykke.

ABILDHEDE

Næste trinbræt vi når til er Abildhede i ca. km 17,2. Et helt fantastisk område dette holdsted er beliggende i og det er vel af samme grund, at der ikke er indlagt elektrisk lys i stopsignalet, som her er af den gode gamle type - rundt rød/hvidt skilt, der kan drejes. Trinbrættet er oprettet en gang i 1930'erne, men kun taget afviger i forhold til de øvrige venteskure, idet det omtrent ingen rejsning har, men er næsten fladt. Tilsyneladende virker det også en smule mindre end de andre skure, vi har passeret. Perronen består af en blanding af stridt græs og lyng. Ingen cykler venter ved læskuret, der har de sædvanlige glugger ud mod banen. En smal grusvej går over banen og fører op til et par gårde et godt stykke oppe. En meget lille plantage med fyr, gran og lærk ligger tæt op til trinbrættet. Men hvor er her øde, jeg ville nødigt stå her en kold og mørk vinteraften med blæst og kulde og vente på toget - sæt man ikke blev set! Stadig i lige linie fortsætter vi i nordøstlig retning, med kun få og svage stigninger og fald.

J.G.

(Red. bem: Vi bryder artiklen på dette sted, uanset, at billeder og tekst ikke følges nøjagtigt ad. Men fortsættelsen følger i 21/4, og så er det jo ikke så længe at vente?!)



Adams Hjørne

LITRA EA I SPOR 0

Endnu før DSB har fået sat sit nye litra EA i drift, begynder de første modeller at dukke op på modelbanen. På trods af SIGNAL-POSTENS store kontaktflade med modeljernbane- og jernbaneinteresserede, kan vi ikke med sikkerhed gøre krav på at den viste model er den første af sin art, men den er i alle tilfælde så frisk fra værkstedet, at litrering endnu ikke har fundet sted. Denne mangel skyldes ikke bygmesterens manglende evner og tid, men ganske enkelt, at han kvier sig ved at ofre det ret store beløb, der skal til for at anskaffe det til formålet fornødne antal letrasetark. Her var måske en ide til vore indkøbsafdelinger, om vi kunne gøre dem interesserede i at anskaffe sådanne materialer til senere udstykning og salg, tal- og bogstavvis?

Bygmesteren er Erik Westh, veteran blandt modelbyggere, og har i tidens løb beskæftiget sig med alt fra spor H0 og op til 5 tommer havebane. Sidstnævnte både i diesel (benzin) og damp. Den nuværende spor 0-strækning indskrænker sig til en halv snes meter delvis dekoreret prøvespor, 2-skinne drift, men som nu inden for det sidste år er blevet forsynet med køreledning. Der lægges da heller ikke skjul på, at interessen for modelbanen fortrinsvis giversig udtryk i bygning af trækraft, kørslen kommer i anden række.

Da DSB præsenterede sin nyervevelse blev det gjort i selskab med litra P og MY. Jeg fik lov til at "rode" lidt i Erik Westh's rariteter i håb om at kunne lave en lignende opstilling. Det kunne ikke lade sig gøre, læseren må tage til takke med Roeskilde, litra M0, EA og gl. MX, hvilket DSB så til gengæld ikke kan gøre os efter.

Det kunne måske have lunet lidt med en komplet byggebeskrivelse af arbejdet, men det får vente. En foreløbig anvisning, i henhold til Erik Westh's forklaring er den, at man på sit råvarerlager finder de nødvendige stumper plade og rundjern, hvorpå man giver sig i gang med at måle, tegne, skære, dreje, lodde, nitte, lime og male - og har det dejligt medens arbejdet står på.

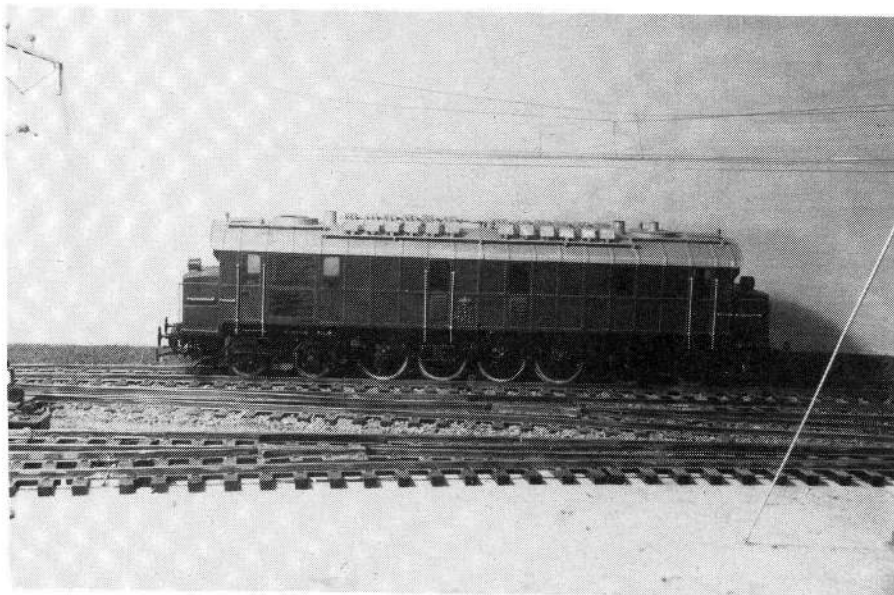
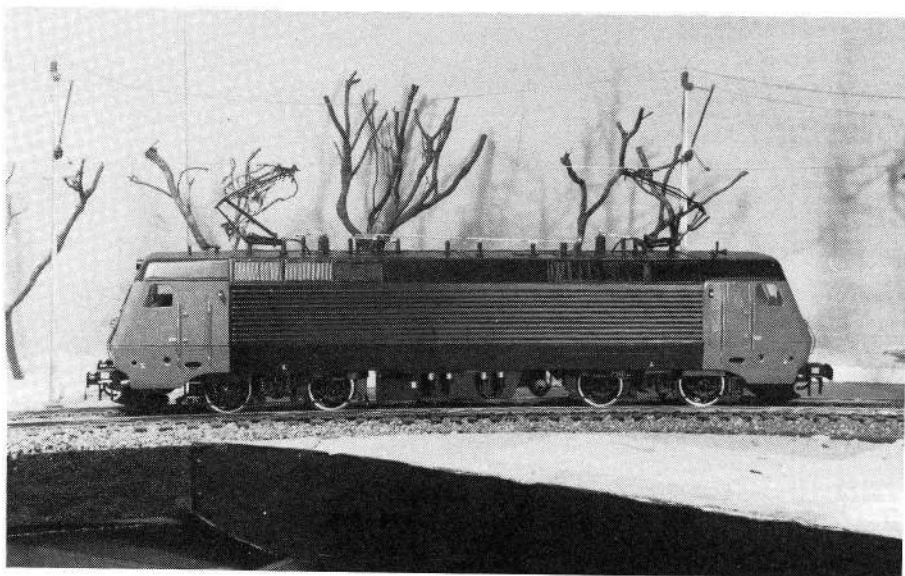
E.W. er også af den gamle skole, en bemærkning, der måske kunne afføde spørgsmålet, om der så også findes en definition på "en nyere skole". På DMJU's nylig afholdte modelbyggekongurrence i Århus var efter sigende flere af de dér præmierede modeller baseret på præfabrikerede materialer, og det kan vel give et fingerpeg. Nu har jeg ikke set de konkurrerende modeller og må derfor nøjes med at gætte på, at enten har de

hjemmelavede modeller været så rædselsfulde, at der ikke var andre valgmuligheder, eller dommerne sådant skolede, at der lagdes større vægt på modellens udseende uden at skotte til om den strengt taget burde have været betragtet, snarere som et samlesæt, end som et udtryk for konstruktørens færdigheder som modelbygger.

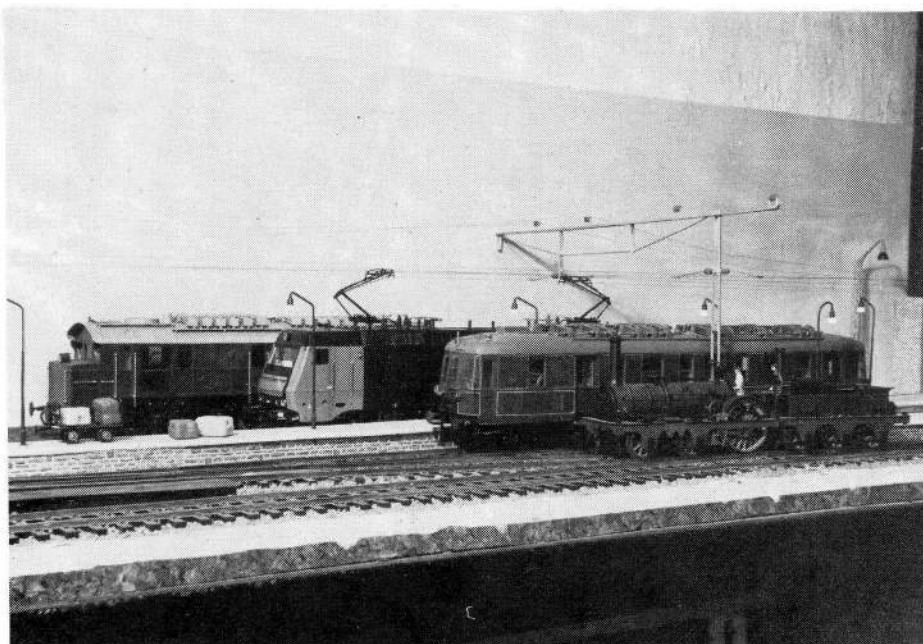
Nuvel!! i den sidste ende bør vi glæde os over, om vi ad denne vej, med en lettere adgang til at bygge bedre og mere troværdige modeller, kan øge og styrke interessen for modeljernbanen. Skulle det med tiden komme til at kede udoveren, er udfordringerne ikke store nok, kan man jo bare slå ind på de veje og stier som Erik Westh og mange andre har trådt.

Med tak og hilsen til Erik Westh.

ADAM ...



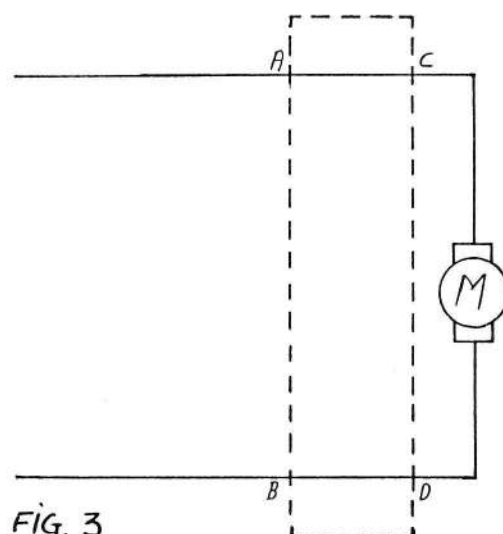
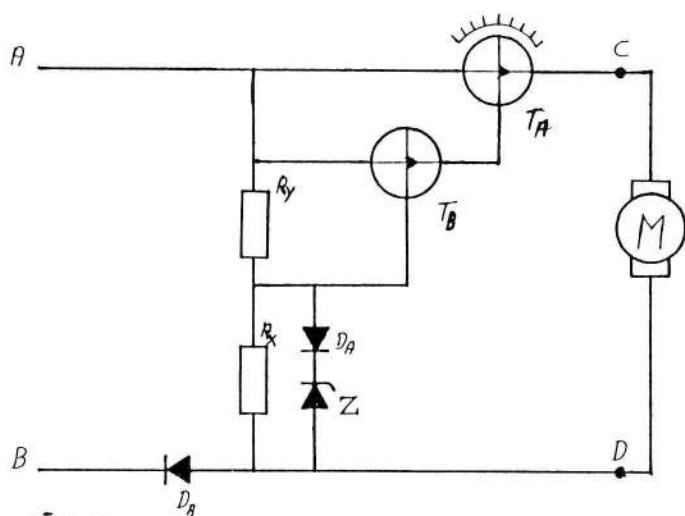
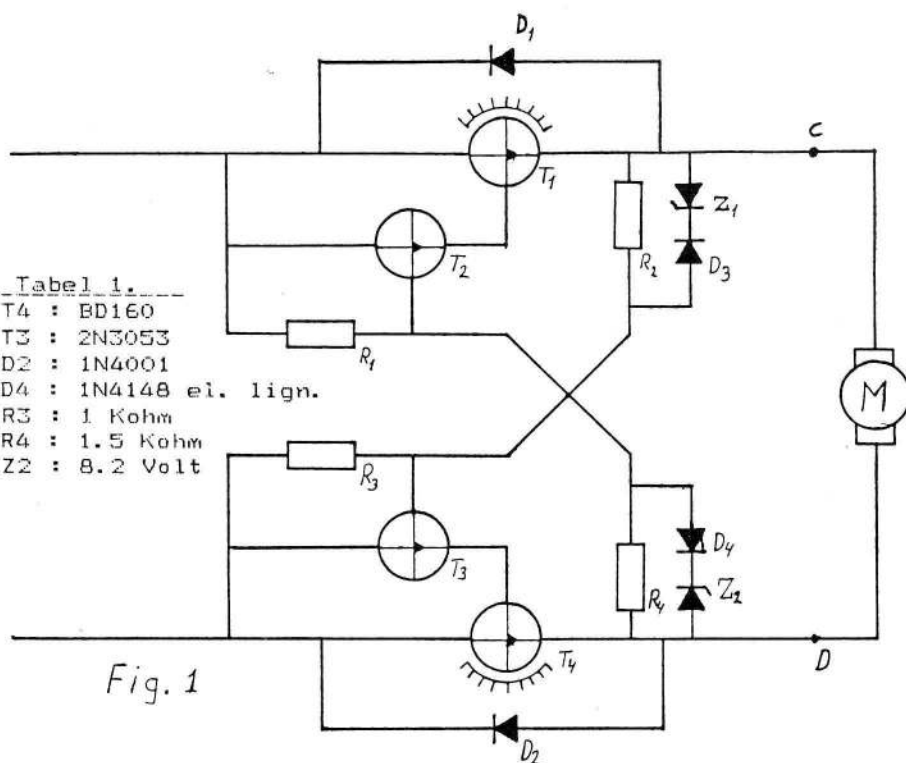
FRA ELEKTRONIKVÆRKSTEDET



Som omtalt ved en tidligere lejlighed, havde jeg måttet erstatte en afbrændt motor i min litra MT 106 med en af de små 12 Volts "Japsermotorer". Som udlingning mellem de 12 Volt og de på DMJK's anlæg anvendte 20 Volt er, eller rettere var, også skudt en modstand af passende størrelse ind mellem strømaftagere og motor. Stig Christensen, et af vore fremragende elektronik-medlemmer, gjorde mig imidlertid opmærksom på, at denne metode efterhånden hører hjemme i "Ruder Konges Tid" og forklarede hvorledes dette kunne have været udført på en langt bedre og mere effektiv måde. At forklaringen for mit vedkommende røg ind gennem det ene øre, og ud gennem det andet, kan næppe undre bladets læsere. Den smule der hang ved, sagde mig noget om, at ved min metode klippede man bare de overskydende Volt af, tilmed i startmomentet, hvor der er mest brug for dem, hvori- mod han ville være i stand til at konstruere et system, der indbygget i modellen, resulterede i en jævn fordeling af de 0 til 12 V på den samme 0 til 20 V regulator. Som det rare menneske Stig Christensen også er, tilbød han at udføre arbejdet for mig, og resultatet blev da også over al forventning, eller sagt på en anden måde. Det blev præcis som Stig på forhånd havde sagt det ville blive.

Nu er jeg vel næppe den eneste "elektro-klovner" blandt modelbaneinteresserede, så jeg overbeviste Stig Christensen om det nyttige i at beskrive systemet. Det har ganske vist været at læse i klubbens eget blad, men vi har Stigs tilladelse til at videregive artiklen her i SIGNALPOSTEN, hvilket vi siger ham tak for, og iøvrigt overlader ham den fornødne spalteplass.

ADAM ...



På utallige opfordringer skal jeg kort prøve at redegøre for den simple elektronik, der er monteret i Poul Adamsen's MT.

Formålet med denne elektronik, som jeg har døbt en "SPÆNDINGS-HALVATOR", er at beskytte motoren således, at den kun får 12 Volt, når kørespændingen er på 24 Volt.

Fig. 1 viser diagrammet for Spændingshalvatoren. Da Spændingshalvatoren består af 2 ens kredsløb, vil jeg forklare virkemåden ud fra fig. 2, som er den ene halvdel.

Transistoren "Ta" er en power-transistor, der skal levere strømmen til motoren. Af hensyn til køling er denne monteret på en køleplade i bunden af modellen.

Transistor "Tb" er en hjælpe-transistor, der leverer ca. 1/10 af den strøm som "Ta" skal levere. Styrestrømmen til "Tb" er ca. 1/1000 af den som "Ta" skal levere og leveres via "Ry".

