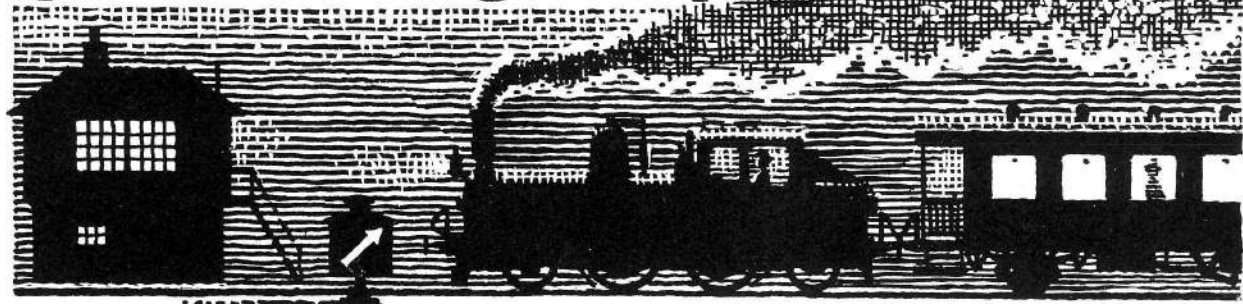


# SIGNALPOSTEN



## SIGNALPOSTEN

**22.** årgang **1986** mar., nr. **2**

# 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

22. ÅRGANG - NUMMER 2

JUNI 1986

## INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, VaGj	
rullende materiel, 1. .	59
JMJK, 40 års jubilæum...	69
Vi bygger: Emaljeskilte	
i model .....	75
De gode gamle dage ....	76
Kupesnak: Bureau, hvor	
længe endnu? .....	78
ADAMs hjørne .....	86
Klubnyt: DMJK .....	96
Litteratur .....	98
Billedgalleriet .....	99
Tegningsarkivet .....	104

Forsidebilledet: L 123, Kongeåen forlader Ølgod efter at have krydset P 648, 28/6-1985. (Torben Linde).

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

PRIS: 22. årgang 1986:  
Kr. 122,- incl 22% moms.

Kære læser!

Atter er et nummer stablet på benene - trods bl.a. en yderst ubehagelig og meget ubejlign influenza hos "reddertyren".

Det blev faktisk et nummer jeg er godt tilfreds med, idet sol og vind er fordelt nogenlunde lige indenfor vore stofområder og fordi et par "syltede" ting kom med.

Jeg vil lige bemærke, at Veteranbanekøreplanen på siderne 94-95 fremtræder lidt anderledes end den trykte folder, men den skulle absolut være brugelig alligevel. Overvej iøvrigt en tur, når du alligevel er i nærheden af et af de 16 steder, hvor der kører "gamle" tog.

Jeg har fået mange positive henvendelser om bygningstegningerne i forrige nummer, og efterkommer straks ønsket om yderligere bygningstegninger - dog i en lidt anden stil, nemlig affotograferinger af gamle tegninger i Rigsarkivet.

Blandt de kritiske røster hørtes også ordet "Billedgalleriet", som man mente, jeg forsømte. Kritikerne har helt ret, og jeg vil forsøge at leve op til et gammelt løfte om et billedgalleri i hvert nummer.

Jeg fik ikke plads til en revideret lagerliste fra forlaget. Derfor disse korrektioner:

SIGNALPOSTEN, hele årgange:  
9. årg. kun 4 sæt tilbage, og  
14. årgang er udsolgt.

SIGNALPOSTEN, enkeltnumre:  
8. årg. nr. 4, og 9 årg. nr. 3 er udsolgt.

SIGNALPOSTENS bøger: JS/DMJK 40 år er udsolgt.

Prisen for enkeltnumre af 21. årgang er kr. 32,- og for enkeltnumre af 22 årgang kr. 33. Porto for samlet vægt mellem 1 og 5 kg er nu kr. 20,-.

## AUKTION

Der afholdes også i år skriftlig auktion. Udbuddene er lidt fåtalligere end i fjor, men er ikke mindre spændende.

Tidsplanen ser således ud:

# Nyt Fra Redaktionen

Auktionslisten forventes at være udarbejdet ca. 1. juni 1986.

Tilbudsfristen er: 15. september 1986.

Betalingsfristen er 30 dage efter meddelelse om antaget bud (som forventes udsendt inden 1. oktober 1986).

Levering af varerne sker snarest efter modtagelse af betalingen.

Vil du deltage er reglerne følgende:

På en konvolut (størrelse minimum 230 x 330 mm) påfører du dit eget navn og din egen adresse og frankerer den med kr. 6,50 (brevporte, 3. sats). I en anden konvolut indsendes den første til redaktionens adresse.

Du får tilsendt auktionsbetingelser og udbudslisten i 2 eksemplarer.

Du noterer dine bud og returnerer den ene udbudsliste til redaktionens adresse senest 15. september 1986.

Alle tilbudsgivere får meddelelse om auktionens resultat.

Send hellere din konvolut i dag - du har måske glemt det i morgen!

\*\*\*\*\*

Skulle SIGNALPOSTEN udeblive eller er der fejl ved det leverede nummer, så ret venligst først henvendelse til dit lokale postkontor. Men skulle dette ikke give resultat, er jeg klar til at yde assistance.

Næste nummer forventes planmæssigt at blive udsendt sidst i august måned.

God sommer - og på genhør!

Holtrup

# Nedlagte Baner

## VARDE-GRINDSTED JERNBANES RULLENDE MATERIEL

### Entreprenørmaskinerne:

Groth siger i LØST og FAST om VaGJ, at man under banens bygning til stadighed kunne se lokomotivrøg på arbejdsstederne. Det er ikke så mærkeligt, for i løbet af anlægsperioden har man her haft 5 eller 6 damplokomotiver i sving - dog ikke alle på én gang.

Inden vi kaster os over VaGJ's "rigtige" rullende materiel, skal vi lige se, hvad vi ved om disse de første lokomotiver, der forurenede luften langs den kommende VaGJ-linie.

I første omgang benyttede man smalsporede entreprenørløkomotiver på flyttelige spor - og et hav af tipvogne, og der er rapporteret 3 smalsporede maskiner ved anlægget.

Den ældste, Krauss-maskinen "Jacob" fra 1876, kom i gang allerede 1916. Den lignede på mange måder den 2 år ældre FJ II fra samme fabrik, men var dog lidt mindre (hedeflade 17,4 m<sup>2</sup> mod Faxe-maskinens 23 m<sup>2</sup>). Jacob var en 4-hjulet maskine til 785 mm sporvidde. Kedlen havde ingen dom, blot en lille dampsamler med regulator og sikkerhedsventil (Ramsbottom) lige bag skorstenen - og herfra udvendige dampprør ned til cylindrene. Regulatorakslen gik hen over kedlen fra førerhuset til regulatoren. Maskinen havde brøndtank (vandkasse mellem rammepladerne), og kullene opbevarede i en lille sidekasse i venstre side. Førerhuset var formentlig oprindelig uden bagvæg over brystningen.

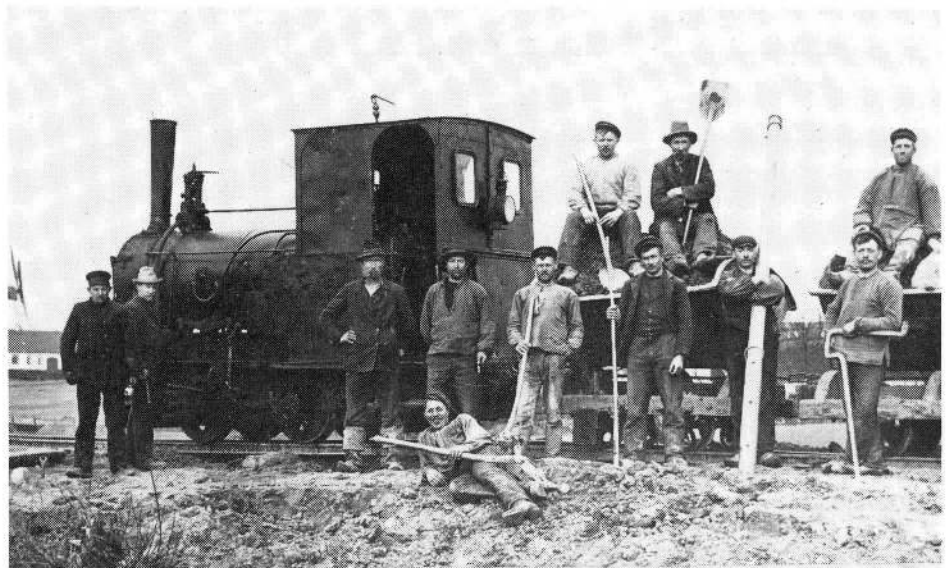
Maskinen havde lige siden århundredskiftet tilhørt Hoffmann og Sønner og arbejdede for dette firma helt til sin ud-rangering i begyndelsen af 1930'erne, hvor den havde over 50 år på bagen. Den havde bl.a. medvirket ved mange jernbaneanlæg, og vi har et billede af den fra anlægget af Hornbækbanen mellem Ålsgårde og Odinshøj.

1917 kom en anden maskine til: Henschel-maskinen "Birger", bygget 1891. Over fodpladen lignede den på mange måder en

stærkt formindsket udgave af fx. Nærumbanens Borsigmaskiner, men den kørte kun på 4 hjul, som i øvrigt havde den mindre almindelige sporvidde 900 mm. Kedlen var kun knap halvt så stor som Nærum-maskinernes. Den lå lavt og havde en stor dom lige bag skorstenen. Nærmere førerhuset var anbragt en rund sandkasse og over fyrrkassen et par Ramsbottom sikkerhedsventiler. Regulatorakslen var anbragt inden i kedlen, og dampprørene ført indvendig gennem røgkammeret til og fra cylindrene lige som på "rigtige" lokomotiver, hvilket pyntede meget på dens ydre fremtoning. Maskinen havde små

sidekasser foran førerhuset og indad-nedad skrånede agterspejl. Styring: Udvendig Allan. Kedlen var med sin 23,5 m<sup>2</sup> hedeflade ca. 35% større end Jacob's, så det var en noget kraftigere maskine. Hoffmann og Sønner her havde fået fat i, og firmaet anvendte den ved diverse andre baneanlæg og entreprenørarbejder indtil først i 1930'erne, hvorefter vi ikke hører mere til den.