Spænding på motoren bestemmes af "Ry" og "Rx". Spændingen over "Rx" er 14,1 Volt, idet der over hver transistor ligger 0,7 Volt og over dioden "Db" ligger der også 0,7 Volt, hvilket totalt set giver 2,1 Volt, som lægges til de 12 Volt, ialt 14,1 Volt. Udfra disse tal har jeg beregnet modstandene "Rx" = 1,5 Kohm og "Ry" = 1 Kohm. Jeg vil ikke gå yderligere i detaljer med beregningerne. Dioden "Db" sikrer at kredsløbet fungerer, da man ikke må trække strøm den forkerte vej i transistoren, da denne herved vil brænde af. Zenerdioden "Z" og dioden "Da" begrænser spændingen på motoren til ca. 10 Volt, herved har maskinen en passende tophastighed. Dioden "Da" sikrer at Zenerdioden kun virker når den skal virke.

Fig. 3 viser hvorledes elektronikken monteres. Punkterne A, B, C og D er de samme som på fig. 1 og fig. 2; den stiplede kasse er elektronikken.

I tabel 1 er der angivet komponentværdier og typer for spændingshalvatoren og den er til en strøm på ca. 0,5 Ampere.

Stig Christensen

Vi Bygger

BOGIER

I forrige artikel i SP 20. årg. nr. 4, sluttede vi med at se på nogle fotos af personvognsbogier, 2,1 m bogier, hjemmefremstillede

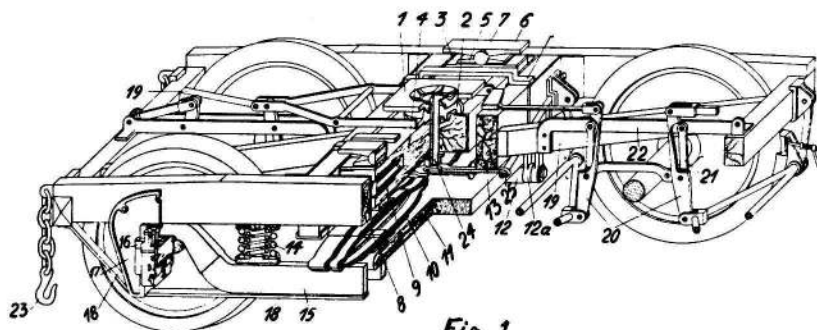


Fig. 1.

såvel som købte, og vi skulle fortsætte denne gang med en lidt udførligere gennemgang af de forskellige måder hvorpå vi kan opbygge bogier. Det skal dog bemærkes, at gennemgangen drejer sig om person- eller godsvognsbogier i almindelighed uden hensyn til type. Principperne for opbygningen er de samme, omend der kan være enkelte variationer for enkelte bogietyper.

Et besøg i en modeljernbaneklub vil vist overbevise enhver om, at der er utroligt mange måder at bygge bogier på, lige fra industriens færdigstøbte stive bogier, til de mere snedige hjemmelavede, ekvibrerede, så dette kan kun blive en gennemgang af nogle af mulighederne (nemlig de typer jeg benytter (eller har benyttet) mig af og derfor kan skrive noget om). Skulle andre modelbanebyggere benytte sig af andre opbygningsmåder hører vi meget gerne derom.

Lad os starte med bogiesiderne. Disse kan i mange tilfælde købes færdige støbt i f.eks. messing, hvidtmetal eller plastic.

Vi kan imidlertid også selv bygge dem.

Såvel bogiens vanger (nr. 8 på fig. 1) som svanehalse (nr. 15) afmærkes på en 1 mm messingplade. Har man mulighed derfor, kan man evt. benytte en fotokopi af bogietegningen, klippe selve bogiesiden ud og lime den på messingpladen. Bogiesiden saves nu ud efter denne tegning, evt. sammenloddet to og to eller - hvis du tør - alle fire på én gang (fig. 2).

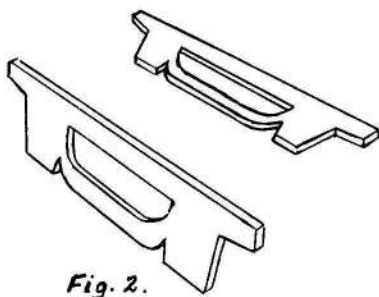


Fig. 2.

Akselgaflerne er markeret ved pålodning af små stykker daseblik. For at hjælpe mig til et ensartet udseende af alle akselgaflerne, startede jeg med først at lave en lille lære. En blikplade udklippes som en akselgaffel, dog f.eks. 10 mm for lang forneden (fig. 3a). De nederste 5 mm bukkes op langs med de øverste 5 mm, således at man får en dobbelt underdel, medens resten stadig kun er enkelt. Nu loddes underdelen af denne "akselgaffel" på f.eks. en lille plade eller klods (ses på fig. 3b). Læg et stykke daseblik ind mellem "akselgaffel" og plade/klods, og lav tre små kørnerprikker svarende til de tre boltehoveder, der ses på hver akselgaffel (fastholder i virkeligheden akselgafflen). Nu bores et 1 mm hul gennem alle tre lag i hver af de tre kørnerprikker, og vi kan fjerne det lille stykke daseblik, der blev sat i klemme.

Nu klippes en blikstrimmel af samme højde som akselgaflerne, og den lægges på plads ilæren. Akselgafflens omrids afmærkes på

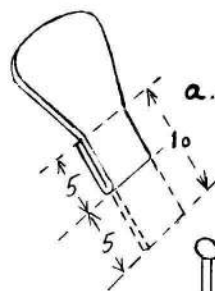
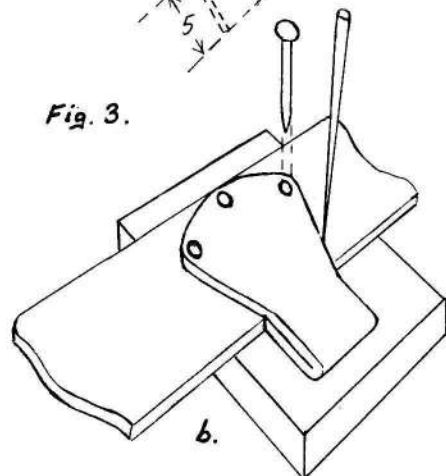


Fig. 3.



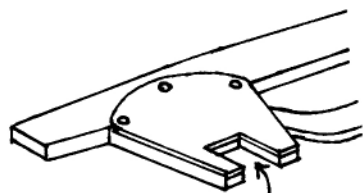


Fig. 4. saves eller files

blikstrimmelen ved ridsning, og inden den tages ud igen, markeres de tre boltehoveder ved et let slag med en hammer på et lille søm gennem de tre huller (fig. 3b).

Akselgaflen kan nu klippes ud og loddes på bogiesiderne, og der files/saves et lille hak nedefra i hver akselgaffel (fig. 4).

Til sidst laves en akselkasse af f.eks. en lille stump af et søm og loddes på (fig. 5).

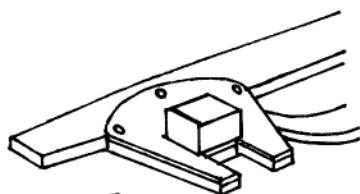


Fig. 5.

Skruefjedrene, der i virkeligheden sørger for af-fjedringen mellem svane-hals (og dermed akselkasse) og vange, markeres med et lille stykke af f.eks. en 2 mm maskinskrue.

Afhængig af den senere fremgangsmåde ved bogiens fremstilling, kan man evt. nu markere de store tværgående saksefjedre (nr. 10 på fig. 1) ved hjælp af en lille blikstrimmel. Denne bukkes først helt sammen på midten, og der saves to savspor med en løvsav ca. 4 mm ind fra bukningen. Derefter "åbnes" den til V-facon, og der lægges et lille stykke 0,5 - 0,7 mm tråd ind i V'ets spids og der klemmes med en tang lige ved siden af tråden. Herved skulle blikket, set fra siden, have fået samme form som en split. Blikkets ender åbnes nu igen, og ca. 4 mm fra det lille øje bukkes enderne til en næsten ret vinkel (ca. 70-80°). Det skulle nu gerne se ud nogenlunde som fig. 6a. Der lægges nu et lille stykke af den benyttede tråd ind i øjet og loddes fast der, således at det stikker ca. ½ mm udenfor øjet på hver side. "Fjederen" kan nu loddes fast på bogiesidens inderside (fig. 6b og c).

Der mangler nu kun det jernbånd, der i virkelighe-

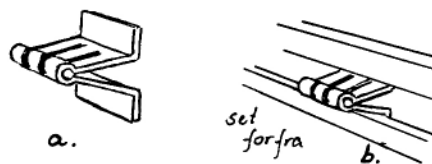
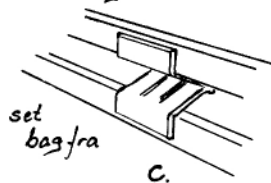


Fig. 6.



den afstiver akselgaflerne (nr. 18 på fig. 1). Også dette klippes af dåse-blik og loddes fast, først oven på vangen i den ene ende, og derefter følgende stramt rundt om hele bogiesiden, til det til sidst loddes fast øverst på vangens anden ende.

Har man mulighed derfor, kan man evt. inden man lodder jernbåndet fast, lave en form for at støbe sine bogiesider selv.

Vi har nu en af de tre former for bogiesider: færdigkøbt, hjemmbygget eller støbt, og skal nu fortsætte med selve bogiens opbygning.

Her er så igen flere muligheder, - vi har både valget mellem en stiv eller en ekvilibreret bogie, og vi kan vælge at bore bogiens akselleje direkte i bogiesiden, eller vi kan evt. først lave en "nøgne" pladebogie, og derefter "klæde den på" ved at lime bogiesiderne fast bagefter.

Hvadenten vi vælger den ene eller den anden af de to sidste muligheder, er fremgangsmåden for de første to muligheder (den stive eller den ekvilibrerede) den samme.

Ved den stive bogie kan man nøjes med at lave en "svingbjælke" (nr. 4 på fig. 1) af f.eks. et stykke 1 mm messingplade, ca. 10 mm bredt. Længden er lig med afstanden mellem de to bogiesider (b på fig. 7), d.v.s. de rigtige eller evt. de "nøgne" bogiesider, når akslerne er sat på plads i deres lejer, hertil lægges 2 gange vangens højde (h på fig. 7). Vi bukkes svingbjælken som vist på fi-

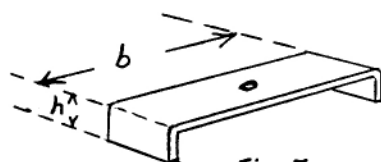


Fig. 7.

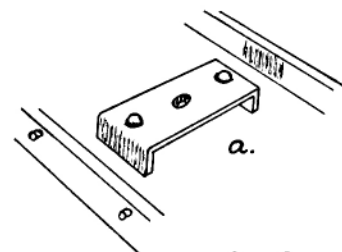


Fig. 8.

guren, og kan så lodde eller lime bogiesiderne og svingbjælken sammen (fig. 8a).

Sluttelig kan loddes en lille blikstrimmel på, fra den ene vange til den anden i begge bogiens ender (ses på fig. 9 i sidste artikel).

Vi kan lave en simpel form for ekvilibreret. I den ene bogieside bores midt i vangen et hul for f.eks. en 2 mm undersænket maskinskrue. Vi borer tilsvarende et hul i svingbjælkens nedbukning og med en snittap skæres gevind for skruen (man kan evt. i stedet for at skære gevind, lodde en lille møtrik på nedbukningens inderside). Bogien kan nu samles med skruen (idet svingbjælken er loddet/limet på den anden bogieside), og den er i stand til at give sig efter sporet, da bogiesiden kan dreje lidt omkring skruen (fig. 8b).

Har vi brugt denne løsning i forbindelse med den "nøgne" bogie limes bogiesiderne blot på (pas på at skruen ikke bliver limet fast samtidig) og bogien er færdig. Husk at der ikke kan loddes tværafstivninger på bogiesidens ender (som på fig. 9 i sidste artikel) når bogien skal være ekvilibreret. Har vi imidlertid brugt

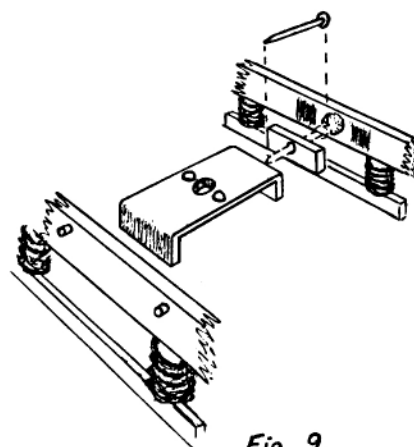


Fig. 9.

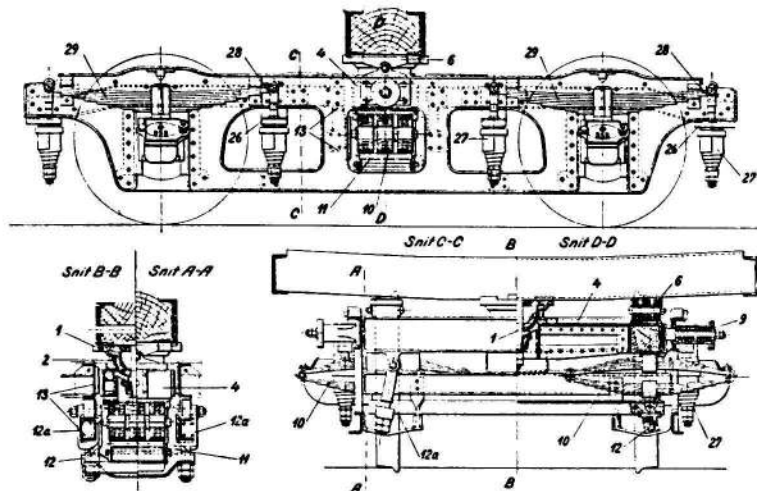


Fig. 10.

de rigtige bogiesider direkte, får vi et kedeligt skruet hoved i bogiens side. Dette kan forsøges dækket på mange måder, men helt kan det næppe skjules.

Vi har derfor en sidste, men også mere besværlig måde at lave den ekvilibrerende bogie på (fig. 9). Svingbjælken bukes tidligere, men en materialetykkelse kortere (d.v.s. 1 mm kortere hvis vi bruger 1 mm messingplade). Som i de andre tilfælde loddes limes svingbjælken fast i den ene side, men i den anden side laves en skjult ekvilibrerung.

Midt på indersiden af bogiens vange bores en fordybning, der netop passer til at kunne rumme (og skjule) hovedet af et lille messingsøm (Ø 1 mm). Der laves et lille mellemstykke på vangsens højde og med f.eks. samme længde som svingbjælakens bredde (ca. 10 mm). Der bores et 1 mm hul midt i såvel mellemstykke som i nedbukningen på svingbjælken, og de samles med det viste lille søm. Sømmet loddes nu fast til svingbjælakens underside, og mellemstykket er derved i stand til at dreje sig om sømmet. Man kan nu forsigtigt lodde bogiesidens vange fast til enderne af mellemstykket (tinnet

skal helst flyde lidt ind mellem mellemstykket og vangen, men må endelig ikke nå hen til sømhovedet, så er alle anstrengelserne spildt).

Hermed skulle også denne bogie være ekvilibreret uden at noget kan ses på ydersiden, og hjulsættene kan sættes forsigtigt i ved at "vråde" bogien lidt.

Hvis man har brugt den tidligere beskrevne måde at lave saksefjedrene på, er bogien for så vidt færdig. Imidlertid bruger jeg selv at lave en forstørret saksefjeder, der går lige fra bogiens ene side til den anden, men iøvrigt fremstillet efter stort set de samme retningslinier (ses på fig. 9 i sidste artikel). Når bogien er samlet med hjulsættene indsat, lægger jeg fjederen på plads og lodder den fast til den bevægelige bogieside, og kun der. Herved opnås, at den i høj grad virker styrende på denne bevægelige bogieside, der derved forhindres i at "skræve" hvis den skulle have haft tendens dertil forinden (hvis ekvilibreringslejet er for løst). Ellers har det kun mindre betydning for bogiens stabilitet.

Bogierne kan nu anbringes på deres centertappe, enten med et lille afstandsstykke

mellem svingbjælke og vognbund eller --- og her kommer forklaringen på de to små buler, der ses på svingbjælakens overside:

For at formindske vognens sideværts bevægelser oven på bogierne, er (her såvel som i virkeligheden (nr. 5-7 på fig. 1)) lavet to sidestyre. På vore modeller laver vi dog kun sidestyre på den ene bogie. Også disse kan laves på mange måder, men består her af hovederne af to små messingsøm.

På den ene bogies svingbjælke er boret to 1 mm huller næsten helt ude ved nedbukningen og to afkortede søm er loddet fast (ses på fig. 8a). Disse søm støtter under kørslen på en plade under vognbunden (se sidste artikel, fig. 3).

På vognens anden bogie er der tilsvarende anbragt to sådanne søm, men i dette tilfælde helt inde ved centertappen, midt under vognbunden (ses på fig. 9).