1917/18 kom så en tredje maskine i arbejde på VaGJ-anlægget: Den ret lille "Yrsa", der ikke just udmærkede sig ved noget harmonisk ydre! Det var en 2-akslet, smalsporet maskine (sporvidde ikke kendt),

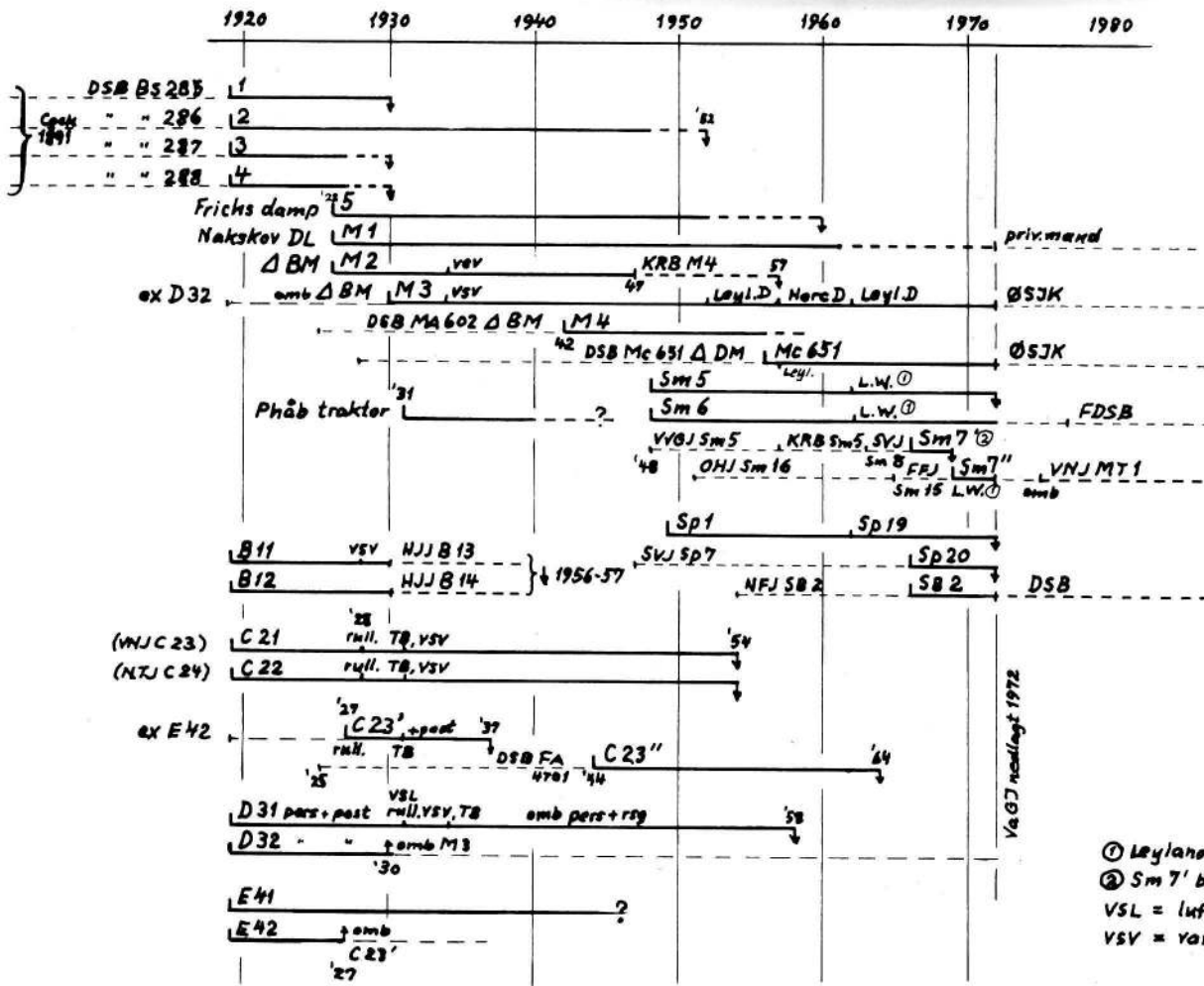


Krauss 558/1876 „Jacob“

v. anlæg af HHB mellem Ålsgårde og Odinshøj

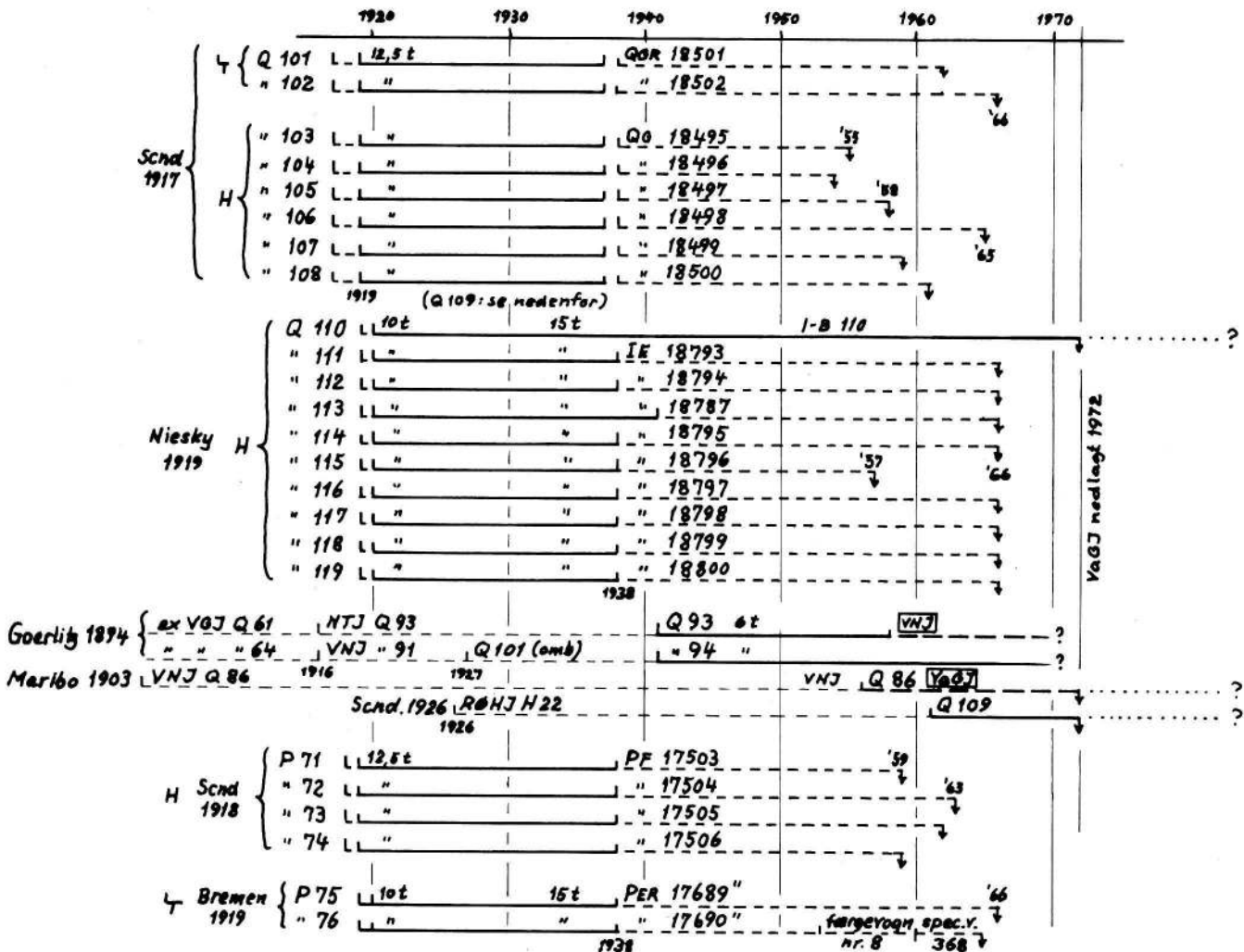


Henschel 3636 Birger VaGJ 1917



VaGJ  
trøekraft  
coaching stock

① Leyland D + Wilson-gear  
② Sm 7' brændt 31.12.68  
VSL = luftopvarming  
VSV = vand- ...



VaGJ  
gods-  
vogne

der mindede noget om Skagensbanens ældste lokomotiv FSJ 1. Yrsa var bygget et så usædvanligt sted som Mecklenburgische Waggonfabrik i Güstrow i 1896, og dens kedel havde en hede-flade på kun godt 10 m<sup>2</sup>. Kul-lene opbevarede i meget små sidekasser, mens vandet var i en brøndtank. Førerhuset var meget luftigt og åbent bagtil over brystningen. Kedlen lå så højt hævet over vandkassen, at en mand snildt kunne kravle imellem disse. Den havde en ret lav dom med udvendig regulatoraksel og Ramsbottom-ventiler ovenpå. Damprørene gik fra dommen udvendig ned til cylindrene, og spilledampen førtes også gennem udvendige rør ind i siden af røgkammeret. Der var sandkasse på kedelryggen nær førerhuset. Under arbejdet på VaGJ optrådte maskinen med stærkt forhøjet skorsten, idet et langt ekstra rør var føjet til den oprindelig temmelig lave skorsten. Den pyntede bestemt ikke på den i forvejen uskønne maskine!

Yrsa var oprindeligt anskaffet af Sydfyenske Jernbaner til bygningen af Ringe-Nyborg banen, og herefter deltog den i Odsherredsbanens anlæg. Hvad den ellers har lavet vides ikke, men 1917/18 kom den til VaGJ-anlægget, hvorfra det eneste, kendte billede stammer. Efter VaGJ-jobbet er den skæbne ukendt.

Nok var Yrsa en lille maskine, men der har dog været anvendt meget mindre lokomotiver i Danmark - med helt ned til halvt så store kedler, ikke mindst på diverse jyske mergelbaner, så i den henseende var Yrsa, trods sin sære fremtoning, ikke noget særsyn.

Når man, bl.a. ved hjælp af smalsporsmateriellet, har få-

et færdiggjort underbygningen på passende strækninger, fx. ud fra den kommende banes endepunkter, kan man begynde at udlægge det endelige normalspor, og nu kan de normalsporede lokomotiver komme i brug, bl.a. til udkørsel af ballasten (grus eller skærver), som sporet skal ligge i, men også her til kræves lette maskiner, så længe sporet ligger løst på det nøgne planum.

Vi kender med sikkerhed to af de normalsporede maskiner, der anvendtes ved VaGJ's anlæg, nemlig to maskiner fra Hads-Ning Herreders Jernbane: Nr. 1, "Hads Herred" og nr. 3 "Ning Herred". Det var begge af den berømte 1Bt-type, som v.Borries konstruerede til danske og skånske privatbaner i begyndelsen af 1880'erne.

HHJ 1, bygget af Hanomag 1883, blev 1904 solgt til Hammelbanen, hvor den fik betegnelsen HAJ 4. Den blev dog brugt meget lidt på HAJ, og man lejede den åbenbart ud til entreprenørarbejder ind imellem. 1922 solgte man den atter tilbage til HHJ, der gav den vacuumstyr(!), men kasserede den i 1930. Det vides ikke, om maskinen havde noget navn i de år, den anvendtes som entreprenørmaskine.

HHJ 3, Hanomag 1885, var en let moderniseret udgave af typen med lidt større sidekasser (til kul) og forbedret trækraft, men udseendet var meget nær det samme: En meget kort, kompakt maskine med lavtliggende kedel, der kun havde en diminutiv dampsamler med udvendig regulatoraksel og udvendige damprør til cylindrene: Den billige udgave til de fattige privatbaner. Der var sandkasse på kedelryggen og rammevandkasse mellem og over de

to forreste aksler. Skorstenen var påfaldende høj i forhold til det lille, lave lokomotiv, der dog med sin hede-flade på godt 40 m<sup>2</sup> og ydelse på 120 hk var betydelig kraftigere end de tidligere nævnte smalsporede maskiner, der kun ydede mellem 30 og 60 hk, selv om de godt kunne have en betydelig trækraft ved lav hastighed. HHJ-maskinerne var derimod født til rigtige togmaskiner og kunne med deres 1150 mm drivhjul godt køre omkring 50 km/h, så de kunne hurtigt køre grus ud selv på længere strækninger - hvis eller de primitive grusvogne (se billedet, formentlig fra en af banens grusgrave) kunne tåle sådanne hastigheder!