Ved begge bogier må svingbjælken kunne bevæge sig $\frac{1}{2}$ - 1 mm i op-nedgående retning omkring centertappen. Vi har nu opnået, at den bogie med sidestyrene er i stand til at følge sporrets eventuelle ujævnheder, uden at vognkassen kommer til at vugge sideværts, medens bogien uden sidestyre kan bevæge sig næsten frit under vognkassen.

Vi slutter denne sludder om bogier af med endnu et par DSB tegninger af henholdsvis den såkaldte "Berliner-truck" (fig. 10) og "Pennsylvania" bogien (fig. 11). Medens Berliner-trucken kun kendes fra et mindre antal, især ældre, vogne (f.eks. litra AF og CLS) er Pennsylvania-bogien kendt fra et utal af både tidligere og nuværende litra.

I sidste artikel var beskrevet opbygning af harmonikaer. Da de 1,5 mm brede strimler nok er lidt vel brede, skal det lige nævnes, at der kan opnås et noget finere og "lettere" udseende ved kun at bruge 1 mm strimler. Harmonikaen loddes op af strimlerne to og to, for eksempel først to af de lange lodrette, herovenpå lægges to af de korte i enderne og loddes fast der, herefter igen to lange lodrette og så videre. Harmonikaen vil ganske vist være åben mellem de enkelte strimler, men dette lukker af sig selv når de bliver malet.

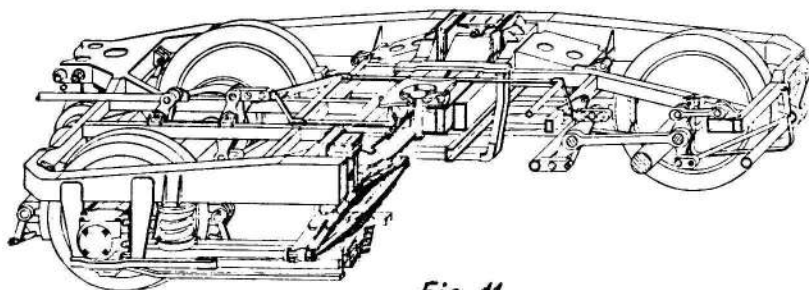


Fig. 11.

Lad dette være alt om bygningen af CPS i størrelse 1:87. Resten må vist være læserne/modelbyggerne bekendt fra tidligere modelbyggerier.

Her må det være på sin plads at erindre om en af SIGNALPOSTENS tidligere bogudgivelser: DSB OLD-TIMERE I MODEL af J. Guldbæk Christensen. Denne bog giver et væld af tips om bygning af vognene i almindelighed, om alle de "standardelementer" vore vogne bestod af fra omkring århundredskiftet til omkring 1950/60'erne, samt lidt om værktøjet vi bruger, herunder om dets brug.

Var du så heldig at få fat i den medens den endnu var til at købe? for udsolgt er den nu. Hvis ikke, kan den lånes på mange biblioteker, der eventuelt kan fremskaffe den, hvis de ikke har den selv.

E.V.P.

LYS I VOGNE

Som nævnt i sidste nummer (red. bem.: sidste nummer er 20. årgang, nummer 4. Der har været en udsættelse på grund af pladsmangel - manuskriptet var rettidigt færdigt!!) af SIGNALPOSTEN har vi fået de små digitalurspærer fra Mads Sjøner i Lystrup på markedet. Som også nævnt i artiklen kan de bruges til mange forskellige ting, for eksempel lys i vogne. Det er i mellemtiden forsøgt på følgende måde.

Elementet er flyttet fra taget (hvor det ses på fig. 7 i SP 20/4) til vognbunden. For at det skal ses så lidt som muligt, er der savet et lille rektangulært stykke ud af vognbunden hvori elementet delvis er anbragt. Det kan naturligvis stadig ses under vognbunden, men det virker ikke påfaldende. Iøvrigt fås efterhånden en

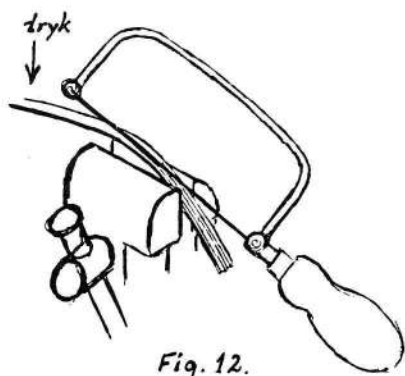


Fig. 12.

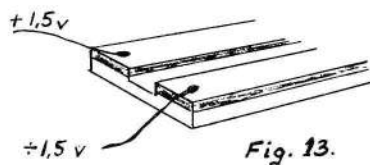


Fig. 13.

hel del forskellige små elementer, det ene mindre end det andet. Til f.eks. fotografiapparater fås i adskillige fotoforretninger Duracell MN 1500, LR6 der måler $\varnothing 14 \times 50$ mm, MN 2400 LR03 ($\varnothing 10 \times 43$ mm) eller MN 9100 SIZE N ($\varnothing 10 \times 29$ mm), alle på 1,5 volt - endelig ikke over 1,5 volt. Også Hellenes fører disse elementer med betegnelsen "Alkaline" + et nummer.

For at undgå at indersiden af vogntaget kommer til at ligne en fuglerede af ledninger har jeg benyttet en kobberbelagt Hampli-model langsvelle, hvori kobberbelægningen er delt ved et langsgående savspor ved hjælp af en løvsav.

Svellen sættes i en skruestik på skrå, således at kobberbelægningen vender opad (fig. 12). Når man nu forsigtigt trykker svellens frie ende (der vender væk fra én selv) nedad, danner svellen en langstrakt bue, og netop her er det muligt at lave det langsgående savspor.

Herved har vi fået et isoleret underlag med to strømførende ledere (fig. 13), hvortil de små pærer er loddet - en pære for hvert sædeafsnit (fig. 13).

Må jeg nævne, at den ene af mine MO-ere også har fået installeret denne form for

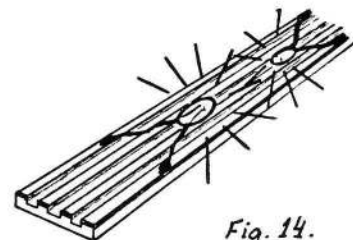


Fig. 14.

belysning. Her er langsvellen dog delt på langs med 3 savspor, hvorved der fås fire ledere (fig. 14 og 15). Heraf er de to yderste til vognens belysning, idet det er nemmest og sikrest at bruge disse, fordi der kan loddes ude fra kanten, hvorved man nemmere undgår at få loddetin ned i savsporene mellem lederne. De to inderste ledere er så brugt til at føre den positive leder fra omskifteren til henholdsvis den hvide frontlanterne og den røde slutlanterne, medens vognens stel er brugt som returleder (fig. 15).

Hvis man evt. ville indbygge lys i en plastvognkasse, kunne den negative yderleder (mrk. ÷ på fig.) have været benyttet som returleder i stedet for stelforbindelsen.

Her som andre steder er der sørget for at træerne ikke vokser ind i himlen.

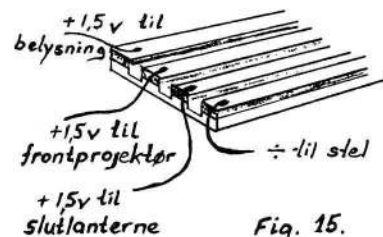
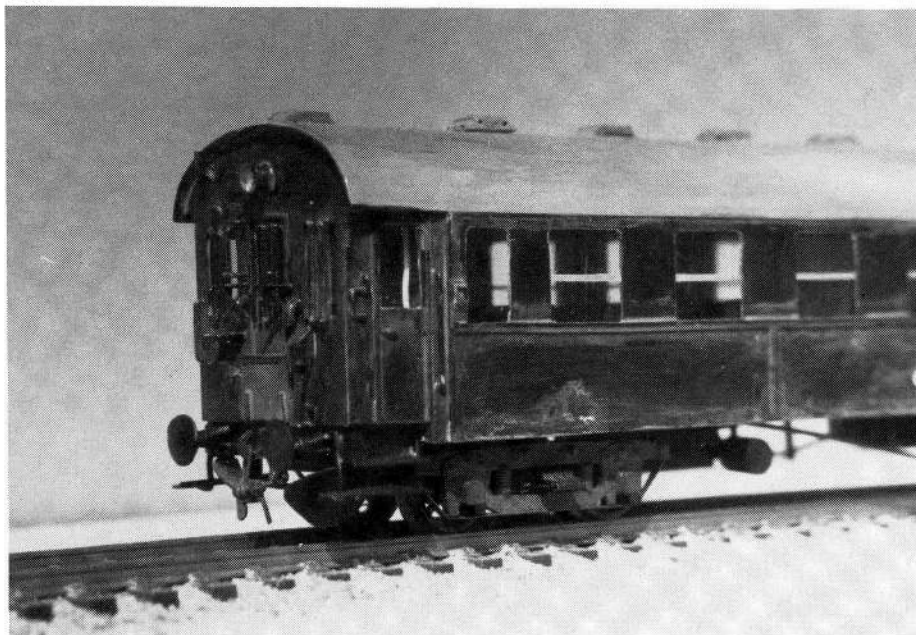


Fig. 15.



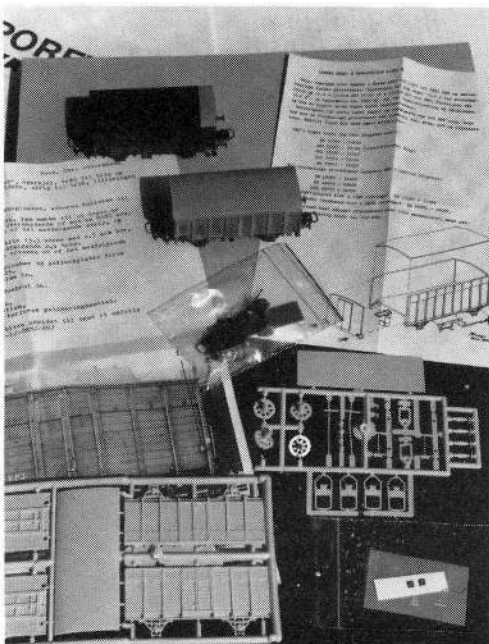
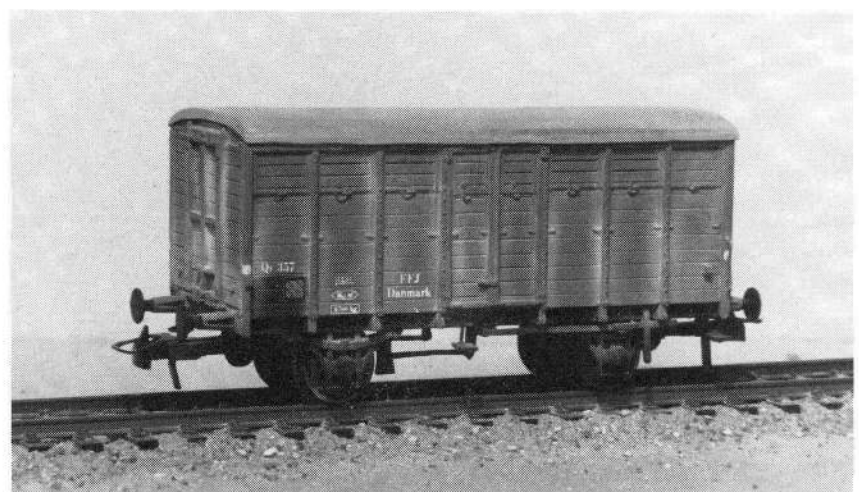
Det må jo indrømmes, at man hurtigt kan se, at det ikke er 60 W pærer, man har forsynet sine vogne med. Der skal ikke være meget lys i lokalet før man ikke ser vognbelysningen, men det kan måske nok også være en fordel, alt efter temperament eller forventning.

Siden sidst har vi fra en af SPs læsere, hr. Mogens Nielsen, modtaget et forslag til et lille print, der kan skifte front-/slutlys i takt med ændret køreretning, og med et batteri som strømkilde for at undgå blinken under togets kørsel. Når dette i nærmeste fremtid er prøveindbygget i en motor- eller styrevogn og afprøvet vil vi vende tilbage med en nærmere beskrivelse.

E.V.P.

Endnu engang er der nyheder fra "PÅ SPORET" (maj 1985). Denne gang ombygningssæt til en hel række vogne, nemlig en serie Q-vogne fra AHB, AHJ, FFJ og HHJ (endda flere forskellige vognnumre fra nogle af bærerne).

Med udgangspunkt i "SIDE-SPORET"s (ex UK-MODELLER) QD-vogn har Bjørn Schultz tilføjet et tilbehørssæt bestående af koblinger, hjulsæt (egerhjul), pinollejer (som man selv monterer), en lille metalplade for at give vognen vægt samt 0,4 mm tråd til håndgreb og trin. Endvidere er der vedlagt transfer til seddelholdere og et lille meget fint udført litreringsark samt en lille byg-



gevejledning (A 4) med foto af den pågældende vogn.

Forhåbentlig fremgår det af fotografierne af Bjørn Schultz' egne vogne, at man her har muligheden for at bygge en fin lille serie Q-vogne til sin privatbane, idet man her kan sætte prikken over i'et med de meget fine litreringer.

Priserne er for de flestes vedkommende kr. 130,- for AHB QF 2309 dog kr. 150,-

Af PÅ SPORETs specialkatalog (omtalt i forrige nummer af SP) fremgår det, at der er flere andre tilsvarende nyheder på vej, både indenfor PÅ SPORETs egne byggesæt, ombygningssæt med SIDESPORETs Q-vogne som udgangspunkt, såvel som litreringsark til mange forskellige vogne.

For de som ikke bor i København, - husk at PÅ SPORET (i lighed med mange andre hobbyforretninger) "sender over alt"!

TANKER OMKRING EN MODEL-BANEBYGGEKONKURRENCE

Igen i år afholdt DMJU (Dansk Model Jernbane Union) sit årsmøde med modelbyggekonkurrence, denne gang i Århus, med besøg hos Jydsk Modeljernbane Klub. Af Ib Damms indlæg under den iøvrigt udmærkede middag (Digterparkens Taverna, 3 retter 58,- kr.) fremgik, at vi her i landet efterhånden har ca. 25 klubber eller modelbanetidsskrifter, der får tilsendt Unionens skriftlige materiale. Når man samtidig tænker på det høje antal klub- og modelbaneflader (store som små) der udsendes, med såvel ombygnings- som byggevejledninger, som tilbud om både det ene og det andet indenfor løsdeler, plasticard, specialmalinger, transfer's og ikke mindst tilhørende tegninger og fotografier, ja så synes jeg, at man må undre sig over, hvor få modeller, der indleveres til byggekonkurrencen.

Sidder vi blot og skriver "for døve øren", er resultaterne ikke gode nok, trods alle ovennævnte tilbud (der i vore dage også omfatter et righoldigt sortiment af værktøj, det ene bedre end det andet, og ofte til rimelige priser) eller hvad er der i vejen??? Der var ikke fodbold i fjernsynet den pågældende dag!

Indenfor gruppe I, der omfatter størrelse H0, 1:87, eller mindre var indleveret ca. 10-12 modeller, som alle - undtagen én - var fra samme modelbaneklub, nemlig Modeljernbaneklubben H0, Albertslund.

Ærlig talt, er det ikke for dårligt?

Hvor er I henne I store og små? Se at komme op af starthullerne. I 1986 er der igen en mulighed for at være med, så vidt jeg ved i Slagelse.

Det er allerede nu, at du skal til at tænke over, hvad du vil deltage med.

E.V.P. og andre

Som nævnt ved flere lejligheder modtager redaktionen mange ønsker om fremtidige artikler. Desværre kan ikke alle ønsker opfyldes, selv om vi gør vort bedste.

I et af disse breve fra læserne blev fremsat følgende ønske (stilet til Povl Wind Skadhauge):

"Huse i stationsbyens hovedgade (vel 1-2 etager høje med butik i stuen). Butiksfacader. Småværksteder i tilslutning til station eller havn eller på hovedgaden. Siloanlæg el.lign. til havn"

Dette har været forelagt PWS og undertegnede og er endt med, at vi i et af de kommende numre af SP lægger ud med en artikel om bygning af huse til stationsbyens hovedgade eller evt. den gade/vej, der næsten altid løber parallelt med stationsarealet, f.eks. hen til den første vejoverskæring.

Vi vil forsøge at dele arbejdet således, at PWS tegner den aktuelle husrække, og EVP forsøger at bygge, beskrive og illustrere de omtalte huse.

På vedstående fotos ses et par smagsprøver på mine egne byggerier i den retning.

E.V.P.



Klubnyt

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Det er to år siden, vi sidst har givet lyd fra os, så nu må det være på høje tid at komme med en ny situationsrapport fra DMJK og specielt anlægget på Godsbanegården. Da jeg besluttede at skrive dette indlæg, tænkte jeg, at det ville blive nemt at finde noget at skrive om, for der var jo sket så meget i de to år. Det var derfor med nogen overraskelse at jeg ved gennemlæsning af sidste indlæg (i SIGNALPOSTEN nr. 3/1983) måtte konstatere, at mange af arbejderne var nævnt der, f.eks. bygning af 1. etape af privatbanen, nemlig Kagerup station; og den begynder vi endda først på her i efteråret 1985.