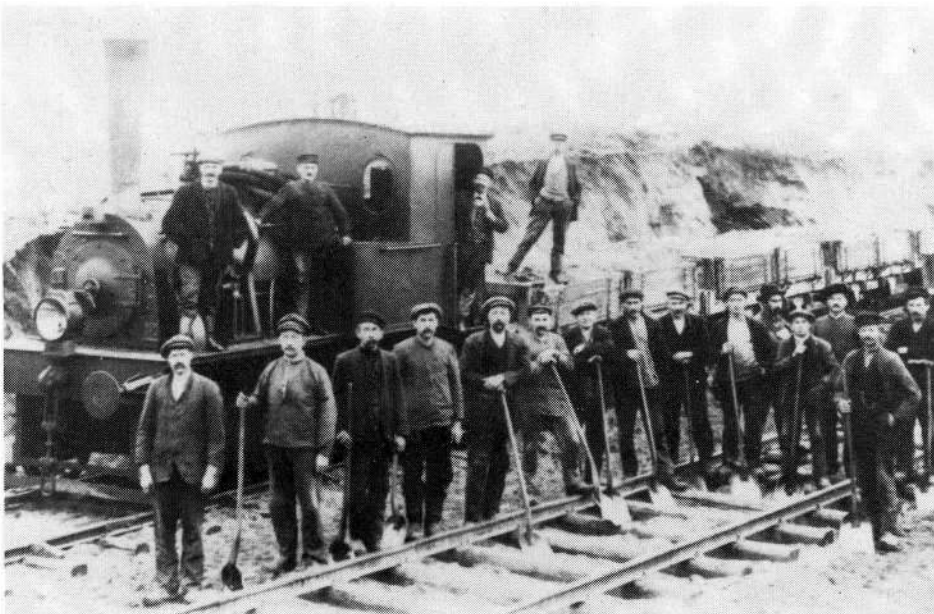
HHJ 3 udrangeredes fra sin hjemmebane i 1911 og solgtes til anvendelse som entreprenørmaskine ved forskellige baneanlæg. På et eller andet tidspunkt fik maskinen navneforandring til "Raketten", hvilket blev malet på de oprindelige navneskilte på kedelsiderne.

Begge de tidligere HHJ-maskiner kom til VaGJ-anlægget i 1918, og derfra kom de til at gøre tjeneste på det private sidespor fra TKVJ til Fugdal tørvefabrik syd for Grindsted. Som nævnt kom HAJ 4 senere tilbage til sin oprindelige hjemmebane, men "Raketten"s videre skæbne kendes ikke - måske nåede de at slide den op på tørvefabrikens sidespor.

Groth oplyser, at der ved VaGJ-anlægget anvendtes en normalsporet maskine ved navn "Lise", og det skulle være en tokoblet Hanomag'er - måske fra 1910. Dette årstal svarer ikke til nogen sådan maskine, vi kender, men der kunne evt. have været tale om den tidligere VLJ nr. 1 "Vemb", Hanomag 1879, der 1898 solgtes til entreprenør Wätzold og senere fik navneforandring til Lise (mens søstermaskinen døbt "Meta"). VLJ 1 anvendtes ved forskellige baneanlæg og sluttede måske sin karriere som ballastmaskine på VaGJ-anlægget. Oplysningerne er her ret usikre, og andre normalsporede Hanomag-maskiner kunne måske også have heddet Lise dengang, fx. den navnløse HAJ 4, der kunne være kaldt sådan, mens den arbejdede på VaGJ, hvor alle de øvrige entreprenørmaskiner havde navne.

Alligevel gætter jeg på, at der faktisk var tale om den gamle VLJ-maskine, som derfor skal have et kort signalement med på vejen: Det var en for-

Raketten ved VaGJ. (ark. P.T.)



mindsket udgave af den gamle, jyske N-maskine: En ganske kort maskine på 4 ret store hjul (1140 mm). Den havde udvendige cylindre, men indvendig styring, lavtliggende kedel med stor dom og høj, tynd skorsten. Endvidere store sidekasser til kul og vand (ingen brøndtank) og førerrum med runde vinduer både fremad og bagud. Maskinen havde en he-deflade på kun ca. 20 m<sup>2</sup>, så det var noget af det mindste, vi har haft i Danmark på normalspor (kun GDS III var en anelse mindre), men alligevel med sit enkle design en nydelig, lille maskine - i modsætning til mange entreprenørmaskiner af lignende størrelse, der skæmmedes af mange uventede rør og andre tekniske installationer, foruden af groteske proportioner, sammenlignet med "rigtige" lokomotiver. Men gamle Lise var jo også født til at fremføre almindelige tog på Lemvigbanen og kunne formentlig køre mere end de 30 km/h, der oprindeligt var maximum på VLJ. På et billede fra udvidelse af Esbjerg station i 1902 ses Lise i baggrunden, endnu i sin originale VLJ-bemaling - se bagsiden af SIGNALPOSTEN, 1973 nummer 1.

Der har altså foregået en til tider hektisk lokomotivaktivitet langs den kommende VaGJ i de aktive dele af byggeperioden, så trafikken på den færdige bane nok en gang imellem kunne synes skuffende ringe i sammenligning hermed.

Ved banens åbning havde man anskaffet følgende rullende materiel:

Damploko nr. 1-4:  
type BlT2, ex. DSB Bs 285-88.  
Personvogne B 11-12:  
16 pl. II + 34 pl. III + toilet  
Personvogne C 21-22:  
56 pl. III klasse + toilet  
Person- og postvogne D 31-32:  
44 pl. III klasse + postrum  
Bagagevogne E 41-42:  
Rejsegodsrum + tjenestekupe  
Lukkede godsvogne Q 101-102:  
16,3 m<sup>2</sup> bundflade, skruebremse  
Lukkede godsvogne Q 103-108:  
16,3 m<sup>2</sup> bundflade, håndbremse  
Åbne godsvogne P 71-74:  
18,1 m<sup>2</sup> bundflade, håndbremse.  
(Q 101-102 svarede til DSB QF,  
Q 103-108 svarede til DSB QD,  
P 71-74 svarede til DSB PF).

Damplokomotiverne var bygget af Cockerill i Belgien, mens hele vognmateriellet af 1. leverance var bygget af Scandia i 1916/17. Der var afgivet ordre på vognene i 1916, og allerede 1917 var en del af dem leveret, så man dette år kunne udleje 10 godsvogne til DSB, da

banen endnu langt fra var færdig.

#### Lokomotiverne:

Her lå det mildt sagt noget tungere. 1. verdenskrig var begyndt allerede i 1914, og det affødte en hastigt voksende mangel på mange varer, bl.a. metaller som fx. kobber til lokomotivernes fyrkasser, og begge parter prioriterede krigsvigtige opgaver forud for diverse eksportordrer, så der opstod årelange leveringstider på bl.a. lokomotiver. Hos de krigsførende var der også mangel på arbejdskraft, og alt dette medførte, at lokomotivpriserne i den sidste ende af krigen steg voldsomt. Et lokomotiv, der endnu i 1916 kunne fås for omkring 30.000 kr., kostede således et par år senere over 200.000 kr., hvis det overhovedet kunne leveres - og så måske med fyrkasse af stål i stedet for kobber.

Bevillingshaverne til den under bygning værende VaGJ var derfor mildest talt heldige, da det lykkedes dem at købe 4 stk. helt ens, godt brugte, men driftsklare og til formålet anvendelige lokomotiver fra DSB til ca. 25.000 kr./stk. Det kunne man ganske vist før krigen have købt et moderne, fabriksnyt lokomotiv for, men i 1918/19 fremstod det som ugens lavprischock, og man klarede sig faktisk med disse 4 maskiner i de første 7 år - nemlig indtil motoriseringen begyndte.

Når DSB trods lokomotivmangelen og vanskelighederne med at skaffe nye lokomotiver alligevel kunne finde på at sælge gamle, men brugelige lokomotiver, havde det en trafikhistorisk forklaring.

Jernbanernes rivende udvikling i slutningen af 1800-tallet medførte bl.a., at de mindste af de anskaffede lokomotiver hurtigt blev for små til den stadig stigende trafik, så de ikke nåede at blive slidt op, inden de var blevet overflødige. En del ophuggedes derfor i utide, d.v.s. selv om de godt kunne have været vedligeholdt og have kørt mange år endnu. 20 små toglokomotiver med tender ombyggedes til tendermaskiner for rangering og små lokal-tog, og endelig lykkedes det at sælge 35 stk. til privatbaner eller entreprenører o.l. til videre anvendelse i den første fjerdedel af dette århundrede.

De første, man solgte til videre anvendelse som toglokomotiver var de meget lette "Thybanemaskiner" litra P, som vi tidligere har omtalt, bl.a. under TFJ, der aftog ikke mindre end 4 stk. i 1904, og alle 12

stk. solgtes til forskellige privatbaner 1904-06.

De næste, der blev solgt var 4 af de 6 gamle, jyske H-maskiner, hvoraf 2 i 1914 gik til VVGJ, de 2 andre til entreprenørfirmaet Fibiger + Villefrance.

DSB fik stadig mindre brug for de lette toglokomotiver, og i 1918 solgte man de 6 Gedsermaskiner S 351-356 til 5 forskellige privatbaner til supplerende af deres lokomotivpark, samt 5 gamle sjællandske sidebanemaskiner: Bs 290 til VNTJ og Bs 285-288 til VaGJ.

De første sjællandske B-maskiner anskaffedes 1879 til den nyåbnede Frederikssund-bane. Det var typiske Esslingen-maskiner med forhøjet fyrkasse med konisk overgang til rundkedlen, stor dom med pynteringe og Salter-ventiler på fyrkassen, sandkasse i samme stil midt på kedlen og cylindrisk skorsten med blankpoleret kobber-mundingskrave. Førerhuset havde fremadhældende tag, og røggammeret havde dobbelte fløjde. Maskinerne havde indvendig styring af typen Allan. Akselfølgen var Bl T2.

10 år senere anskaffedes endnu 2 af disse maskiner, om trent magen til de gamle, og VNTJ-maskinen var en af disse oldsager, jf. billedet i DJK's Vestbanebog, side 65. I 1891 anskaffede de sjællandske statsbaner endnu 4 lignende maskiner til Slagelse-Næstved banen, men denne gang fra Cockerill i Belgien. Det var en stærkt moderniseret udgave, og de havde større kedler og var noget tungere end de gamle Bs-ere. Disse 4 maskiner købte VaGJ, og de fik her betegnelsen VaGJ 1-4.

Det var selv for privatbane-forhold meget lette maskiner på den tid, hvor man ellers typisk anskaffede 3-koblede tenderlokomotiver med forløber og med et akseltryk på 9,5 á 10 t. VaGJ 1-4 havde til sammenligning et største akseltryk på 8,5 t, så de overbelastede i hvert fald ikke sporet, der var lagt med 22,5 kg skinner og fra starten måtte belastes med 10 t pr. vognaksel. Akselfølgen Bl bevirkede, at man kunne få langt det største akseltryk på drivhjulene, og bagløberen bar således kun 4,4 t af maskinens vægt på 21,4 t, hvorfor de - trods deres lethed - havde en relativt god trækraft. Derimod var de rigeligt "højbenede" med deres 1556 mm høje hjul, der til lod dem med lethed at løbe 70 km/h - og på papiret op til 90 km/h, hvilket dog ikke var til-ladeligt på grund af deres korte akselafstand, der gjorde dem mindre retningsstabile og gav

et stort slid på forhjulene, der på grund af drivstængerne havde en vrikkende gangart. Men VaGJ havde som uindhegnet bane uden sikring af overkørslerne en fastsat maksimalhastighed på 45 km/h, så man havde ingen glæde af maskinernes hurtighed i de første mange år. Først længe efter at 3 af de 4 maskiner var udrangeret i 1930, blev banens overkørsler sikret med blinklys og maksimalhastigheden sat op til 70 km/h!

Maskinerne var rigeligt kraftige til fremførelse af rene persontog, da de måtte fremføre mellem 150 og 200 t togvægt alt efter stigningsforholdene, og det betød, at de let kunne slæbe af med alle banens personvogne, fuldt belagt med passagerer, på én gang! Men de kunne kun klare omkring en halv snes læssede godsvogne eller ret beskedne blandede tog på de værste stigninger omkring Øse og Bolhede, og store, sæ-

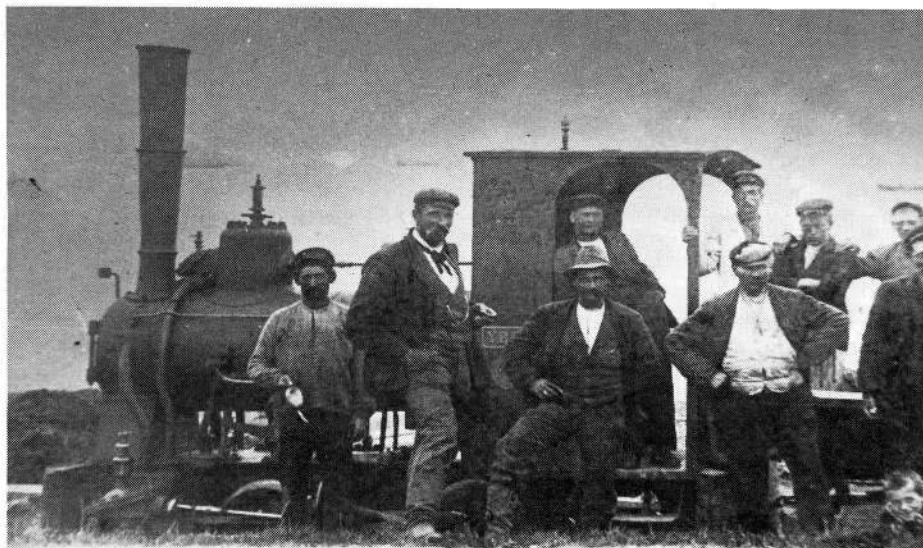
sonprægede transporter af tørv og mergel kunne de kun klare ved forspandskørsel eller tillysning af særtog - begge dele dyre løsninger, der kunne have været undgået, blot man havde haft et enkelt, tidssvarende, 3-koblet lokomotiv, fx. af Kolding Sydbaners type. 7 år senere fik man et sådant lokomotiv, men da var der allerede meget mindre brug for det, da de fleste tog kort efter blev motoriseret.

#### Personvognene:

I 1911 fremkom de første store, træbeklædte personvogne med åbne endeperroner og store enkeltvinduer. De var typisk 13 m lange med 7,22 m mellem akslerne, og de lanceredes dette år af 2 nyåbnede privatbaner: En svensk version (fra Arlöf) med vandrette tagender på OMB (Nordvestfynske Jernbane) og en dansk version (fra Scandia) på KS (Kolding Sydbaner),

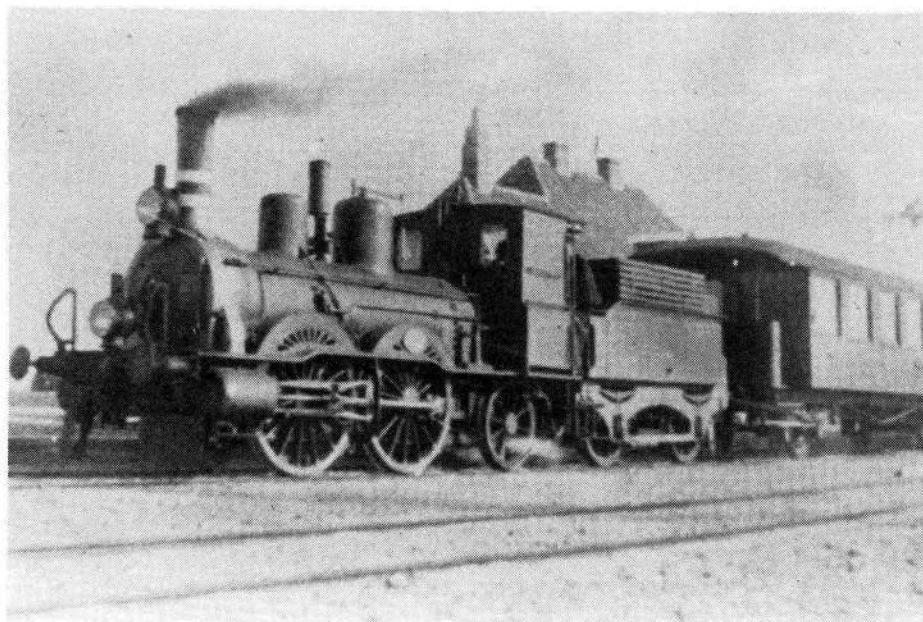
og her anvendtes "nedgroede" tagender, som blev den almindelige udformning på hovedparten af de mange store "trævogne", der leveredes til de danske privatbaner til og med 2. verdenskrig. Vognene leveredes i mangfoldige småvarianter i det ydre, fx. med varierende vinduesstørrelser og perronlængder og nogle med cirkel-, andre med ellipsoformet tagbue (i tværsnit), men alle beklædt udvendig med lodrette ferniserede teaktræslister. Baneinitialer samt litra og nummer vist på vognsiderne med påskruede bogstaver og tal, støbt i bronze - jo, det var smukke vogne, og så havde de desuden et forbedret fjederophæng, der gav dem en bedre gang i sporet end det gamle ring/sjækelophæng, som var anvendt på de danskbyggede personvogne fra sidst i 1890'erne, da vognene blev så lange, at de måtte have lænkeaksler for at gå tåleligt gennem kurverne.

Da Nørre Nebel-Tarm banen (NTJ) åbnede i 1913, kunne den præsentere 3 nye vogne, ganske i KS-design, og i 1915 bestiltes yderligere 2 vogne magen til, da man manglede personvognkapacitet ved sommerens dyrskuer. Imidlertid havde Scandia på grund af krigsforholdene vanskeligheder med at levere vognene til tiden (sommertrafikken 1916), og VNJ/NTJ øjnede en anden mulighed: De kunne fra DSB købe 6 gamle kupevogne, som var overtaget fra Vejle-Give banen, da den i 1914 blev overtaget af DSB. Vognene henstod i Vejle som yderste reserve og var tidligere tilbudt VaGJ under anlæg, men man havde ikke ønsket at byde passagererne en så ringe komfort, selv om netop disse vogne ville have svaret ganske godt til de gamle Bs-lokomotiver, man lagde ud med. VNJ/NTJ havde derimod i forvejen et antal mere moderne vogne og skulle hovedsagelig anvende hundekasserne fra VGJ som forstærkningsvogne på store trafikdage, så de købte hele striben af VGJ-personvogne, foruden en post- og rejsegodsvogn, der også indgik i vognrækken fra salig VGJ. Samtidig afbestiltes de to nye vogne fra Scandia på den måde, at ordren overtoges af VaGJ, der således fik to personvogne ganske magen til NTJ-vognene, hvorefter man bestilte de øvrige personvogne til VaGJ i samme design, men i øvrigt noget afvigende fra de vogne, der i



Güstrow 752(?) / 1895 „YRSA“ v. VaGJ - anlæg

Ark. E.V.P.



Güstrow 752(?), Yrsa, ved VaGJ (ark. E.V.P.)  
VaGJ 1-4 i Gravlunde ca. 1925 (ark. P.T.)

DAMP drifts-nr.	bygge-		aksel- følge	cylindre størrelse	hjul diam.		hjulslade		ke-		akselafstande		lgd. over puft.	tjenslevagt		forråd vand kul	brem ser	max. hast. km/h	anm., ændr., skæbne				
	år	nr.			styring	ring	styring	ring	over-	hed	del-	styk		rist	driv-					inkl.	adhe	ialt	
	år	nr.	nr.	nr.	mm	mm	mm	mm	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	ato	→m←	→m←	t	t	m <sup>3</sup>	t	km/h					
VaGJ 1	1891	Cock	1686	330x508	1090	1556	55,1	-	55,1	1,05	10	Rams	1676	3457	8271	12120	17,0	37,6	6,0	3,0	vac.	70	ex B5 285 oph. 1930 " " 286 " 1952 " " 287 " 1930 " " 288 " 1930
" 2	"	"	1687	330x508	1090	1556	55,1	-	55,1	1,05	10	Rams	1676	3457	8271	12120	17,0	37,6	6,0	3,0	vac.	70	
" 3	"	"	1688	330x508	1090	1556	55,1	-	55,1	1,05	10	Rams	1676	3457	8271	12120	17,0	37,6	6,0	3,0	vac.	70	
" 4	"	"	1689	330x508	1090	1556	55,1	-	55,1	1,05	10	Rams	1676	3457	8271	12120	17,0	37,6	6,0	3,0	vac.	70	
" 5	1926	Fric	67	360x540	800	1100	57,5	228	74,3	1,2	12	Pop	2900	5500	-	9900	35,0	38,0	5,0	2,3	vac.	45	udr. 1960, " 1961

MOTOR drifts-nr.	vognens bygge-		aksel- følge	motor		akselafstand	l.o.p. (-m-)	tjenslevagt		indre indretning		brem- ser	max. hast. km/h	anm., ændr., skæbne.
	år	nr.		fabriktype	art, hk v rpm			mm	transmis, ert, gear	akselafstand	l.o.p. (-m-)			
	år	nr.	nr.	mm	mm	mm	mm	t	t	t	t	t	t	t
VaGJ M1	1926	Naks	mod VII 1002	A1-A	Holeby	D, 150 v. 500	6x215x260	eL	1,95+3,95+1,95 = 7,85	13,25	19	38	60	1972 til privatmand
" M2	1926	Tria	mod VII 1002	1A	Cont. 14 H	B, 100 v. 2000	6x114x146	mek, 3+rev.	5,00	10,82	5,6	11,9	70	1931 VSV, 30 pl. " 1940 tregas " 1947 KRBM 4 Her B 120, fogkøler. Udr. 1956.
" M3	1916 o. 1930	Scnd o. Tria	(D 32) 1317	1A	Cont. 16 Z	B, 140 v. 2000	6x120x150	mek, 4+rev.	6,10	11,80	7,0	15,5	70	1937 VSV, 53 pl. " 1941 tregas " 1972 ØSJK.
" "	"	"	"	"	Leyl. 11,11	D, 150 v. 1800	6x127x146	"	"	"	"	"	"	ny motor 1952 og 1962 " " 1957 fra Mc651
" M4 (1942)	1925	Tria	mod V 896	1A	Cont. 14 H	B, 100 v. 2000	6x114x146	mek, 3+rev.	5,45	11,05	5,7	12,5	70	ex DSB MA 602, 1942 ++ tregas. Udr. 1958.
" Mc651 (1957)	1928	Tria	mod VIII 1199	1A	Herc. 12 81 (1950)	D, 150 v. 1700	6x134x152	mek, 4+rev.	5,90	11,33	7,4	16,7	70	ex DSB Mc651, 1956/57 " 1972 ØSJK.
" "	"	"	"	"	Leyl. 11,11	D, 150 v. 1800	6x127x146	"	"	"	"	"	"	ny motor 1957 (fra M3).
" 5m 5	1948	Scnd	19370	"	Fric 815cc	D, 160 v. 1800	8x115x140	mek, 4+rev.	8,65+2,00	14,20	c. 13	c. 13	75	f. serie } 1962-65 fået Leyl. Udr. 1972 " " } og Wilson-gear 1972 FDSB " " } ex W6J → KR8 → SVJ → VaGJ 1965-69. 2. serie, ex OHJ → FFJ → VaGJ 1969, 1972 VNJ. 1975 omb. motor til je M.T.I.
" 6	"	"	19387	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
" 7	"	"	19388	"	ScVb D 802	"	"	"	"	"	"	"	"	"
" 7	1951	"	20744	"	Leyl. 11,11	D, 150 v. 1800	6x127x140	Wilson 4+ rev.	"	"	"	"	"	"
" Sp 19	1949	"	20655	2-2'	"	"	"	"	8,10+2,00	12,85	c. 8,2	c. 8,2	70	kort m. bag. rum " 1962 Sp 1. 1968/69 omb: = bag, + 25 pl, ialt 55 pl. Udr. 1972 kort+bag. 1966 fra SVJ Sp 7. Udr. 1972
" 20	1947	"	19407	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
" Sb 2	1954	"	21410	2	"	"	"	"	4,00	c. 7,1	3,2	3,2	70	type r udr. 1972
traktor u. nr.	1931	Ph86	85	B	Ford A	B 40	"	mek+rev.	"	"	4,0	4,0	"	1941-1942 Esbjerg flyveplads 1950 på Karup " " " "