Det betyder imidlertid ikke, at vi har ligget på den lade side, for der er lavet meget. Sagen er imidlertid den, at da jeg skrev sidste indlæg, var planerne for Kagerup helt nyvedtagne, og efter indlægget var skrevet, blev vi enige om at vente med Kagerup og i stedet arbejde videre på landskabet i lokale 4 ved Sdr.-Bjerge og Køge. Årsagen til denne beslutning var, at vi hellere ville have en del af anlægget med landskab færdigt end have mulighed for at køre på flere, men nøgne spor. Det var også af hensyn til det rullende materiels sikkerhed, for en afsporing på et anlæg med landskab får sjældent så alvorlige følger som en afsporing på et anlæg uden landskab, hvor en afsporing ofte vil medføre, at materiellet går på gulvet i ordets bogstaveligste betydning!

Som det således fremgår af ovenstående, er det landskabsarbejdet, der har beskæftiget flest i det sidste par år, og det er da også resultaterne af dette arbejde, der ses på billederne. Men hensyn til byggemetoder o.l. så har Vøgg Parsig beskrevet dette grundigt i en artikel i SIGNALPOSTEN, nr. 4/1983, hvorfor jeg vil fortsætte beskrivelsen fra sidst om ballast.

Som bekendt anvender vi et mølterprodukt, Vermiculite, som skærveballast, men den tidligere nævnte fremgangsmåde var unægtelig noget besværlig, og vi har da også fundet en anden: Først indfarves og tørres Vermiculiten. Dernæst lægges ballasten ud i sporet og rettes til efter ballastprofilen. Limningen sker med en meget tynd limvandopløsning (1:5 - 1:10) tilsat en anelse sulfo for at tage overfladespændingen. Limopløsningen "hældes"



Sdr.-Bjerge Kro



Udsigt over Sdr.-Bjerge med stationen i baggrunden

ud over ballasten f.eks. med en lille limflaske (pas på at hullet ikke er for stort). Arbejdet afsluttes med afrensning af skinnerne.

Indfarvningen sker fortsat med spritbejdse, men nogle af kornene tager desværre ikke så godt imod bejdsen. Det skulle efter sigende kunne klares ved at tilsætte en smule salmiakspiritus til spritbejdsen, men vi kvier os lidt ved at prøve det, for udluftningen er vist ikke god nok til at klare

det, og farveproblemet er ikke ret stort. Det har endvidere vist sig at være uhyre vigtigt, at ballasten er fuldstændig tør, inden den lægges ud, da man ellers kan være sikker på at skulle efterballastere. Eftersom limen skal fortyndes så kraftigt, kan almindelig kunstharpikslim anvendes uden at ballasten bliver hård som sten, men jeg vil fortsat anbefale lim (hessiaklæber) på acrylbasis, der ikke tørrer så hårdt op.



En anden del af Sdr.-Bjerge



Bakkebølle trinbræt, der indtil videre er privatbanens endestation. Privatbanen regner med stor trafik på trinbrættet og har allerede måttet indsatte en bus som supplement til togdriften, der klares af YM og SM 2-3 gange om dagen.

Da vi oprindeligt fik Vermiculite, regnede vi med at kunne sigte det fine fra til grusbal- last, men det giver ikke nok, og da mindste køb er 10 sække á 100 liter, hjælper det ikke meget, at Vermiculite også fås i passende størrelse til grusbal- last. Et forsøg på at finde Vermiculiten i en blender gav ikke det ønskede resultat. Visse områder på Køge station blev derfor ballasteret med ufarvet Vermiculite i skæve- størrelse og andre områder med

gulvafretningsmasse iblandet sand men resultaterne er ikke gode: Vermiculiten ser ikke godt ud, og gulvafretningsmassen er for hård og transmitterer derfor støjen til bordene. Noget tyder dog på, at en kombination af de to metoder er anvendelig: Nederst Vermiculite og gulvafretningsmasse iblandet sand som dæklag. Disse problemer med grusbal- lasten regner vi dog med at have løst, når vi nu går igang med privatbanen i lokale 5 til Kagerup.

Kagerup, der anlægges spejl- vendt i forhold til forbilledet af praktiske årsager, nås fra Køge over Bakkebølle trinbræt ad Gilleleje-indkørslen og bygges, både hvad spor og bygninger an- går, fuldstændig som den så ud i virkeligheden indtil modernise- ringen for få år siden.

På modellen af Kagerup bliver signaler og sporskifter betjent som på et elektromagnetisk sik- ringsanlæg ved DSB (som f.eks. Hellerup havde det), der bliver dog ikke noget egentligt sik- ringsanlæg, og sporskifterne fastholdes således ikke ved sig- nalgivning. Kørestrømsanlægget til privatbanen er blevet grund- digt debatteret. Det bliver ud- formet som cab-anlæg med 2 cab's, der kan køre overalt på privatban- nen. Desuden forsynes Kagerup og til sin tid de to endestationer med kørekontroller - Køge har al- lerede en. Stationernes kørekon- troller kan dels køre på den på- gældende station og dels på de(n) tilstødende strækning(er). Denne udformning er valgt af hensyn til at man skal kunne køre med pri- vatbanen, også når der ikke er folk nok til at betjene alle pladser, men f.eks. nok til at betjene stationerne.

Apropos kørsel på anlægget, så kører vi efter køreplan på Godsbanegården, men kun hver 6. tirsdag for ikke at genere bygge- arbejdet for meget. På Nørrebro køres der efter køreplan ca. hver 2. torsdag. Her i sommeren 1985 ses en del reservemateriel indsat i løbene ved køreplanskørslerne, idet et par af klubbens medlemmer har udlånt rullende materiel til Nationalmuseets udstilling i Brede.

Ud over arbejdet på privatban- nen, er der også arbejde med at få færdiggjort Nykøbing i den anden ende af statsbanen, men dette arbejde er der p.t. ikke folk til og da det er dem, der skal lave arbejdet, der indenfor afstukne rammer må have lov at bestemme, hvordan arbejdet skal laves, er det så som så med planlægningen her.

Skulle nogen have lyst til at være med eller blot kikke, er de velkomne på Godsbanegården, Kal- vebod Brygge 38, Kælder J - ind- gang ad kældertrappen ved nr. 40 - på tirsdage fra kl. 19.30, og på Nørrebro på torsdage fra kl. 19.00. Det er tilrådeligt at ringe til mig (01 - 656513) i forve- jen, da vi af og til har arrange- menter andre steder.

JENS H. BONDESEN

På næste side bringes flere bil- leder fra DMJK's anlæg på Køben- havns godsbanegård.

Billeder fra DMJKs anlæg på Københavns godsbanegård.
Øverst: Privatbanedepotet i Køge med bl.a. SM og OHJ BL. I baggrunden statsbanens lejede DB-materiel.

I midten: Sommerstemning ved Bli-rup Mølleå.

Nederst: Drejeskiven til Nykøbing fotograferet ved DMJU's byggekønkurrence i Århus, hvor den fik 1. præmie i gruppen: Tilbehør spor 0.



MODELLJERNBANEFORENINGEN I NORGE

MJ-TREFF

Modelljernbaneforeningen i Norge vil gjerne få informere Dem om følgende:

Modelljernbaneforeningen i Norge vil arrangere MJ-Treff for Modelljernbane-entusiaster på

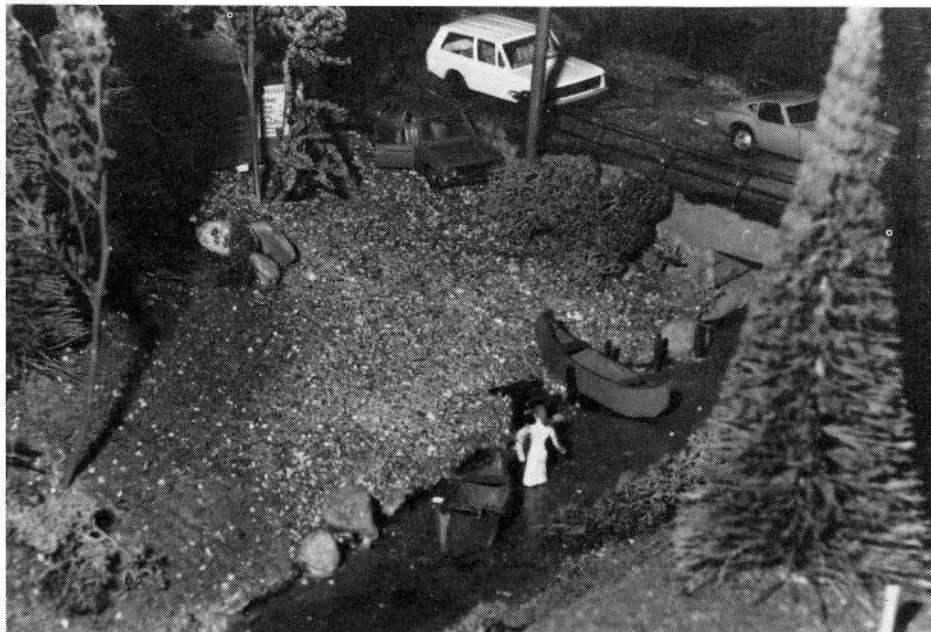
Rud Videregående Skole utenfor Oslo,
Lørdag 5. Oktober 1985, kl. 12-17
Søndag 6. Oktober 1985, kl. 12-18

Av programmet kan nevnes:

- Foredrag
- Auksjon
- Bytte af MJ-artikler
- Foto- og Modellbyggekønkurrence
- Salg av nye og brukte MJ-artikler etc.

Alle MJ-entusiaster som har forvillet seg til våre breddegrader er hjertelig velkommen. Mer informasjon fra MJF's sekretær:

Sverre Dahl
Eirik Raudes vei 14
N - 0196 Oslo 1
NORGE

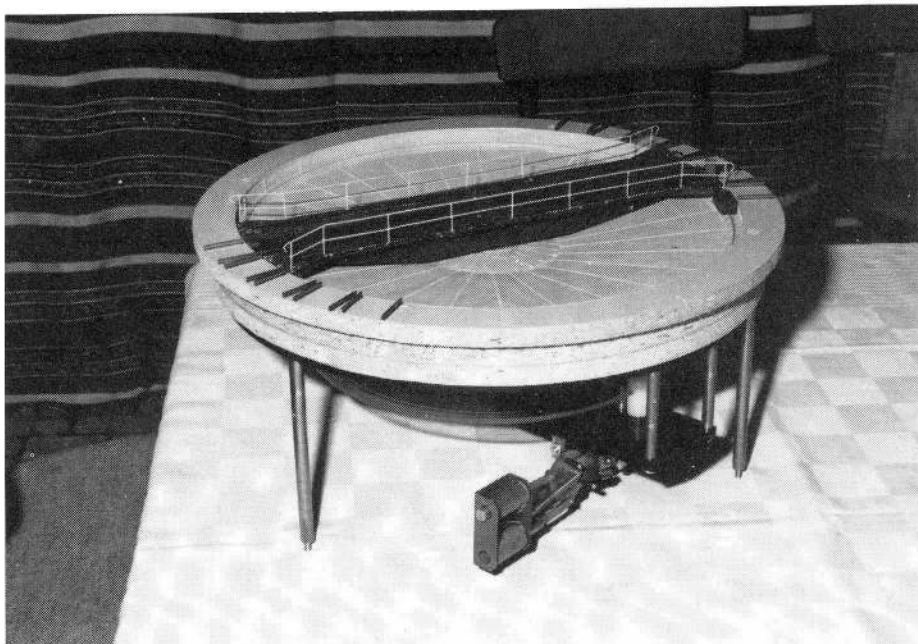


Det har holdt hårdt af få fremskaffet nogle indlæg til Klubnyt! Det ovenstående fra DMJK har været lovet længe, og nåede altså også at komme - men i sidste øjeblik.

Indlægget fra Norge kom mere tilfældigt, og er jo heller ikke så langt - så et sådant kan altid nå at komme med.

Men DMJU's lovede indlæg har jeg ikke set skyggen af - men det kan jo være at det kommer til næste nummer.

Til orientering: Indlæg fra alle klubber optages (gratis!), men en forudsætning er, at manus er redaktionen i hænde den første i månederne januar, april, juli og oktober!



De Gode Gamle Dage

I forrige "udgave" af denne rubrik beskæftigede vi os med små glimt fra livet ved jernbanen for mere end 100 år siden. Det er fristende at gå videre på denne måde, blot 20-30 år senere til tiden omkring århundredskiftet, hvor nye tider var på vej og udviklingen i gang så småt til det samfund vi kender i dag.

I vore dage spiller transporten af letfordærlige varer en stor rolle, store mængder frugt, fersk kød og fisk og andet transporteres over lange afstande i nedkølet stand. For omkring 80 år siden kunne sådanne transporter også lade sig gøre, men unægtelig på en mere besværlig måde, således som det ses af følgende to breve:

Fredericia, den 21/4 1906

Fredericia Station.

Af Fiskehandler Holger Munch vil der fra et her i Havnen liggende Skib blive leveret ca. 3300 Centner norsk Is, hvoraf ca. 2000 Centner ere bestemte for Odense Station og Resten for Fredericia.

Stationen anmodes om at levere de til Modtagelse af Isen nødvendige Vogne og besøge dens Vejning paa Brovægt samt Indlæsning i Ishuset for den Del, der skal forblive i Fredericia. Til dette Arbejde bemyndiges Stationen til at antage det fornødne Ekstramandskab.

Losningen agtes paabegyndt Mandag Morgen den 23' ds.

Nogle år senere var man åbenbart kommet i knibe med hensyn til is til køling af kølevogne, således som det fremgår af dette brev:

Fredericia, den 27/8 1910

Hr. Fiskehandler H. Munck,
Fredericia.

Det af Dem indgivne Tilbud paa Levering af 80 tons norsk Is til en Pris pr. Ton ab Odense Havn antages.

Isen bedes leveret snarest muligt, og man anmode om Meddelelse om, naar den kan forventes at ankomme. Efter Aftale anmodes De derhos om til den i Deres Tilbud Nr. I forlangte Pris af 40 Kr. pr. Ton at levere den til Fyldning af Afkølingsvognene fornødne Is samt overtage Fyldningen af disse fra det Tidspunkt, da Stationens Beholdning slipper op og indtil den forannævnte Is ankommer.

Beholdningen antages at være opbrugt en af de første Dage i den kommende Uge, men nærmere Underretning skal følge, naar Tidspunktet nøjere kan bestemmes.

Det forudsættes, at Isens Vejning, forsaavidd den foregaar ved Havnen, foretages af den offentlige Vejer ved Deres Foranstaltning og paa Deres Bekostning.

At nye tider var på vej ses af følgende 2 breve, hvis indhold for så vidt angår det først citerede kan undre lidt:

Fredericia, den 16/10 1906

Direktøren for Trafikafdelingen.

Nærværende Sag vedrører et Tilbud fra Varde

Byraad om Levering af Elektricitet til Varde Station.

Da den nuværende Belysning saavel paa Stationen som paa Pladsen maa siges at være tilfredsstillende, tillader Kredsen sig at indstille, at Varde Byraad underrettes om, at man ikke for Tiden ønsker at gøre Brug af Tilbuddet.

Der kom således nok ikke elektricitet på Varde station i den omgang, men det har dog næppe været så lang tid for indstillingen indenfor statsbanerne var ved at skifte, således som det følgende brev viser:

Fredericia, den 11/3 1908

Direktøren for Trafikafdelingen.

Hoslagt tillader man sig at fremsende en fra Troldhede Station modtaget Indstilling angaaende Indførelse af elektrisk Lys paa Stationen.

Under Henvisning til den med Skrivelse herfra af 22/6 07 sendte Fortegnelse over den Rækkefølge i hvilken Stationerne bør have forbedret Belysning, indstilles Troldhede som Nr. 18.

Saafernt der installeres elektrisk Belysning i Tjenestelokalerne, ønsker Stationsforstanderen samtidig at erholde Installation i Tjenstboligen.

En Fortegnelse over Brændetimer m.m. vedlægges.

Det var dog måske på sin plads at indføre elektrisk belysning, da den hidtidige belysningsform - petroleumslamper - kunne indebære en vis risiko, således som følgende brev fortæller om:

Fredericia, den 17/6 1909

Direktøren for Trafikafdelingen.

Dags Dato har man fra Laven Station modtaget en den 16de ds. dateret saalydende Meddelelse:

"Stationen undlader ikke herved at indberette, at Kontorlampen i Nat mellem Tog 996 og 997 faldt ned og eksploderede, Petroleummen antændtes, men ved Assistent Jørgensens resolute Optræden blev Ilden hurtigt slukket, saa der skete ikke anden Skade, end Trækgardinet for Billetvinduet blev fuldstændig opbrændt, 2 Borde noget ødelagte, og den ene Væg svedet, hvorom sendt Meddelelse til Banaefdelingen".