1911 leveredes til KS. "KS-klanen" havde et par karakteristiske ydre kendetegn: Ruderne ( $h \times b = 850 \times 1000$  mm) var indfattede i trærammer, mens de fleste andre typer havde rammeløse spejlglasruder. Hen over vinduerne var lagt en vandret liste i beklædningen, mens man ellers også beklædte denne smalle strimmel ydervæg med lodrette teaklister, selv om det her blev meget korte stumper af omtrent kvadratisk facon.

VaGJ C 21-22 skulle oprindeligt have heddet VNJ C 23 og NTJ C 24 og have været helt magen til NTJ's oprindelige vogne, fx. helt uden bremse, da VNTJ ikke havde indført nogen form for luftbremser på den tid. Men nu blev vognene udstyret med vacuum- og skruebremse samt nødbremsegreg ligesom VaGJ's øvrige person-, post- og rejsegodsvogne, hvilket ikke mindst var nærliggende, da de gamle Bs-maskiner var udstyret med vacuumbremse på både maskine og tender samt vacuumledning til togbremning. Vacuumbremsen var på den tid indført overalt på DSB, og de fleste nyere privatbaner havde den med fra starten, bortset fra RNOJ, HVJ og NTJ. På Fyn, Langeland og Lolland-Falster var vacuumbremsen indført overalt i 1919 og på Sjælland manglede kun de gamle baner GDS, ØSJS og Faxe Jernbane - samt alle Holbækbanerne, også HVJ, der åbnede i 1919. I Jylland derimod klarede de fleste ældre privatbaner sig stadig med skruebremsede tog, og flertallet af dem sprang simpelthen vacuum-alderen over og indførte trykluftbremsen efterhånden som motoriseringen trængte frem.

#### VaGJ C 21-22

var rene III kl. midtgangsvogne med normalt arrangement af træbænke: 2 + 3 pladser i bredden og siddemodul 1556 mm. De havde toilet i ét fag af 2-mands-siden, svarende til 4 siddepladser, så de 6 fag lange vogne rummede 56 siddepladser. De åbne perroner var 1200 mm lange, hvilket var langt det almindeligste for lignende vogn typer, selv om kortere perroner forekom ved nogle baner, fx. MFVJ, RØHJ og SB, hvor 1050 mm var standarden. Perronstørrelsen på de 1200 mm gik igen på de 2 andre personvogntyper, som VaGJ anskaffede til åbningen, hvorimod siddepladsmodulerne varierede en smule i de forskellige typer.

#### B 11-12

var banens fine vogne med 2 II kl. kupeer med sidegang og 4 III kl. midtgangsfag + toilet i et III kl. fag op mod gavlen i 2-mands-siden, så det

optog de færrest mulige siddepladser. Toilettet havde, ligesom i C-vognene, indgang fra den åbne perron. II kl. kupeerne havde modul 1800 mm, og der var polstrede sofaer med fjedrende sæder og rygge samt armlæn og øreklapper samt i hver sofa en løs pølle. Ved vinduet var anbragt et lille klappbord, og vægge og lofter var beklædt med tapet, mens man i III kl. afdelingen måtte nøjes med at se på de nøgne brædder, dog behørigt malede og lakerede, mens de svejfede træsæder havde tremmer af "forskelligartede Træsorter". Som sædvanlig var bagagenetknægtene på II kl. udstyret med talrige krummelurer i støbejern, mens man på III kl. nøjedes med en mindre blomstrende udformning. I hver II kl. kupe var anbragt et lille spejl over ryglænet op ad skillerummet ind mod den anden kupe. Gulvene var i alle personvognene belagt med 3,5 mm tyk linoleum.

B-vognene var 24 cm længere end C- og D-vognene, men alligevel var der kun blevet råd til et siddemodul på 1494 mm på III kl. eller ca. 6 cm mindre end i C-vognene - en ringe forskel, men formentlig mærkbar for langbenede personer. Man kan undre sig over, at de ikke fik vognen lavet de ca. 25 cm længere, når den nu alligevel var længere end standardmålet 12.990 mm! På Hirtshalsbanen nåede man i lignende vogne helt på på en længde af 14.590 mm og akselafstand 8,82 m, og på VaGJ accepterede man lænkeakselvogne med helt op til 9,5 m akselafstand, så selv DSB's længste "rystevogne" måtte befære banen, og akseltrykket ville heller ikke have overskredet det tilladelige, selv ved fuld passagerbelastning, inklusive talrige ståpladser.

Der har ved privatbanerne været over 40 forskellige indretninger af de store trævognes indre, også når man ser bort fra ombygninger /moderniseringer, og der forekom 25 forskellige længdevarianter af de ialt 195 vogne, der nogenlunde utvungent kan henføres til denne gruppe, inklusive 8 3-akslede eksemplarer, men eksklusive bogie- og dobbeltvogne. Det er altså synd at sige, at standardisering har været "in", selv om der har været en gruppe på 62 vogne, der stort set var ens indrettet: 6 fag midtgang incl. toilet et eller andet sted i 2-mandssiden og skillerum et eller andet sted.

VaGJ's B-vogne udgjorde en egen gruppe på 2 vogne, selv om én vogn til havde samme vognkasselængde: AHTJ A 4, der

i øvrigt var noget anderledes både i det indre og det ydre. Vogne med sidegang i II kl. afdelingen havde som regel toilettet i en kupe mellem II og III kl. afdelingen, så de toiletsøgende II kl. passagerer ikke skulle lide den tort at måtte passere afdelingen for den gemene hob, men sådanne hensyn kunne ikke tages af den fattige hedebane, VaGJ, når det kostede indtil flere siddepladser.

#### D 31-32:

Scandia leverede i 1899 3 kombinerede person- og postvogne til FFJ (D 123-125), og de havde, som de første her i landet, åben "svalegang" forbi postrummet, så dette kunne passeres risikofrit og uden at man skulle ofre en fuld sidegangsbredde på dette. Svalegangen kunne laves ca. 15 cm smallere end en lukket sidegang, ligesom man sparede en vægtykkelse. De ældste svalegangsvogne var af tagryttertypen med tvillingvinduer, men fra 1911 byggedes en række vogne af lignende konstruktion, men træbeklædte og med højt, hvælvet tag: "Store trævogne". De første leveredes af Arlöf til OMB i 1911 (D 31-33) og senere leverede Scandia 5 af slagsen 1916-20 og Wismar 2 i 1924, hvorefter typen blev forladt. Eventuelle passager forbi postrum blev herefter kun lavet som lukkede sidegange.

1916 byggede Scandia 2 vogne til TKVJ (D 61-62) og 2 til VaGJ: D 31-32, begge midtgangsvogne med svalegangspostrum i den ene ende. Vognene var af noget forskellig design, og postrummene af forskellig størrelse (TKVJ 8 m<sup>2</sup>, VaGJ godt 5 m<sup>2</sup>), men mest påfaldende synes mig forskellen i bredden af svalegangen: TKVJ 650 mm, VaGJ 750 mm, som også kom til at gælde den nyere HVJ D 531 fra 1920, så nogen må have fundet den smalle svalegang for ubekvem - eller måske ikke betryggende nok med sin sparsomme indhegning af sceptre og kæder, hvor et enkelt fejltrin kunne få en fumleganger til at forsvinde i det forbifarende dyb. Betænelighederne har dog varieret i tid og rum, for MTJ's lignende vogne, CP 31-32 fra 1924, havde igen en smal, men meget kort svalegang.

VaGJ's 2 D-vogne havde en midtgang-afdeling med 4½ fag træbænke med siddemodul 1520 mm (midt mellem målene for B- og C-vognene!) og intet toilet, men i den anden ende et postrum på  $l \times b = 2436 \times 2160$  mm svarende til 5,05 m<sup>2</sup>, hvis vi fratrækker det areal, der opto-

PERSON-VOGNE

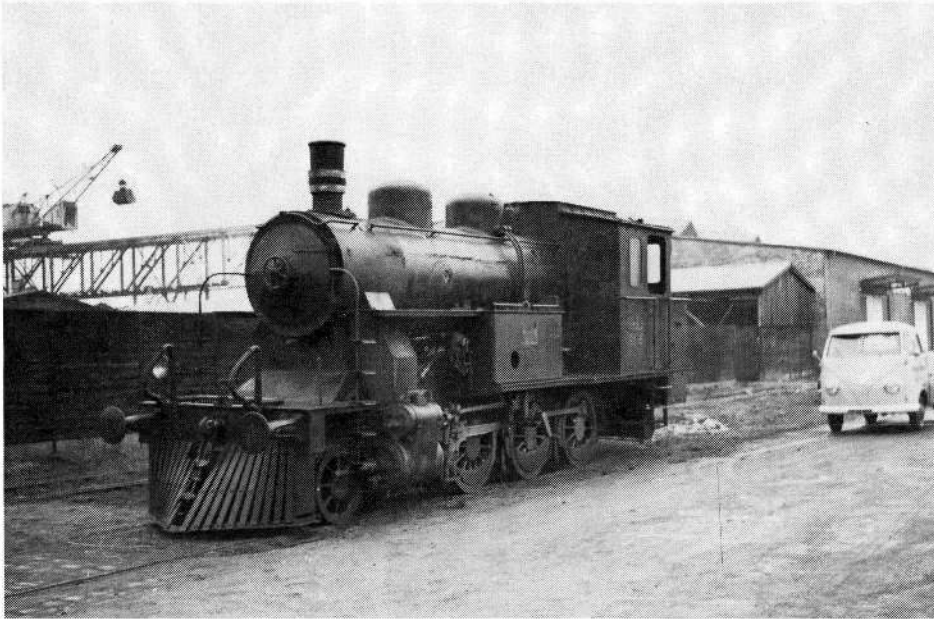
bygge-år	art	indretning	per-roner	over-gange	tag-form	be-klæd	absafst	Lop	tara	brem-ser	lys	varme	anm., ændr., skæbne.
1917	Sond	sidd-og midlgang	23bne	2	teak	7,50	13,23	15	B+S	e1	→ damp	B 11 køcs/vand opvarmn. 1928 • 1930 H.J.B.B-14 - udr. 1956.	
"	"	midlgang	"	"	"	7,22	12,99	13	→ 9+	"	→ damp	1931. " " og TB • 1928 rullelejer • " 1954	
1917 omb. 1927	"	midlgang + bogage	2	2	Lstær	4,20	9,10	9,1	B,7B,S	"	damp, karrk.	ex. E.42, 1927 • 1931 • 5,1 m <sup>2</sup> postraum • " 1937	
1925	Sond	midlgang	23bne	2	teak	5,40	10,26	9,0	7B,S	"	køcs	ex. DSB FA 1970, 1944 • " 1964	
1917	"	midlgang + post	23bne smalg.	2	"	7,22	12,99	13,0	B+S	"	→ damp + køcs	D 31: 1931 køcs/luft, TB, rullelejer • 1932: køcs/vand	
omb. 194?	"	midlgang + bogage	12bne flidder ende	2?	"	"	"	?	B,7B,S	"	→ damp + VSV	omb. 194?: - post + bogage, - svalgang. udr. 1957/58	
omb. 1930	se M3											D.32 omb. 1930 til M3 (14 Δ), s.d.	