Ved under Henvisning til Ordre G 57 at meddele dette, skal man ikke undlade at tilføje, at den skete Skade paa de Trafikafdelingen tilhørende Genstande kan ansættes til 18 Kr. Den i den nævnte Ordre omhandlede telegrafiske Indberetning til Stats- og Brandforsikringsfonden er afgivet af den herværende Banekreds.

I årene før den første verdenskrig ses det af og til, at vogne fra Sjælland overføres til brug på Fyn eller omvendt, når et stort behov for personvognsmateriel ellers ikke kan dækkes på anden måde. Her et eksempel på, at sjæl-

landske personvogne kunne komme endnu længere væk fra deres hjemsted:

Fredericia, den 12/7 1906

Trafikbestyreren, København.

Hermed tillader man sig at anmode om, at de til herværende Distrikt i Anledning af Dyrskuet i Grenaa udlånte Personvogne maa tilbageholdes til Brug paa Fyen d. 20., 21. og 22. ds. i Anledning af Afholdelse af Jubilæumsdyrskuet i Forbindelse med Kongebesøg m.m. i Odense, ved hvilken Lejlighed, der vil blive Brug for et stort Personvognsmateriel.

Der var ved visse lejligheder virkelig brug for alle de personvogne, der kunne køre. Ved sådanne lejligheder kunne der derfor ske det, som fremgår af følgende brev:

Fredericia, den 21/6 1906

Fredericia Station.

At den i Særtog 4942 den 19'ds. indsatte Bj 683 var meget mangelfuldt rengjort, foruden at den havde saadanne Mangler, som at Gardinerne hang i Laser og Spejlet var løst i Salonkupéen, undlader man ikke at meddele Stationen til videre Foranledning og Paatale.

Paatale. Ja, sådant forekommer ofte i de gamle kopibøger. I det følgende nogle eksempler, de fandtes i utallige variationer:

Fredericia, den 9/11 1906

Togbetjent 595 Torbensen,
Varde.

Tog 1006 d. 16/10 var ved Afgangen fra Gjørding forsinket 31 Minutter. Som Togfører for Toget burde De have foranlediget, at Krydsningen med de modgaaende Tog blev forlagt, dette har De undladt, og Følgen blev den, at der paadroges det hurtigkørende Persontog Nr. 1017 en Forsinkelse paa 25 Minutter i Brørup og Godstoget Nr. 3017 en Forsinkelse paa 35 Minutter i Vejen. I Anledning heraf tildeles De en alvorlig Irettesættelse, idet det tilføjes, at man i Gjentagelsestilfælde agter at nægte Dem Tillaelse til at forrette Tjeneste som Togfører.

Følgende brevs indhold forekommer lige så strengt:

Fredericia, den 27/6 1906

Hr. Stationsforstander H.V. Jagd,
Aarup Station.

Den 19. ds. har De forglemt at give Tog 5 Ordre til at føre Signal Nr. 48 for Kongetoget Aarup-Strib.

I Anledning af det passerede idømmer man Dem herved en Bøde paa 2 Kr. under Hensyn til, at Indberetning ikke er fremsendt før der herfra er forlangt Erklæring i Sagen.

Det var selvfølgelig kongetoget, det drejede sig om, men alligevel. Næste eksempel er noget mildere, men fremdeles skriftlig:

Fredericia, den 27/6 1906

Hr. Overassistent L.N.C.C.Gøtsche,
Fredericia Station.

Den 18'ds. har De glemt at give Tog 917 Ordre til at føre Signal for Særtog 4923. Man maa i denne Anledning udtale sin Beklagelse af det passerede.

Det skal måske lige nævnes, at en overassistent dengang var en ret højtstående embedsmand der i mange tilfælde rangerede lige under de større stationers chefer, stationsforstanderne. Derfor måske den lidt afdæmpede form.

Det kunne imidlertid også ske, at der blev begået en fejl på trafikkredeens kontor, og så var situationen ikke god. Vil vi slutte dette lille tilbageblik til de gode gamle dage med at citere nedenstående brev, som fortæller mangt og meget om forholdene dengang, hvor jernbanens betydning i samfundet var ganske anderledes dominerende end i vore dage:

Fredericia, den 29/7 1905

Tilbagesendes Direktøren for Trafikafdelingen.

Fredag den 7'd.M. var der af Hr. Jacob Appel, Askov Højskole, bestilt Særtog Vejen-Kolding-Vejen, med Afgang fra Vejen Kl. 7,0 Fm altsaa 20 Minutter forud for Tog 1006.

Til Særtoget var rettidigt stillet i Vejen Maskine og Togpersonale, men Personvognene manglede. De rejsende blev derfor optagne af Tog 1006, ligesom dette Tog blev medgivet Særtogets Maskine som Forspand.

Straks efter Ankomsten til Lunderskov fortsatte de rejsende i Særtog til Kolding, hvortil de ankom med en Forsinkelse af 39 Minutter. Da Selskabet bestod af 215 Medlemmer, kunde disse ikke alle finde Plads i Tog 1006's Personvogne, og en Del måtte derfor tage til Takke med Befordring i E-Vognen og en Godsvogn.

Den meget beklagelige Fejltagelse er opstaaet ved en ren Forglemmelse med Hensyn til Udstedelsen fra herværende Kredskontor af Ordren angaaende Vognenes Levering i Overensstemmelse med den herom truffne Disposition.

Forglemmelsen er selvfølgelig paataalt af mig i den alvorligste Form, ligesom jeg ved personlig Undersøgelse paa Stationerne har bebrejdet vedkommende, at de ikke rettidigt har henledet Opmærksomheden paa Kredsens Forsømmelse; men egentlig Paatale har dog ikke været berettiget.

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

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

Ib V. Andersen

SPREDTE GLIMT FRA

JERNBANELIV I HVIDE SANDE

I januar 1984 var der på Fiskeri- & Søfartsmuseet i Esbjerg en særudstilling med en række pragtfulde fotografier fra de hektiske epoker i Hvide Sandes tilblivelse med glimrende forklaring om, hvad der skete - og det var spændende læsning!

Men medens jeg nærkikkede på billederne, blev jeg klar over, at der udover den egentlige historieberetning også var en helt anden og i den forbindelse upåagtet, nemlig beretningen om de jernbaner, der i dette ellers jernbanetomme område var i drift i tilslutning til Hvide Sande-projektet.

Jernbaner - i flertal - for der var nemlig tale om flere, dels foranlediget af at der

samtidigt var 2 baner i drift henholdsvis på den nordre og søndre side af kanalen i perioder adskilt fra hinanden på grund af vandet, dels på grund af, at der var tale om flere adskilte perioder.

Takket være velvilje fra museet fik jeg tilvejebragt kontakt til og senere møde med udstillerne, der har tilknytning til Holmslands Hjemstavnsmuseum, og jeg mødte en enestående velvilje med hensyn til at lade andre kunne glæde sig over de ret sjældne fotografier fra for op mod 75 år siden. Pudsigt nok gav mødet anledning til genopfriskning af en anden, men betydeligt ældre kontakt til kedelpasser H. Jørgensen, Roskilde, som tilsyneladende er en af landets mest vidende eksperter på de områder, der omfatter mergelbane- og entreprenørdamplokomotiver, og som er

utrættelig med hensyn til at fremskaffe oplysninger af fyldestgørende art om dette speciale.

Det er ikke meningen her at gengive historien om disse småbaner, endelige hele Hvide Sande-kroniken, hvor interessant stoffet end måtte være; dertil er det alt for omfattende. Det må forbeholdes dem, der har indsamlet og bearbejdet stoffet helt ned i detaljerne. Nærværende spredte glimt må derfor kun betragtes som appetitvækker for en egentlig bog om emnet, der ventes udsendt i løbet af et årstid eller så.

For forståelsens skyld skal der dog gives et kort sammendrag over, hvad der skete på arbejdspladsen i de mest aktive perioder.

I året 1908 påbegynder Saa-bye & Lerche en gennemgrav-

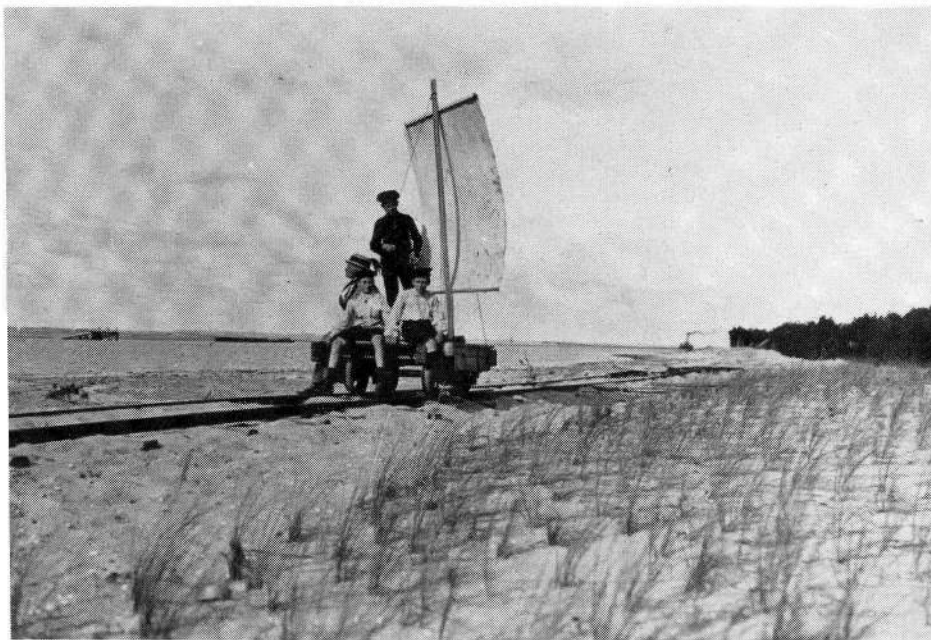


Den 13/9 1913 blev dette billede taget af banen ved grusharpningsanlægget ud for Nr. Lyngvig, ca. 5 km nord for Hvide Sande. Lokomotivet er bestemt til at være Krauss & Co nr. 3313 fra 1896, et forholdsvis lille damplokomotiv hvorpå ses bl.a.: bredpladet centralpuffer med koblingskrog og kæder midt på overkanten, eliptiske frontvinduer, firkantet sandkasse og udvendige damprør, dampdom langt fremme forsynet med dobbelt sikkerhedsventil m/tværstillet letteanordning, samt høje hængejern i glidersystemet. Desuden ses midt på kedlens højre side en slange til vandtagning ved ejektor, og for at begrænse den vestjyske blæsts gener er førerhusets dør på havsiden dækket med et stort stykke beskyttelseslærred. Sporvidden er 785 mm.



Dette billede er taget samme sted som det forrige, men fra nordvest og forøvrigt allerede i maj 1913. Vi ser Krauss-lokomotivet skråt bagfra, mens det rangerer; bemærk at bagvæggen har rektangulære vinduer, og at der ovenpå cylindrene er en næsten fritstående smørevase på en stilk. Tipvognene er standardtype med jernkasse og undervognen af egetræ - flere er forsynet med nummer på både vognkasse og undervogn. Sorter anlægget synes drevet med petroleumsmotor, hvis udstødsrør stikker ovenud af skurets tag.

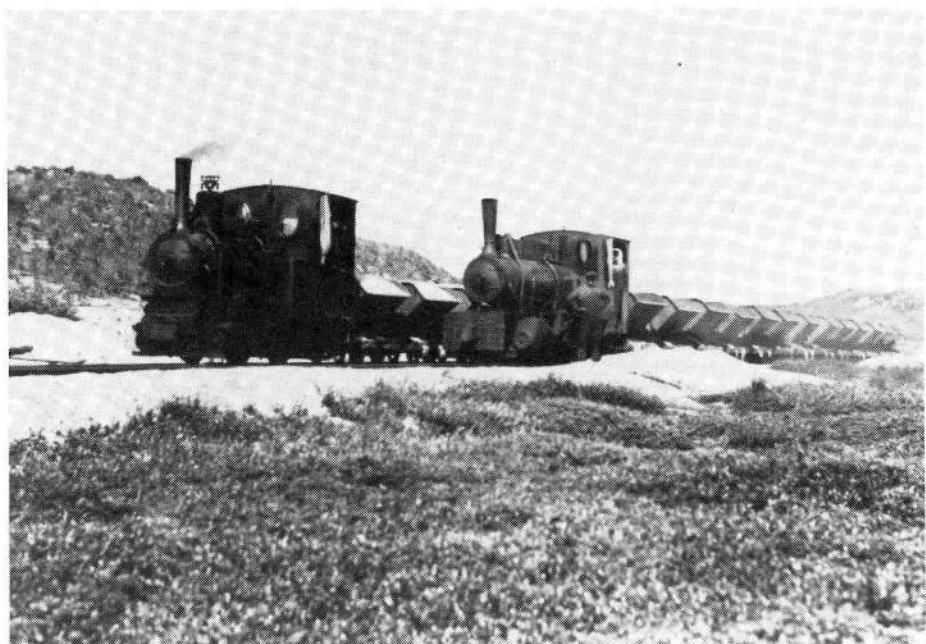
Et herligt billede fra den 11/8 1913 af en sejlførende trolje med 3 drenge i stiveste søndagspuds og en tilsyneladende meget barmfager ældre dame med fjerbusk i hatten. Stedet synes at være sydsiden af den "vilde" kanal nær dennes vestre ende og set mod nordøst. Det fremgår ikke af billedet, hvorledes ekipagen er stoppet, men sporets tilstand nedenfor sandpumperen i det fjerne synes at afsløre, at det var i yderste øjeblik. Sandpumperen hed "Sandormen", men blev senere omdøbt til "Frem".

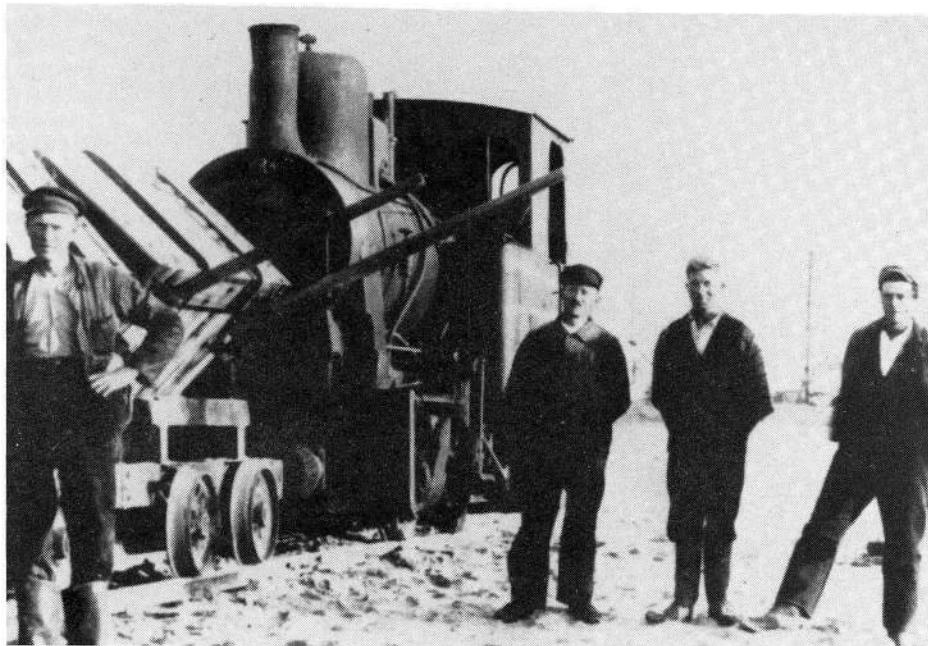


De fleste af de mange billeder er nøgternt fortællende om teknik, sand og vand; men dette foto af en stribe højerværdige rigsdagsmænd med frakker og bløde hatte, velplaceret oveni en stamme tipvogne, samt en enkelt værdigt trængende yderst til venstre kunne jeg ikke lade ligge. Anledningen til besøget var nu sørgeligt nok, nemlig behandlingen af bevilling til foreløbig lukning af den nu helt ustyrlige kanal.

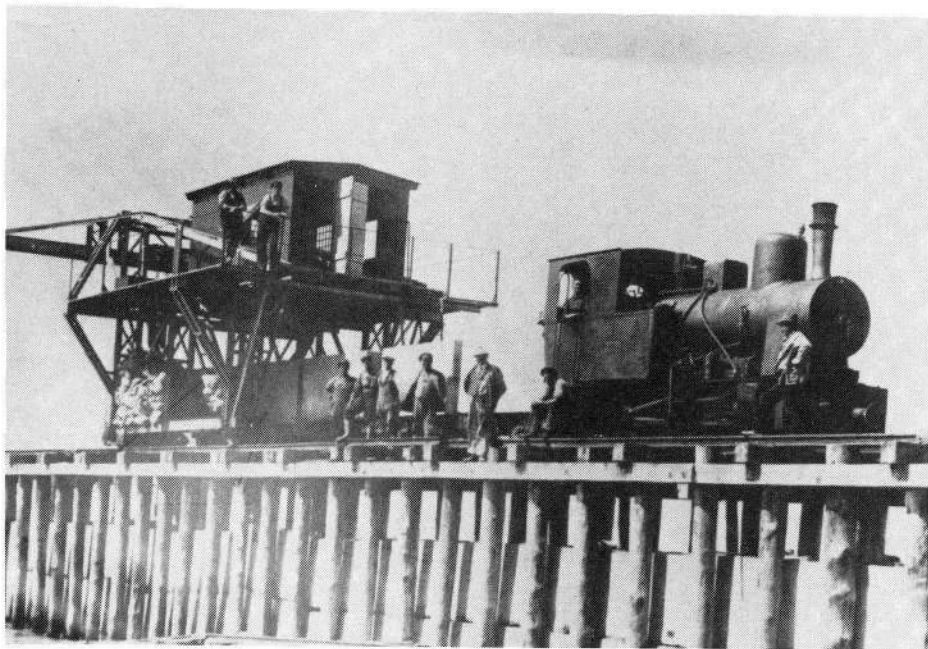


Udover Krauss-lokomotivet var der i perioder også andre damplokomotiver i drift. Af den opbevarede korrespondance ses, at Hannover L.E. nr. 5880, kaldet "Lizzie" har været udlånt fra N.C. Monberg hvor Arvid Holm var ansat. Det ses imidlertid ikke på billederne, hvilket eventuelt kan skyldes benyttelse andetsteds (Augustinus Nielsens mergelleje - Lem st.). Derimod vides det med sikkerhed, at Henschel & Sohn nr. 12972 fra 1914 har været i drift, og det ses som det bageste på dette billede fra 3/7 1914, hvor det altså har været ganske nyt; det blev ophugget så sent som i 1956. Der er tale om en hel del større maskiner, hvis førerhus forneden har indadskrånende bagvæg. Frontvinduerne foran er eliptiske, men bagtil ovale. Sikkerhedsventilerne er anbragt over fyrcassen. Det forreste lokomotiv er et Krauss-loko, men muligvis et andet end 3313.

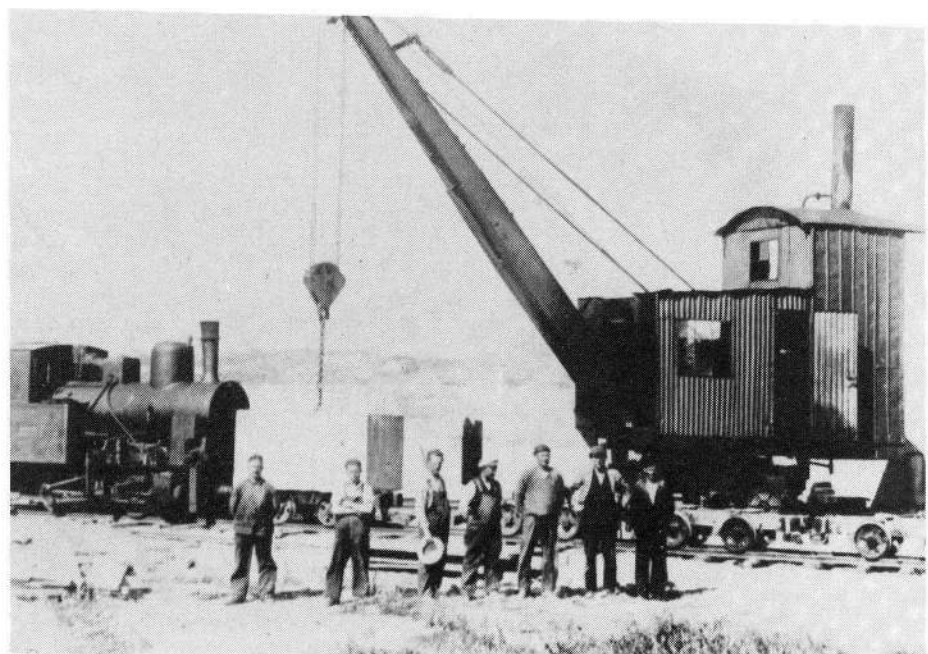




Fra den næste periode fra 1929 til 1931 er medtaget et foto af Henschel & Sohn nr. 17888 fra 1920, tilhørende Stürup & Prosch Jensen. Det var en kraftig maskine med lavtsiddende dobbelte puffer. Bemærk at der nu anvendes større kassevogne af træ, og at der bruges store vupstænger af træ til kipning af kasserne. Nærmest lokomotivet står føreren Edvard Rasmussen, senere bosiddende i Roskilde og hvis søn sammen med Holger Jørgensen, Roskilde har været med til at formidle billederne og øvrige oplysninger til hjemstavns museet i Hvide Sande/Holmsland.



Også Henschel nr. 11146 fra 1912 var i brug i denne periode; dette billede er fra 1931. Skorstenen har tilsyneladende fået en forlængelse og ikke en gnistfanger, som der ellers nok kunne være behov for i det om sommeren knastørre og letfængelige klitområde; maskinerne på dette og forrige foto har ovale vinduer og indvendige damprør. Billedet her er taget på en af molerne, hvor portalkranen udlægger betonblokke.

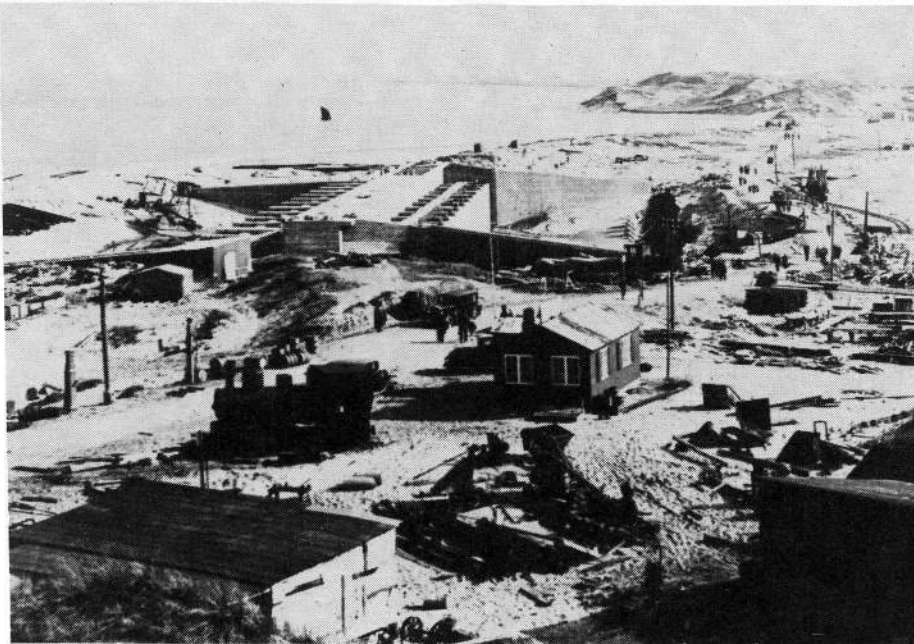


Det samme lokomotiv (11146) inde ved støbepladsen nord for Hvide Sande; til højre ses en tidstypisk, ganske gemtligt udseende dampkran (Vilau, Sverige).



Fra den tredje periode i tiden omkring 1950 er alene medtaget et enkelt foto af et enligt motorlokomotiv, set fra højre side, men nærmere oplysninger savnes p.t. Vi har nu definitivt afsluttet dampepoken. Tipvognene er standardtypen med såvel jernkasse som -undervogn. Svingkranen med grab og på larvefødder var moderne for den tid, men ellers er det markante træk, at det tidligere så øde klitområde nu er tæt bebygget, hovedsagelig med murermesterhuse fra 1930'erne, men også ispækket mere moderne erhvervsbygninger.

På et andet billede anes et sporlegeme langs bolværket ved auktionskajen, men herudover fortæller billedet kun meget lidt af jernbanemæssig interesse, hvorfor det ikke er medtaget i denne artikel.



På dette billede fra 1930 taget af Anders Grimstrup, ses det centrale afsnit af denne store entreprenørarbejdsplads fra nord på et tidspunkt, hvor det meste af transportarbejdet er overstået og damplokomotiverne derfor hensat - for Henschel-maskinen endda tilsyneladende uden sporforbindelse. Det er formentlig et søndagsbillede uden arbejdere, men mange interesserede udflugtsgæster både fra syd og fra nord. Jeg har på cykel oplevet den gamle vej forbi sømærket i 1941, og jeg kan bekræfte, at den var værre end rædselsfuld.

ning af Holmslands Klit ved et gammelt klitparti, der hed Hvide Sande og som lå i et næsten øde terræn. Kanalen, der stod usikkert i klitsandet, skulle være 26 m bred og 2,5 m dyb og skulle tjene som nyt og mere hensigtsmæssigt udløb fra Ringkøbing fjord i stedet for det gamle udløb nede mod sydvest. Natten mellem den 3. og 4. marts 1910 åbnedes for vandmasserne, men allerede den 16. marts samme år havde strømmen skåret så meget bort af siderne, at en forbindelsesbro mellem nord og syd var blevet landløs i begge ender.

I løbet af 1910 og 1911 udviklede den sig til en bredde af mange hundrede meter og i foråret 1912 indså Rigsdagen, at siderne måtte sikres ved 2

betonmoler, der fra hver side skulle rage et stykke ud i løbet og derved bremse strømmen.

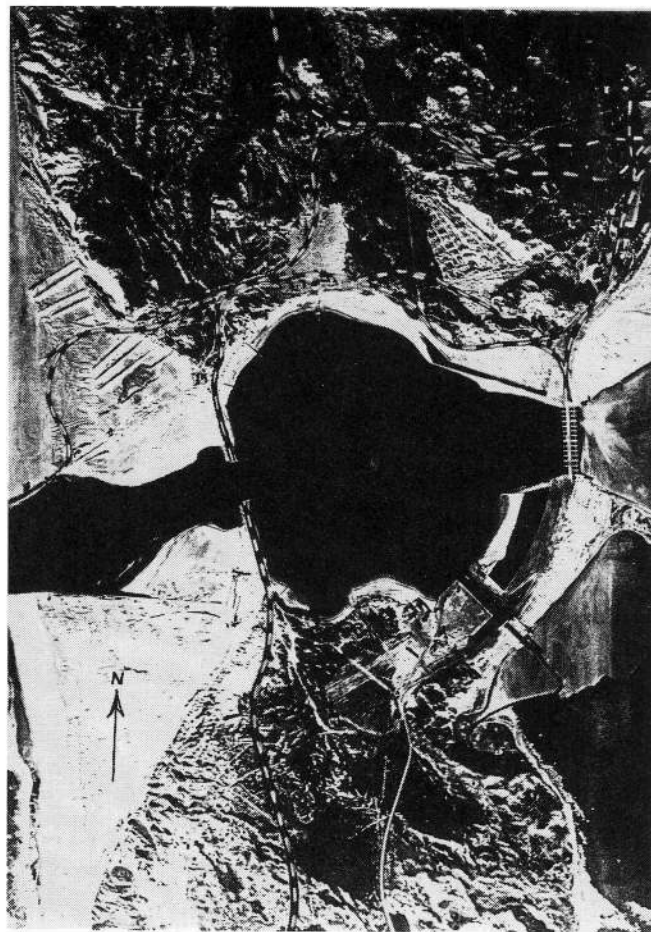
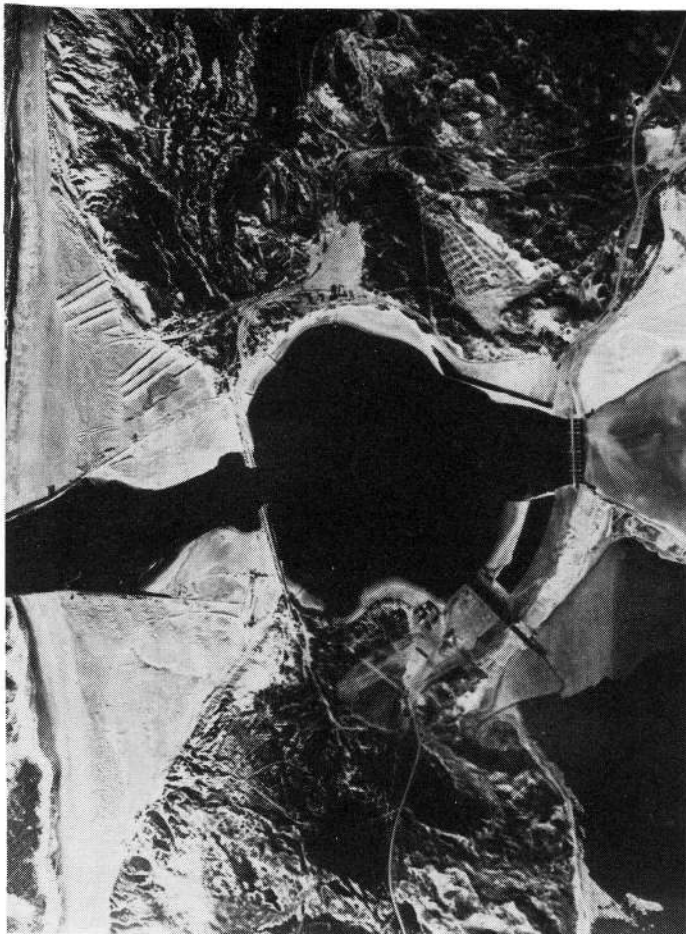
Vandbygningsvæsnet ansatte civilingeniør Arvid Holm fra entreprenørfirmaet Philip Petersen & Arvid Holm som honorarlønnet, midlertidig ingeniør ved VBV til at forestå dette arbejde, som tog sin begyndelse i sommeren 1912, og dermed kom så også de første lokomotiver. Arvid Holm var født 20/4 1868 og var således en mand i sin bedste alder og velkvalificeret gennem mange års entreprenørvirksomhed; han døde iøvrigt så sent som 1/5 1957.

På pladsen havde VBV en tilsynsførende ingeniør Otto Karl Kr. Elof Pedersen, f. 23/2 1884, d. 19/9 1956; han var efter Hvide Sande-tiden dels i

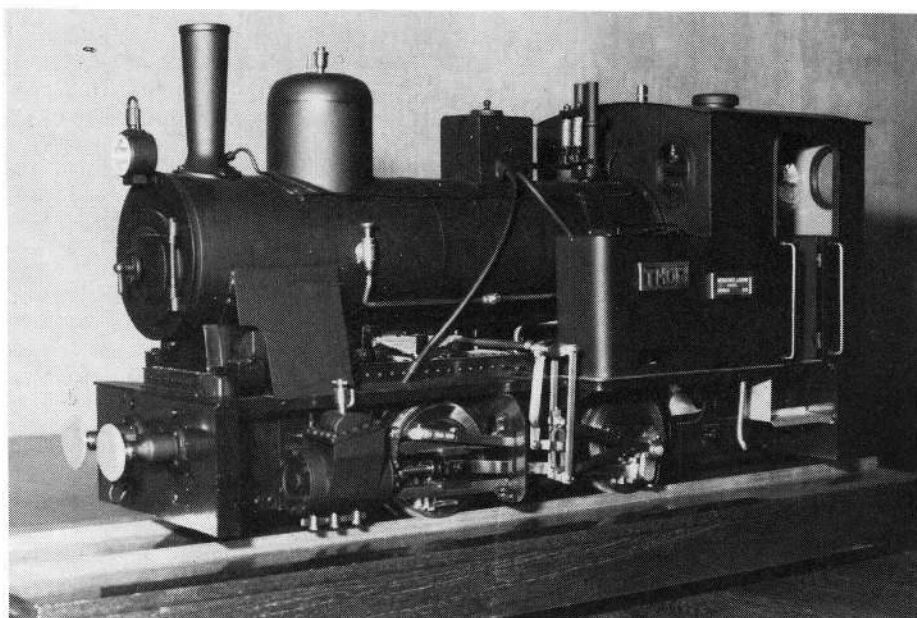
Holland og dels i en lang årække hos DSB, bl.a. beskæftiget ved udvidelse af Korsør Færgenhavn.

Herudover var entreprenør Augustinus Nielsen beskæftiget med udlægning af et bundlag af svære kampesten, der blev fjernet fra en mergelgrav øst for Lem station.

I foråret 1915 opgav man at sikre kanalen, og det besluttedes helt at lukke, omend med den bagtanke senere at genåbne, og den 22. maj 1915 (Pinse-lørdag) nåede de 2 molearme sammen og åbnedes først igen, da slusen var færdig i 1931. Der var da i mellemtiden gået en lang periode på mindst 12 år uden aktiviteter af nogen art, så vidt det har kunnet



Til venstre: Dette dejlige og utroligt skarpe luftfoto er taget af Hærens Flyvetropper omkring 1933. På dette tidspunkt er den midlertidige vej, som ses fyldt med turister på forrige billede, ganske bortgravet, så den brede afstrømningssluse er frilagt mod det senere havnebassin, men endnu ikke effektivt på fjordsiden. Mod syd mangler der fortsat en del arbejde ved skibsslusen, bl.a. sejlrenden i fjorden, men forkammeret er allerede i brug som foreløbig kutterhavn med ca. 20 fiskerkuttere og et par større småskibe foran. Til højre, på en fotokopi af luftfotoet, er sporstrækningerne trukket skarpere op, så de er lettere at genfinde på luftbilledet.



ses. Efter yderligere en snes år hersker der igen ferrovial trafik, men i en meget begrænset mængde.