POST- OG BAGAGEVAGNE

bygge-år	art	postafd.	bogageafd.	andet	per-roner	over-gang	tag-form	be-klæd	absafst	Lop	tara	brem-ser	lys	varme	anm., ændr., skæbne.
1917	Sond	midlgang + post	2,435 x 2,460 = 5,0 m <sup>2</sup>	4 1/2 bog III: 4 pl. smalg.	23bne	2	—	teak	7,22	12,99	13,0	B+S	e1	→ damp + køcs	D 31: 1931 TB, null, varme: VSL (ubr) • 1932 VSV (vnm) omb.
omb. 194?	"	midlgang + bogage	3,40 x 2,91 = 9,9 m <sup>2</sup>	—	12bne	2?	—	"	"	"	?	B,7B,S	"	damp + VSV	omb. 194?: - post - svalg + bogage • udr. 1957/58
omb. 1930	se M3														D.32 omb. 1930 til M3 (14 Δ), s.d.
1917	Sond	bogage	—	tyerestrum 1,425 x 2,660 = 3,7 m <sup>2</sup>	—	2	—	lister	4,20	9,10	10,9	B,S	e1, dgn	damp	E 42 omb 1927 til C.23
omb. 1927	"	midlgang + bogage	—	2,65 x 2,64 = 7,0 m <sup>2</sup>	—	—	—	"	"	"	9,1	B,7B,S	e1	damp + køcs	omb. 1927: person- og bogagevogn omb. 2:
omb. 1931	"	midlgang + post-bog.	1,914 x 2,64 = 5,1 m <sup>2</sup>	2,65 x 2,64 = 7,0 m <sup>2</sup>	—	—	—	"	"	"	9,1	—	"	"	1931: pers.+post + bogagevogn udr. 1937

GODSVOGNE

bygge-år	art	last	bøfl. rumf.	indvendig	absafst	Lop	tara	brem-ser	anm., ændr., skæbne.
1917	Sond	lukket gods- og kvægv.	12,5	6,41	3,66	8,10	7,5	S stærn	} udr. 1937, til DSB 1938 som Qer og Qe, se skæbneforerne. 1931: 103-106 hvide 1937: 110 og 114-VL • 1931: 111, 112 og 114: VL hvide, 111+112 køkkløge. 1934: alle 15 t last • 1938: 111, 114, 114-119 til DSB, 113 de 1941 110, senere hvid krogvogn (tr.)-B • Se idvrt. Skæbneforerne.
"	"	do	"	"	"	7,70	6,8	H	
1919	Niesky	lukket godsvoagn	10,0	7,95	4,50	9,32	9,4	H	
"	"	Køel-køle vog n	45,0	"	"	"	9,5	H, TL	er Q 110 efter 1938: Hvid krogvogn m. 600 kg is • udr. 1972
1894	Goer	lukket godsvoagn	6,0	4,80	3,00	6,09	4,8	H, TL	opr. V.G.J. Q 61 • 1941 ex NTJ Q 93 • 1958 udlejet til M.J. udr. < 1970
1894	Goer	"	6,0	4,82	"	6,11	5,1	H, TL	" " Q 64 • 1941 ex V.N.J. Q 101 (m. skytedåre !.) udr. < 1970
1903	Mabo	"	10,0	6,41	3,80	7,70	6,8	H, TL	1956 lejet fra V.N.J. (V.N.J. Q 86) udr. 1972
1926	Sond	"	10,0	7,48	4,20	8,77	c.8	H, TL	rullelejer. Ex. Rødhj. H.22, 1961 udr. 1972
1917	Sond	Såben midterhøj godsvoagn	12,5	7,67	4,20	9,05	6,8	H	1938 til DSB PF 19503 - 17506 } se skæbneforerne.
1919	Bremer	do.	10,0	6,70	4,00	8,80	8,5	S lasthus	1934 last 15 t • 1938 til DSB PER 17689 - 17690



VaGJ 5 i Vejle, dec. 1960 (Lars Andersen)

VaGJ M 3 i Grindsted, 1972 (Ager Christiansen)

af standardstørrelse 1200 mm lang. Perronen i post-enden var kun 1000 mm lang, idet perronskærmene havde kortere sidefløje, og den havde ikke gitterlåger, men kun "stormkroge" i begge sider, så det var åbenbart ikke meningen at passagererne skulle forville sig hen i den ende af vognen, men sådan var arrangementet som regel ved denne vogntype, inklusive de sidstbyggede til Torrigbanen i 1924.

#### E 41-42:

VaGJ anskaffede også til åbningen 2 rejsegodsvogne. De lignede meget DSB's EH-vogne, men havde ud over tjenestekumpeen kun ét stort rejsegodsrum og af sidedøre kun en skydedør i hver side. Til gengæld havde de gavldøre og overgangsbroer i begge neder.

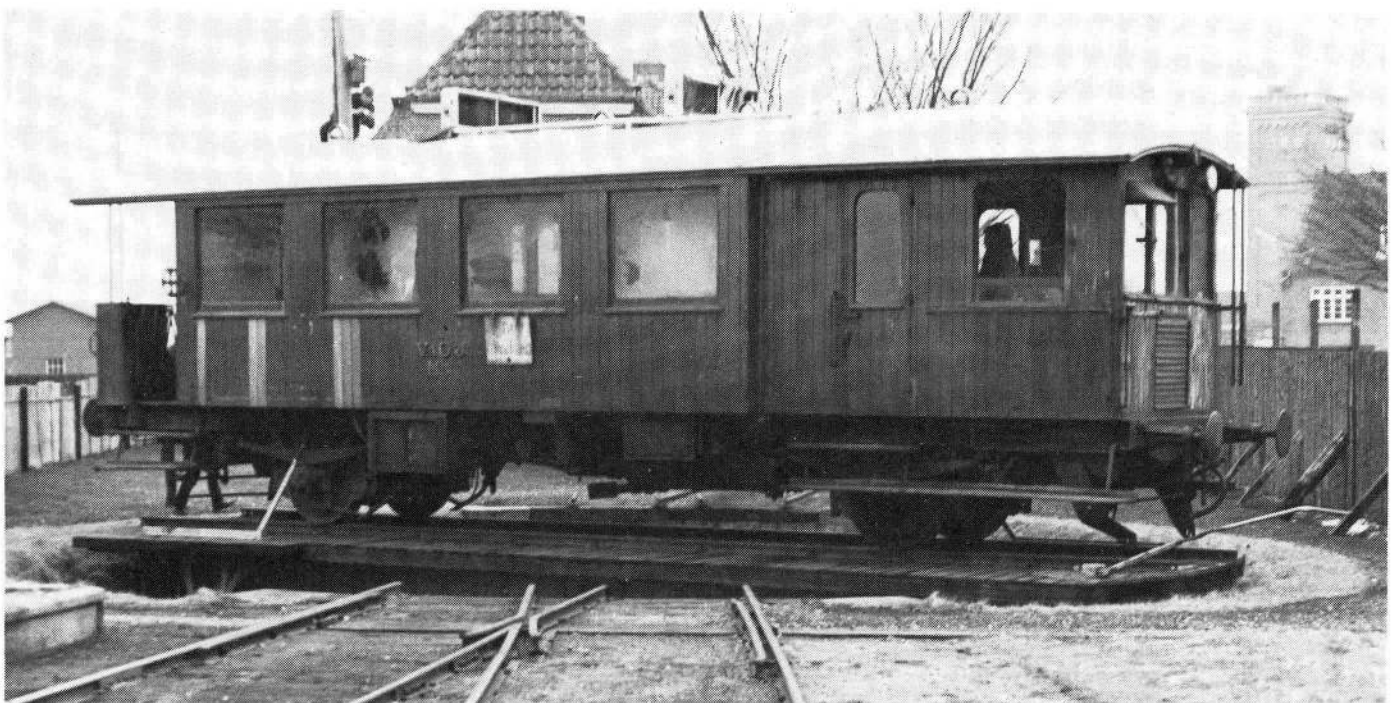
Vognene var 2800 mm brede udvendig og altså kun 24 cm smallere end personvognene, men de var alligevel forsynet med løbebrætter og -stænger til udvendig passage, måske for det tilfælde, at den indvendige passage skulle blive spærret af større mængder gods.

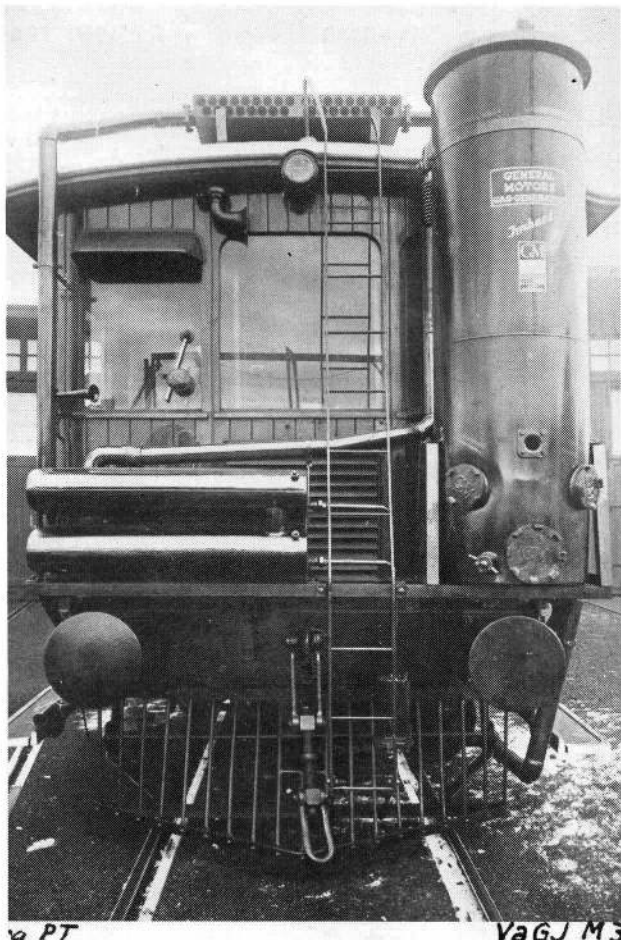
Den udvendige beklædning var teaklister, så vognene svarede til personvognene, men taget var ret fladt cirkeltagt, som det plejede på rejsegodsvogne. Akselafstanden var kun 4,20 m, så de behøvede ikke at have lænkeaksler, men de havde alligevel ækvilibreret bremsesøj til vacuum- og skruebremser.

ges af den forsænkede dør modsat svalegangen. Det var, trods sin lidenhed, udstyret med alt det sædvanlige postkontor-udstyr: sorteringsreoler, skrivebord med skuffe, brevkasse i begge sider med indkast udefra og skueglas inde, servante med vandkande samt såvel kakkelovn som dampradiator til opvarmning. Hertil hørte også en diminutiv kulkasse, og endelig havde man ofret en rund taburet på den kørende postmand. Til begge sider var der et ret stort vindue og en udadgående dør, der i svalegang-siden var suppleret med en mindre fløj uden rude, så kun fra denne side kunne ekstra stort gods indlades. Der var nemlig ikke plads til mere end en enkelt dør modsat svalegangen, hvis det nødvendige inventar skulle kunne være i det lille rum! Det

ville have passet godt til vognens indretning, hvis alle stationer/postekspeditioner havde ligget på samme side af banen, men det var som bekendt ikke tilfældet - de lå netop spredt med halvdelen til hver side, men måske skulle svalegang-siden vende mod øst, hvor den største station Ansager lå? Det gjorde den i hvert fald i indvielsestoget, hvoraf haves et foto fra Mølby station, der viser en af postvognene med postenden mod Varde. Men et andet foto fra angiveligt ca. 1928, viser en postvogn med postrummet mod Grindsted, hvorved den vender "rigtigt" i både Varde og Grindsted. Vendte man vognene en gang imellem??