Det er nok ret karakteristisk, at mens de første perioder er foreviget med ikke mindre end op mod 300 næsten

fremragende negativer i VBV's samling, er der kun ganske få fra den sidste periode, og disse er endda ikke særligt fortællende!

Det store antal billeder fra de tidlige tider har gjort det svært at begrænse sig; men der

Da min artikel var færdig, dumpe de dette dejlige billede af en model, som kedelpasser Holger Jørgensen, Roskilde, har udført. Der er tale om Henschel & Sohn nr. 18946 fra 1919 ved navn THOR, udført i 1:10. Det (originalen) har ganske vist ikke arbejdet ved Hvide Sande, men ved Midtbanen på Sjælland nær Frederikssund i 1925. Men da det var samme type som Hvide Sande-lokomotiverne, er det medtaget som slutbilledet fra en spændende og driftig epoke fra vore forældres ungdomstid.

har måttet skæres hårdt for ikke at fylde hele bladet med Hvide Sande-billeder, så jeg glæder mig til at se Holger Ejby Villadsens endelige resultat i "Hvide Sande Krønikken".

Lad dette være nok, hvad selve teksten angår, og så gå over til de udvalgte billeder.

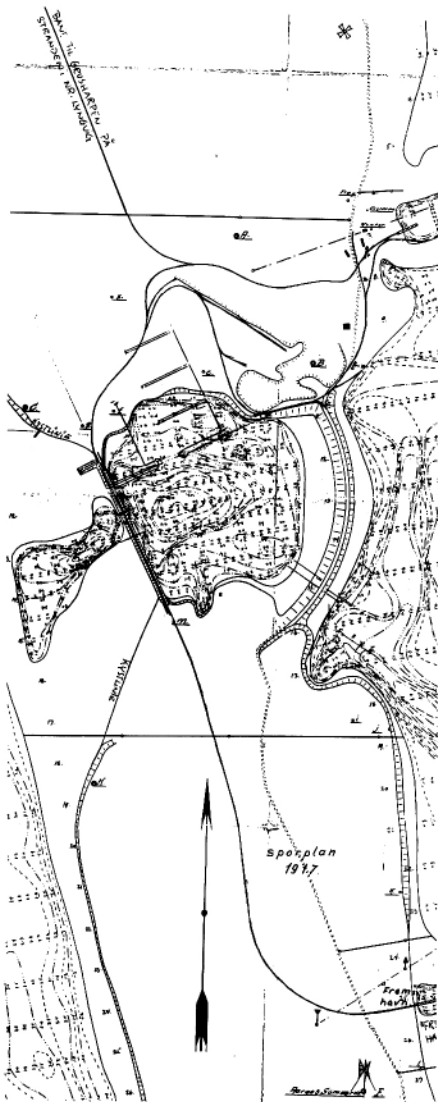
FLERE BILLED-SPØRGSMÅL

af Povl Wind Skadhauge.

En anden mulighed

I SP nr. 2/1985 blev det i artiklen "Hvad forestiller billedet" fremført, at et bestemt gammelt jernbanefoto ikke som engang antaget viser banegården i Tønning. Der blev endvidere givet en række grunde til at tro, at det i stedet forestiller den første banegård i Haderslev. Artiklen sluttede med spørgsmålet: er alle

Kortet herunder hører til artiklen om Hvide Sande, der ellers sluttede på forrige side. Be-Be!!



Dette kort er fra 1917 og viser de centrale dele af arbejdspladsen med indtegnede spor. De hvide områder er landjord, medens de målsatte og kurveforsynede arealer er vandområderne.

andre muligheder virkelig udelukket ...? - og en opfordring til læserne om at fremkomme med eventuelle bedre forslag. (I skrivende stund har endnu ingen meldt sig). Artiklens forfatter fortav lumskeligt en alternativ mulighed, som måske er lige så sandsynlig: den første banegård i Tønder (senere både kaldt Tønder Nord og Tønder Øst). Orienteringen i forhold til verdenshjørnerne er den samme som i Haderslev, og den arkitektoniske detaljering stemmer også her. Tiden er formentlig næsten den samme: Tinglev-Tønder åbnedes 26. juni 1867, altså kun små 14 måneder efter, at Haderslev 2. maj 1866 fik jernbanetrafik. Og Tønder havde en perronhal; også her kan "125 Jahre Eisenbahn in Flensburg" med sine mange ældre billeder fra jernbanerne i Slesvig give fornøden dokumentation. Det blindt endende spor øst for perronen taler måske også for Tønder frem for Haderslev, idet Tønder var endestation for en bane fra øst, Haderslev derimod for en bane fra vest. Og i Haderslev var der, som begge billeder i SP nr. 2/1985 side 52 viser, et blindt spor vest for perronen. Hertil kommer, at det lave niveau i stationsforstanderens have øst for hovedbygningen i Haderslev faktisk taler imod et spor på dette sted. Man har næppe gravet en tidligere opfyldning væk igen blot for at anlægge en have. Men tilbage står, at murværket på billedet fremtræder så lyst, at man vanskeligt kan tro, det drejer sig om Tønder. Måske kan man dog slet ikke regne med den fotografiske gengivelse i så henseende? Og alt i alt kan der altså ikke med sikkerhed peges på hverken Haderslev eller Tønder.

Hvornår er Vojens-billedet fra?

I forannævnte tilfælde er der tvivl om stedet, mens der næppe kan være store udsving i dateringen. Som regel forholder det sig modsat; stedbestemmelsen er sikker, men dateringen tvivlsom. Fig. 5 i "Hvad forestiller billedet" viser statsbanegården i Vojens efter genforeningen, og det blev i artiklen anført, at optagelsen er fra 1920'erne, eventuelt begyndelsen af 1930'erne. Men spørgsmålet er, om sporskiftesignallygten til venstre i billedet ikke indskrænker det mulige tidsrum til tyvernes første halvdel. Lygten ser ud til at være af tysk type, og det afgørende er altså, hvor lang tid der gik her, før DSB fik udskiftet sporskiftesig-

nalerne til dansk type. Peer Thomassen har anført, at alle den slags germanismer på det overtagne statsbanenet i Nordslesvig var udryddet efter en femårig periode. I så fald kan billedet ikke være skudt senere end 1925. Personernes klædedragt er i dette tilfælde ikke til megen hjælp for dateringen.

- Og hvornår er dette Haderslev-billede fra?

Set under en lignende vinkel som Vojens' hovedbygning, men på lidt større afstand, viser det her gengivne postkort hovedbygningen på statsbanegården i Haderslev. Også her er den tidligere perronhals tilstedeværelse øjensynlig i det tilbageværende murværk. I baggrunden til højre ses en høj beboelsesejendom, der ligger ved østsiden af "Ved Postgården", den gade, der fra Ribe Landevej fører op til banegården og sigter mod hovedbygningens midterparti. Som det fremgår, har kortet dansk tekst, og der er et dansk splitflag på stationens flagstang øst for hovedbygningen. Idet flaget tydeligvis er "fikset" ind på billedet, har man formodet, at selve optagelsen stammer fra før genforeningen i 1920. Imidlertid skal der i det følgende anføres nogle grunde til at antage, at denne optagelse, der bærer præg af den kolde årstid, tidligst kan være fra vinterhalvåret 1920-21.

De tyske sporskiftesignallygter siger i denne sammenhæng ikke noget afgørende, jf. foran. Skiltet med stationsnavnet gør det måske heller ikke; det kan være kopieret ind. Dets udformning er dansk. Men desværre kan man ikke direkte læse dets tekst. Under alle forhold er det viste skilt mindre end det tyske toliniede skilt - øverst med kraftig skrift "Hadersleben" og neden under det lidt mindre "(Schleswig)" - som sad der frem til overtagelsen 17. juni 1920, og som bl.a. kendes fra et gruppebillede af det afgående tyske personale og det tiltrædende danske. Hvis det danske skilt, som ifølge andre fotos netop havde et stort "stykke med bart" i hver ende, virkelig er kopieret ind, er operationen forøvrigt lykkedes nok så elegant som med flaget.

Personen i forgrunden bærer dansk uniformskasket; man kan se under lup, at hovedbeklædningen i hvert fald ikke er preussisk. Med luppen afsløres det endvidere, at den hvide streg på mandens overarm er kanten af ærmet på en

Haderslev

Statsbanegaard



skindjakke eller anden ekstrabe-klædning, som han bærer uden på uniformen. Den formentlig danske jernbanemand er bestemt ikke kopieret ind, og han kunne vel være blandt dem, der ankom i slutningen af april for at forberede overtagelsen. Men så må billedet være taget straks efter ankomsten. Træer og buske er nøgne, og eftermiddagssolen kaster ret lange skygger. Men er ultimo april endda sandsynlig? Står solen ikke for lavt, når man tager i betragtning, at klokken efter skyggernes vandrette retning er omkring to?

Endnu nogle lidt tvivlsomme træk er tilmuringen af en bred dør i den lave endebygning samt den lodrette føring af tagnedløb ved hovedbygningens gavl. På de kendte billeder fra tysk tid er disse forhold afvigende, men det udelukker på den anden side ikke, at ændringerne kan være sket før 1920, da de pågældende optagelser ligger adskillige år tidligere.

Det rullende materiel, som ses på billedet, afgiver nok de bedste argumenter, eftersom overta-

gelsen i 1920 skete uden lokomotiver og vogne; DSB måtte indsætte dansk materiel overalt. Personvognen kan efter tagprofil og vinduesinddeling netop udmærket være DSB litra Cz (senere Cv). Sneploven afviger i sin form ikke fra de plove, der førhen var i beredskab på andre "snerydningsstrategiske" jernbanestationer i Danmark. Desværre kan man selv med lup ikke læse påskriverne øverst på plovens side, men arrangementet i tre beklædningsbrædders højde kan meget vel tolkes som en krone øverst, herunder bogstaverne DSB og nederst et en-eller tocifret nummer. Godsvognen længere borte ses ikke særlig tydeligt, men bremsehuset kan efter sin facon sagtens være dansk.

Om ikke på anden måde, opdager man ved luppens hjælp, at der ved depotet i baggrunden til venstre holder to opfyrede damplokomotiver med røgekammeret og skorstenen mod vest, altså i retning mod fotografen. Tydeligheden er ikke god, men i hvert fald maskinen til venstre ser ud til at kunne være en af DSB's "høje F-ere" -

og hvilken preussisk maskine kan det være på tale at forveksle den med? T 3, som ifølge flere fotografier blev brugt i Haderslev i tysk tid, kan det afgjort ikke være. T 3 var ganske vist af omtrent samme størrelse og vægt som F, men havde andre proportioner end "høj F"; kedlen lå lavere, røgekammerdøren var ikke spids, og der var ingen underliggende luge at se over pufferplankerne.

Også denne gang efterlyses læsernes kommentarer og eventuelle hidtil upågtede argumenter for og imod de opstillede teorier. Og som sædvanlig bedes skriftlige bidrag sendt til redaktionen på den foran i bladet angivne adresse.

(Red. bem.): Lige før dette "sættes op", har jeg modtaget et indlæg om denne sag. Desværre kan PWS ikke nå at benytte (kommentare) dette indlæg - men vi vender "frygtelig" tilbage i næste nummer!

JERNBANEØGER

LYNTOG OG TRAFIKREVOLUTIONEN I 1935

af John Poulsen.
Forlaget BANEØGER
96 sider, rigt ill.
Pris kr. 109,- i boghandelen.

Bogen, hvis omslagsforside er en gengivelse af Aage Rasmussens berømte lyntogsplakat fra 1937 og på omslagets bagside har 2 gode farvefotos af lyntog, fremtræder meget tiltalende og interessant.

Indholdet er bygget op i en naturlig kronologisk rækkefølge, tiden før Lillebæltsbroens åbning, brobygningen, de ældste lyntog og trafikforholdene efter ibrugtagningen af disse, MA-lyntogene fra midten af tredserne, de såkaldte protolyntog fra 1981 og endelig togsætløsningen, som der arbejdes på for tiden. Desuden findes en omtale af fremmede lyntog, der har kørt på danske jernbanestrækninger. Herudover indeholder bogen endvidere blandt andet afsnit om lyntogsremisen Helgoland og pladsbestilling, billetter m.v. Sidstnævnte afsnit er dog ikke skrevet af John Poulsen, men af P. Thomassen som særlig kyndig på dette område. Endvidere bringes diverse oversigter og fine tegninger i meget lille format af de forskellige materieltyper, således at bogens emner synes vel beskrevet og vel illustreret.

Det forekommer imidlertid som om nogle af billederne godt kunne have været udeladt enten fordi de er gentagelser af andre billeder eller på grund af kvaliteten (eksempelvis side 43). Endvidere har billedteksten til billedet side 28 givet anledning til undren. Det afbildede eksprestog er da på vej til Fyn, og så er det ikke tog 25, men hvad? Endvidere kan man mere sig lidt over teksten side 62 nederst, hvor der naturligvis menes, at lyntog AROS' løb var forlænget til Aalborg og ikke selve toget.

Med hensyn til beskrivelsen af lyntogene havde jeg egentlig ventet en mere detaljeret omtale af de gamle lyntog, som jeg har kørt med adskillige gange, end det er blevet tilfældet. Ikke mindst af motorerne, hvor motortypen (Frichs' type 6185 CA) burde have været nævnt. Omtalen side 14 forekommer ikke udtømmende. Endvidere skulle opvarmningen af togene have været nævnt. Den

skete som bekendt med koksfyrrer og var ikke uden problemer i fyringsperioden efterår, vinter og forår.

Bogen om lyntogene m.v. er imidlertid trods sine mangler en ganske interessant bog, som varmt kan anbefales enhver, der interesserer sig for vort lands jernbaner og trafikhistorie i det hele taget.

Ib V. Andersen

DSB lyntog litra MS/MB

af Steffen Dresler.
Udgivet af Modeljernbanebladet LOKOMOTIVETs forlag som særskrift nr. 2.
Format 150 x 215 mm (A 5).
44 sider, rigt ill. med bl.a. 2 dobbeltsidede "folde-ud" tegninger (A 4).
Pris kr. 25,-, fås i hobbyforretningerne.

Meningen med at udsende dette særskrift fra LOKOMOTIVET er, citeret direkte fra det lille heftes forord "at give jernbaneinteresserede modelbanebyggere et indblik i de gamle lyntog". Og der fortsættes lidt senere i forordet "Det var oprindeligt meningen, at historien og tegningerne skulle offentliggøres i LOKOMOTIVET, men jo mere arbejdet skred frem, jo større blev materialet. Derfor besluttede LOKOMOTIVET af udgive det som et særhefte."

Heftet, der er helt uden reklamer, indeholder en kort gennemgang af de gamle Scandia/Frichs-lyntogs forhistorie, bygning, drift og udrangering. Der er lidt om lyntoget ENGLÆNDEREN, med henholdsvis MK-FK og MO som trækraft, og lidt om MO-trukne lyntog.

Derefter følger en teknisk beskrivelse af de enkelte vogne i både 3- og 4-vognstogene, og der sluttes med et lille afsnit om faste anlæg.

I små skemaer oplyses læserne om lyntogenes navne og årstal, oprangering (nummerfortegnelse), bogiernes anvendelse og nummerering samt en fortegnelse over de enkelte vognes litra, nummer, byggenummer, byggeår, udrangeringsår med bemærkninger.

Sidst, men ikke mindst, er heftet illustreret med 35 fotos, 3 mindre tegninger/planer samt 2 dobbeltsidede "folde-ud" ark med tegninger/planer for modelbyggere (1:87) af lyntogenes enkelte vogne, både i deres helhed og i udsnit i de tilfælde hvor der er sket ændringer i årenes løb.

Det må nok indrømmes, at nogle af de "standard-fotos" man oftest ser gengivet i forbindelse med lyntogene, er set bedre gengivet i andre bøger/blade. Til gengæld indeholder dette hefte de omtalte byggetegninger i H0, beregnet for modelbyggere.

Nogle vil måske nok mene, at heftet er ret kortfattet, men her må erindres, at der er tale om et særnummer af LOKOMOTIVET og ikke en egentlig bog (og så havde prisen jo nok også været en helt anden). Redaktionen nævner selv, at der kan være enkelte utilsigtede fejl (og det kunne det se ud til at der er), men disse loves rettet i et af de efterfølgende numre af LOKOMOTIVET. Heftet er samtidig beregnet som en slags tegnings- og illustrationshefte til en række modelbyggeartikler om lyntogene, som vil blive bragt i de kommende numre af LOKOMOTIVET.

Heftet kan absolut anbefales, og da især til modelbyggere, der her får de tegninger, de ellers har set forgæves efter.

E.V.P.