D-vognene var i samme KS-design som de øvrige personvogne, men det var kun perronen i passager-enden, der var





VaGJ M 3, 1941 (ark. Alkjær)



VaGJ M 3, 18/3 1972 (hol)

Under vognen var ophængt en remdrevet dynamo samt en batterikasse med 5 kasser á 4 elementer (ifølge hovedtegningen), svarende til en batterispænding på ca. 40 V, som fx. også anvendtes på SVJ. Til sammenligning var DSB's normale togbelysningsspænding 65 V, men også ved DSB var der intern forvirring, idet man til vognbelysning kunne træffe på spændinger fra 12 V (de 2- og 3-akslede Triangelvogne) over 24, 32 og 40 V til normalen 65 V til togbelysning "hvor intet andet er anført".

Vognene rummede et 16,5 m<sup>2</sup> stort rejsegodsrum med et par klapbænke på ca. 1/4 af langsiderne og et par højtstående hylder på gavlen med "reolsider" ud fra dørindfatningerne, og lignende "vinger" ud fra skydedørenes kanter, formentlig for at beskytte døråbningerne mod omvandrende gods - et fænomen, der ikke sjældent kunne opstå, når vognene rystede stærkt på grund af slid på løbeværket eller på grund af dårligt spor.

I den modsatte ende af vognen fandtes et 3,9 m<sup>2</sup> stort tjenesterrum med skruebremsesving i bordkanten. Over bordet en lille sorteringsreol, ved døren en "varmeflaske" og en luftklap

(nødbremse) til vacuumbremsen og i et hjørne en vaskekumme med afløb og vandkande. På den ene side af gavldøren en klapbænk, på den anden side et pengeskab. I begge sider, foruden et vindue, en udkigskasse. I tjenesterrummet var der almindeligt brædegulv, mens der i godsrummet var tremmegulv for at forhindre, at godset skulle komme til at stå i sjap og vandpytter i dårligt vejr.

#### H. Alkjær

Redaktionen beklager, at artiklen deles op over 2 numre. Det blev desværre nødvendigt for at holde sidetallet på det budgetterede, og dette sted var det mest praktiske.

Artiklen fortsætter i næste nummer og begynder her med godsvognene.

Red.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

#### TIL SALG

H0-modeller af amerikanske vogne og lokomotiver, fabr. Rivarossi, Varney, Athearn.

H0-modeller af amerikanske bygninger, fabr. Kibri, samt selvbyggede.

Masser af litteratur om modelbaner og rigtige jernbaner (specielt amerikanske baner), f.eks. Modelbane-Nyt, Modeljernbanen, Railroad Model Craftsman, Model Railroader.

Mange løsdele i både H0 og O, f.eks. stjerneegerhjul.

Jørn Iversen  
Sandageralle 11  
8300 Odder

Tlf: 06 - 54 20 88

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

# JUBILÆUM

JMK fylder 40 år

af Asger Christiansen, Niels Jørgen Hansen og Poul Keller.

Den 3. oktober 1985 kunne provinsens ældste modeljernbaneklub fejre et usædvanligt jubilæum. Jydsk Model Jernbane Klub havde nemlig bestået i 40 år!

Næsten siden klubbens start i 1945 har der eksisteret en forhandlingsprotokol, hvori man skrev referater af bestyrelsesmøder, generalforsamlinger og så videre. Ved at gennemlæse disse protokoller får man et ganske godt indtryk af klubbens historie. F.eks. skildres klubbens oprettelse således:

"Jydsk Modeljernbane-Klub startedes den 3. oktober 1945 af d' hrr. William Bay, A. Frislev, C.B. Høltermann, Ole Søgaard og P.B. Sørensen.

Oprettelsen af modelanlægget på Århus H blev vedtaget på et møde den 7. november 1946 og arbejdet påbegyndtes den 9. november 1946.

7. december 1947 blev anlægget indviet med deltagelse af udenbys gæster. Civilingeniør A. Raabæk holdt indvielsestalen hvorefter en M0-vogn, bygget af hr. O. Søgaard, sprængte snoren, og som første tog gennemkørte anlægget. På Hammelev station blev toget modtaget af hr. civilingeniør W. Bay, der holdt en lille improviseret tale, hvori han oplyste, at der var lagt 90 m spor og slået ca. 25.000 søm i. Desuden var der medgået 4.500 sveller og fore-

taget 1.000 lodninger ved tredieskinnen. - Efter indvielsen var der kaffebord i den røde stue."

Foruden at arbejde på modelanlægget mødtes medlemmerne også under mere selskabelige former. F.eks. tog man ofte på udflugt, og den 28. august 1949 gik turen til Høver kro:

"Kl. 13.30 mødtes vi ved Hammelbanens station i Århus, og vi kørte med skinnebussen til Galten. Under turen derud snakkedes der livligt med føreren, og under et ophold på en station åbnede han motorhjelmene så vi kunne se motoren.

Fra Galten station spadserede vi i det gode vejr til Høver kro, hvor et kaffebord ventede os. Efter kaffen og det gode hjemmebagte brød, gik vi ud i haven, hvor vi hyggede os og fordrev tiden med livlig snak og historier. Senere legede vi de kendte udflugtslege. Ved sekstiden samledes vi igen om bordet for at indtage et dejlig måltid bestående af svinekotelet med gemyse, og bag efter blommegrød med fin-fin landfløde.

Efter aftensmaden tog vi os en lille svingom, indtil toget kaldte, og vi måtte bryde op.

På hjemvejen oplevede vi et privatbanetog med alle dets pudsigheder og mangler. Vognene slingrede meget værre end Fibigers "halve rugbrød" på anlægget, og lyset blinkede hele tiden. Endelig opdagedes fejlen. Der var overgang i et af stikkene mellem vognene. Med en papirssnor blev stikkene

bundet op, så de ikke slog mod bufferne, og blinkene forsvandt.

Vi nåede Århus og udflugten var forbi. Men alle elleve deltagere var enige om, at det havde været en god tur, og betjeningen på kroen var over alle forventninger i forhold til den billige pris på turen, 9 kr. og 50 øre. Under hele turen var humøret højt, og det er sikkert ikke sidste gang, der bliver holdt en udflugt."

Når anlægsbyggeriet kunne gå så stærkt, som det blev antydnet i indledningen, havde det sin forklaring. Således er følgende referat fra klubbens generalforsamling den 12. september 1949:

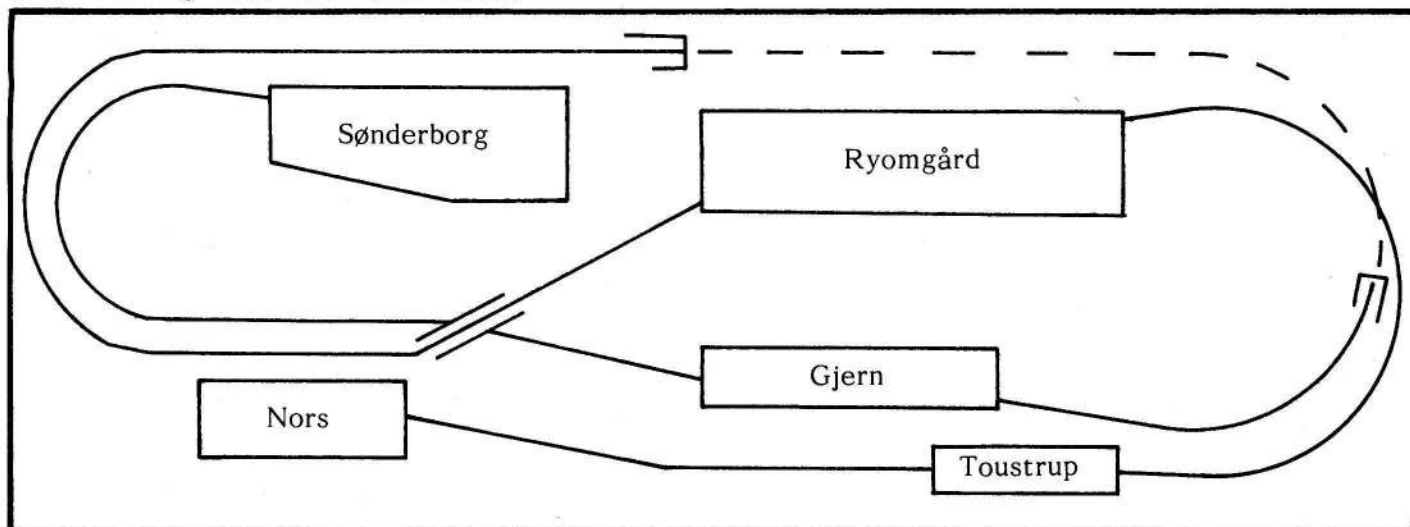
"Under punktet eventuelt opstod der en livlig diskussion om vinterens arbejde. Herunder fremkom der et forslag om, at medlemmerne skulle samles på anlægget visse aftener om ugen og bygge på deres egne modeller.

Man enedes om, at hver onsdag og fredag var private byggeaftener på anlægget, og at lørdag og søndag skulle der arbejdes på klubanlægget. Desuden skulle der være en køreaften i hver måned. Man enedes om den første tirsdag i hver måned."

Det hændte nu og da, at det kneb med enigheden blandt medlemmerne. På et bestyrelsesmøde i februar 1950 blev dette emne drøftet:

"På grund af et medlems uheldige optræden på anlægget, var der gået et par medlemmer tabt for klubben. Bestyrelsen enedes om at sende en skriftlig hen-

JMKs anlæg anno 1985 (skematisk)





stilling til det pågældende medlem."

Allerede at par måneder senere var den gal igen. Bestyrelsen måtte indkalde til ekstraordinær generalforsamling, da der var indsendt en liste med 11 underskrifter med krav om eksklusion af et medlem.