BILLEDGALLERIET

Da det igennem lang tid er Billedgalleriet, der har måttet vige pladsen for andet stof, og da jeg gentagne gange har givet løfte om at dette misforhold skulle bringes til ophør, besluttede jeg før jeg begyndte opsætningen af dette nummer, at denne gang -..-!!! Så her er nogle få af de mange fra læserne modtagne fotos.

Flere fotos modtages gerne af redaktøren, som håber at kunne love Billedgalleriet i hvert nummer fra nu af!

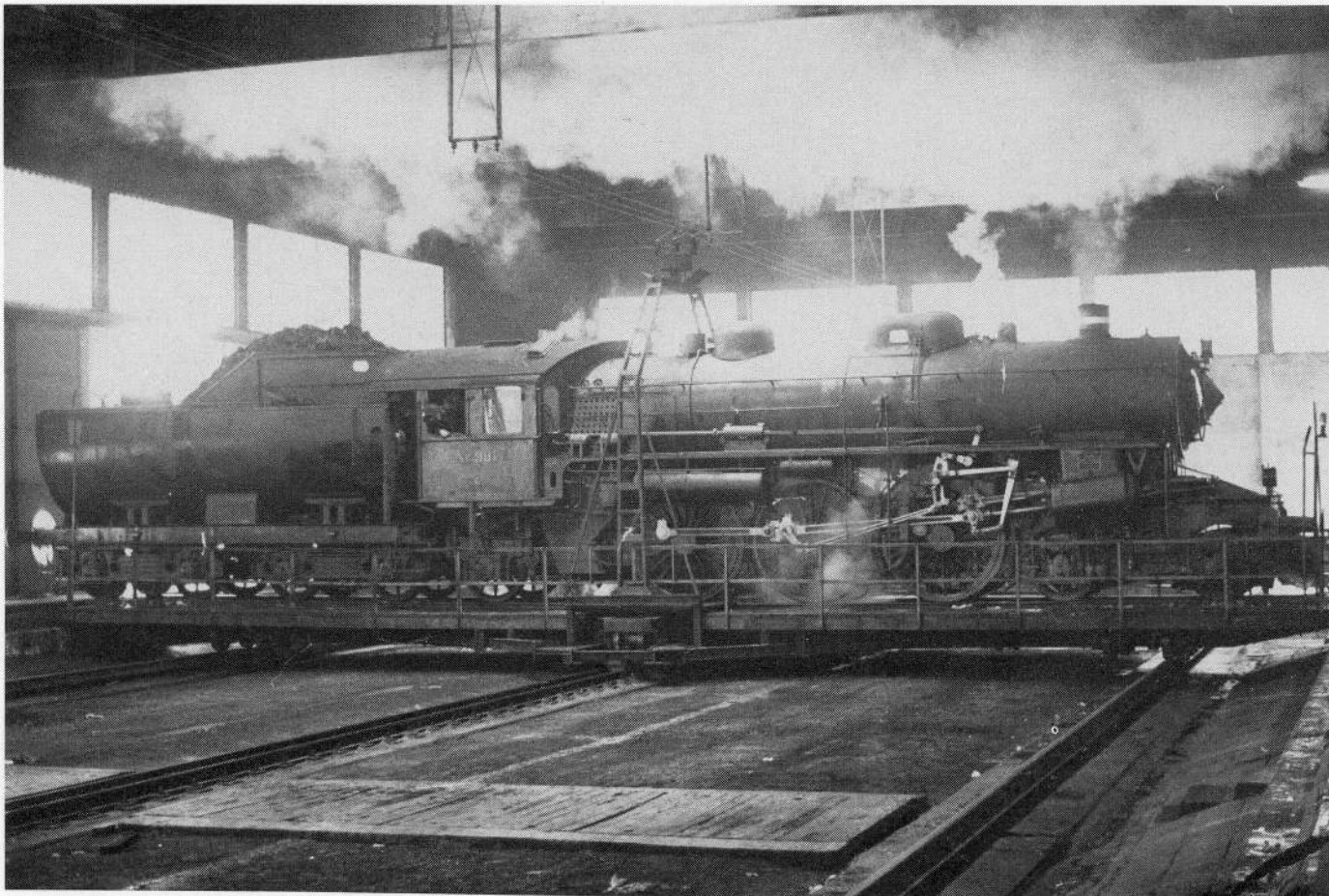
Der er billedtekst ved de enkelte fotos, pånær bagsiden, hvor teksten lyder: Et dejligt syn - sol, sne og den gamle vandkran på Rungsted Kyst station den 10/2-1979 (Asger Christiansen).



Herover: MO 1881 i tog P 2761, 19/7 1978 i Fruens Bøge (C. Volden)

Herunder: E 991 i tog 27352, 4/9 1977 ved Flensburg (C. Volden)





Herover: Fredericia, 12/2 1977 med E 991 (C. Volden)

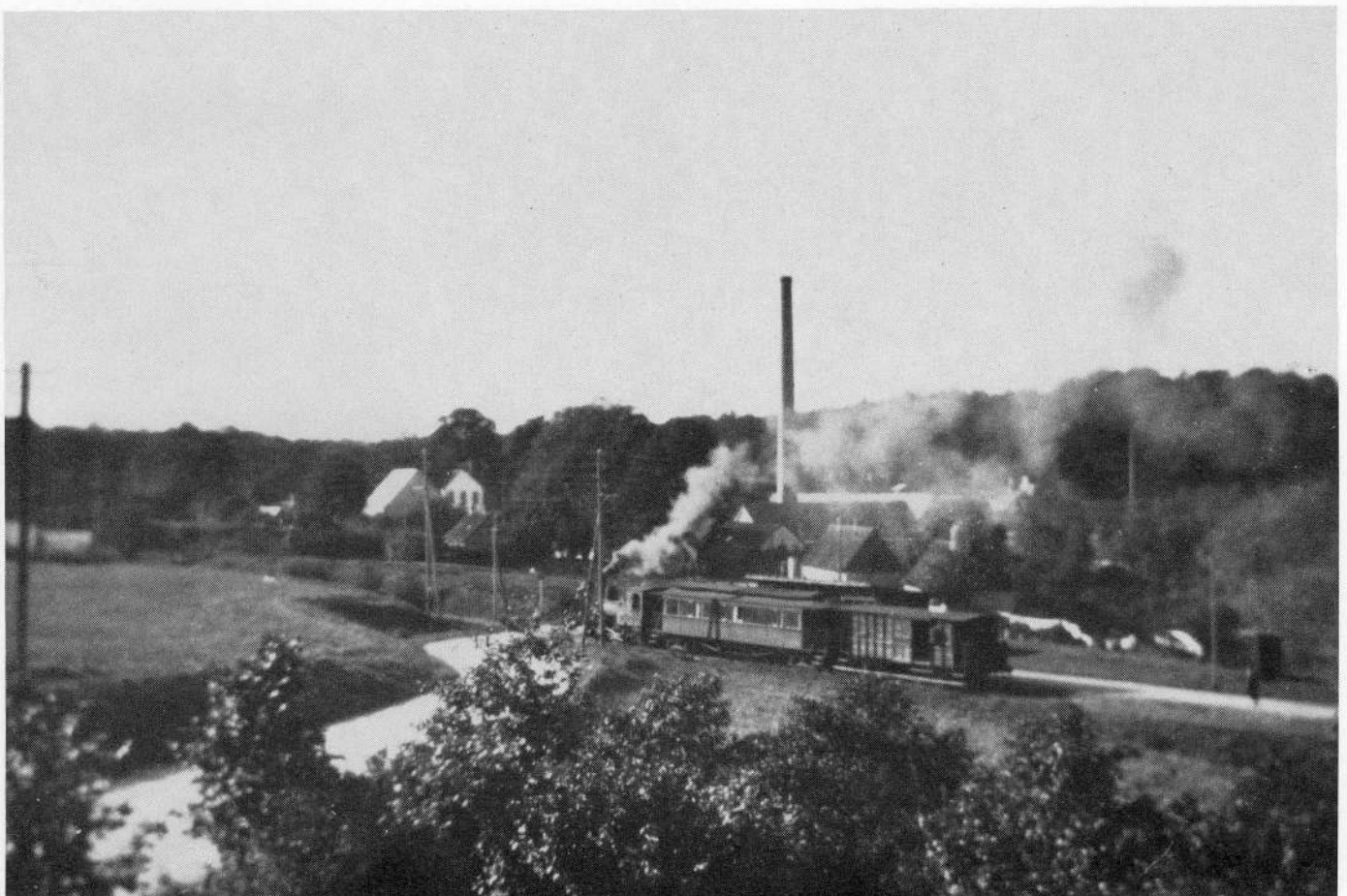
Herunder: MR + MR i tog 3925, 10/8 1979 mellem Funder og Engesvang (C.N. Gorm)

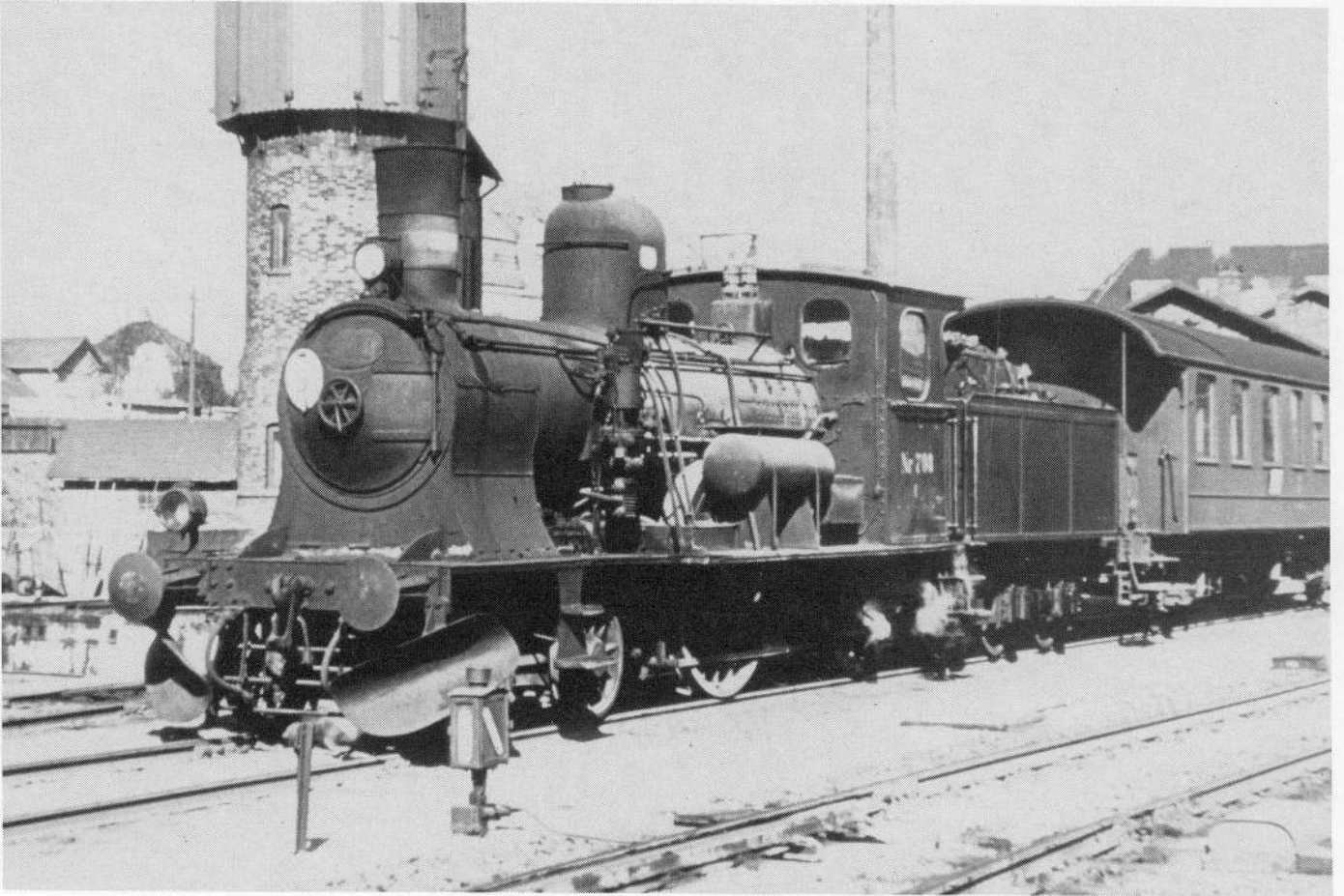




Herover: MHVJ, Mariager 18/8 1979. Særtog med HHJ M 2 og TFJ C 7 (C.N. Gorm)

Herunder: LVJ, Ørholm (Arkiv, P. Adamsen)

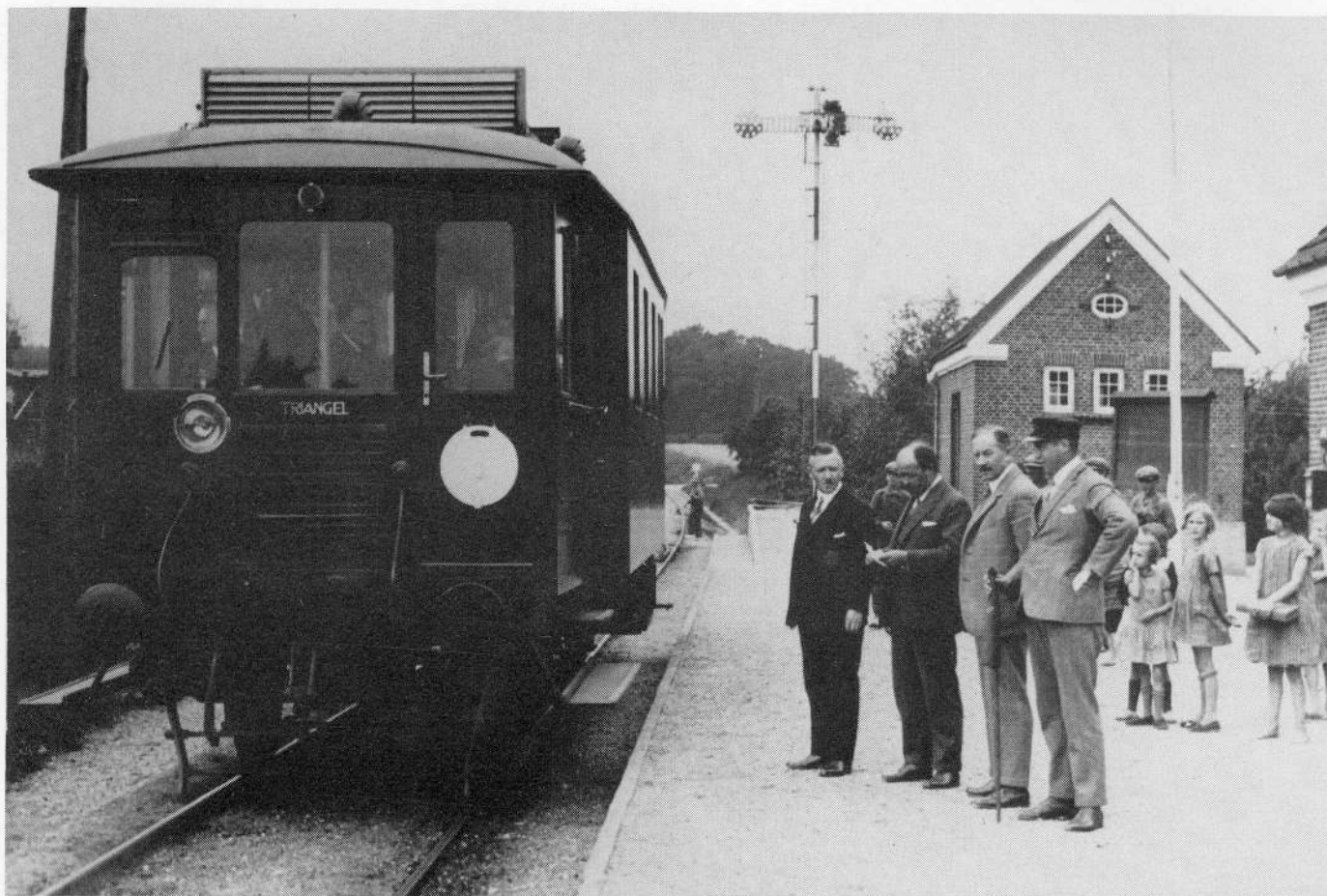




Herover: C 708 i Slagelse, foråret 1958 (Bent Lauritsen)

Herunder: M0 1835, 1847, 1848 og 1843 i Struer, 1/11 1979 (Asger Christiansen)





Herover: KRB M 2 (H.-H. Landsvig)

Herunder: Remisen i Gilleleje (P. Adamsen)



■
HANS ERIK JENSENSKALBJERGVEJ 4
5230 ODENSE M

SIGNALPOSTEN udsendes som postadresseret blad. Det blanke felt til højre for disse linier er afsat til Avispostkontorets adressering. Skulle der være grund til at reklamere over forsendelsen eller skifter man adresse, bedes henvendelse herom først rettet til det lokale postkontor.