Efter en lang debat blev det vedtaget, at man ikke ville ekskludere det pågældende medlem. Formanden og et bestyrelsesmedlem nedlagde derefter deres mandater, men genoptog dog deres hverv efter en tillidserklæring fra forsamlingen. Herefter synes freden genoprettet på anlægget.

På et bestyrelsesmøde i januar 1951 omtalte formanden forskellige besøg på anlægget, bl.a. fra "Rundbordsklubben" i Århus.

I 1951 og 1954 deltog JMJK i udstillingen "Fritiden" i Århushallen, og klubben høstede megen anerkendelse for sin indsats.

På generalforsamlingen i oktober 1955 blev det vedtaget at oprette et tegningsarkiv, som skulle fremskaffe tegninger til brug ved modelbygningen, dog fortrinvis til medlemmer, som jævnlige arbejdede på anlægget.

Også klubbladet "Tog 60" har været debateme på flere

generalforsamlinger. En redaktør havde tilsyneladende brugt flere penge end budgetteret:

"Forslag om at underskudet på bladet, ialt 15 kr. 69 øre, skulle dækkes, og der skulle udbetales 10 kr. til næste nummer. Forslaget blev vedtaget."

På generalforsamlingen i 1954 blev der fastsat nye kontingentbeløb. Årskontingentet blev 5 kr. for passive og 20 kr. for aktive medlemmer. For 90 timers arbejde årligt på anlægget fik aktive medlemmer en kontingentnedsættelse på 15 kr.!

På trods af de lave kontingenter må der alligevel have været nogle penge i klubkassen. I referatet af generalforsamlingen i februar 1955 læses:

"Formanden oplyste, at V. Dagø havde tilbudt klubben at købe R-maskinen med tilhørende vogne for 600 kr. Det blev vedtaget, at klubben købte disse modeller."

I oktober 1955 havde JMJK bestået i 10 år, og jubilæet fejredes med besøg fra andre klubber. Man drog på særtogsudflugt med MO 561 til Hornslet station på Grenå-banen, men forinden havde man markeret festdagen på modelanlægget:

"Mandag den 3. oktober 1955 mødtes de medlemmer, der forud for jubilæet havde arbejdet med at gøre alt køreklart, på anlægget og kørte med togene. Midt på aftenen kom R-maskinen forspændt et godstog læsset med pølser, der blev fortæret på Gastrup station."

1957 deltog JMJK i endnu en udstilling i Århus-hallen: "Danmark rundt med modelbaner". Overskuddet til klubben blev på 166 kr.

Disse år sidst i 1950'erne synes at have været gode år for JMJK. Under Henning Fibigers formandsskab 1954-59 berettedes der om mange medlemsarrangementer, udflugter, film-aftener, medlemsmøder m.m. Medlemsbladet "Tog 60" måtte dog afgå ved bladdøden - i hvert fald for en kortere periode. Årsagen var tidsmangel og dårlig økonomi.

1959 købte klubben E-maskinen af Henning Fibiger for 250 kr., hvorefter klubben havde en kassebeholdning på 59 kr. og 95 øre!

Den 3. oktober 1960 kunne JMJK fejre at klubben havde bestået i 15 år, og jubilæet omtales i forhandlingsprotokollen:

"Fra kl. 9.30 til middagstid var der kørsel på anlægget, og



der var en del gæster, der ønskede at se, hvordan vi har det, når det går godt med hjulene.

Derefter var der spisning, og kl. 13.10 samledes vi på Århus H, perron 2, ved vort fint pyntede jubilæumstog. Trækraften var en Ardeltraktor og vi tog plads i en CU-vogn og en FE-vogn.

Der var afgang kl. 13,25 og efter fin kørsel havde vi 10 min. ophold i Mundelstrup, hvor vi krydsede den sydgående ekspres. Efter ankomsten til Hinnerup gik vi hen på kroen, hvor der var dækket et fint kaffebord.

Der blev budt velkommen, og et par festtaler var der også, medens kaffen blev nydt. Efter kaffen var der frit lejde, og en del gik i byen. Andre gik på stationen for at se, hvorledes toggangen afvikledes med meldinger fra station til blok og omvendt.

Kl. 18.06 begyndte hjemrejsen, og da vi skiltes, var vi alle enige om, at det havde været en fin dag."

I løbet af 1960'erne afholdt klubben en række arrangementer sammen med Dansk Jernbaneklub ligesom man havde en møderække specielt for H0-interesserede.

Klubben rådede i de år over 2 drejebænke, som medlemmerne kunne benytte. Om den største bänk hedder det efter en reparation:

"For fremover at kunne passe på maskinen blev det bestemt, at stål, nøgler m.m. til drejebænken skulle opbevares i et dertil indrettet skab, som vil blive lavet til værkstedet.

Nøgler udleveres til medlemmer over 18 år, der er gjort bekendt med den rette brug af drejebænken. Fornøden instruktion vil blive givet lejlighedsvis af Henning Fibiger."

1965 fyldte stationsforstander T.A. Nielsen, Århus H. 60 år. Da JMJK jo kørte modeltog på stationsforstanderens private tørreløft, sendte klubben en buket blomster til fødselaren.

Klubbens 20 års jubilæum blev fejret på selve dagen med et arrangement på anlægget, og 24. april 1966 kørtes der særtogsudflugt fra Århus over Langå til Silkeborg, hvor der afholdtes generalforsamling i Dansk Modeljernbane Union.

1967 fik JMJK tilladelse til at udvide sit territorium, ligesom man gjorde noget for kommunikationen på anlægget:

"Opmåling af materialer til ind-

gangsområdet, som vi fik tilladelse til at lave på urloftet. Her vil klubbens bibliotek for fremtiden blive anbragt.

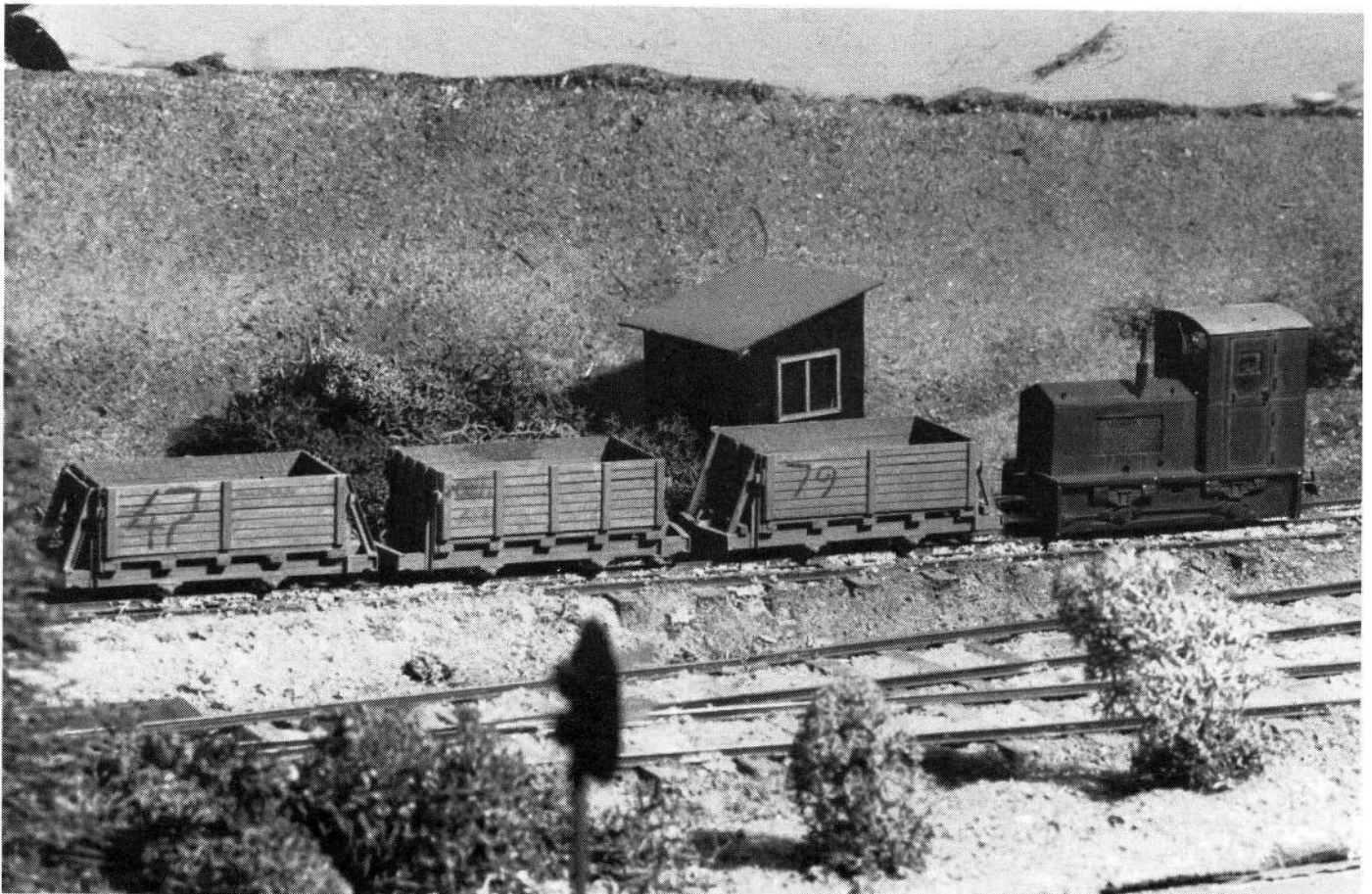
Telefonanlægget diskuteredes, og indkøb af en automatcentral med 25 abonnenter. Den kunne skaffes for 50 kr."

Fliden på anlægget har været et tilbagevendende problem. Herom beretter forhandlingsprotokollen i april måned 1968:

"Vedrørende anlægget var man enige om, at der var sket for lidt, bortset fra sporomlægningen ved Hammelev, den nye Hammelev station, der er under bygning, samt den nye Gudenåbro ved udkørslen fra Hammelev. Ligeledes er der projekteret en ny stationsbygning til Gastrup, samt et ny sikringsanlæg med tilhørende kontrolbord.

Som helhed er det for lidt, og man enedes om ikke at starte nye arbejder, førend de nuværende er færdige og dekorationstjenesten har fået bygget mere landskab."

Der bygges og ombygges på anlægget i de følgende år. Færdigkøbte PECO-spor indføres, og i 1970 indledes en radikal ændring af linieføringen. En ændring som i sidste ende blev til den nuværende sporplan.





Medens dette arbejde blev udført, blev der på generalforsamlingen i februar 1971 fremsat et forslag, som radikalt skulle ændre og forny anlægget. Forslaget drejede sig om indførelse af to-skinnedrift. Et udvalg blev nedsat for at undersøge sagen, og senere indkaldtes til en ekstraordinær generalforsamling 16. juni 1971:

"Udvalget, der blev nedsat på sidste generalforsamling, bestod af Jørgen Henneke, Finn Lekbo, Lars Andersen og Ole Jørgensen. Udvalget skulle belyse problemerne ved en eventuel overgang fra tre-skinnedrift til to-skinnedrift.

Jørgen Henneke gennemgik forslaget og udvalgets betænkning.

Efter en del parlamentaren for og imod to-skinnedrift, kom et indlæg fra Georg Blume. Han fortalte bl.a. om de store udenlandske klubber, som han havde besøgt. Disse havde i flere år kørt med to-skinnedrift, og var meget stabile i driftsmæssig henseende.

Der var også kommet en hilsen fra DMJU's formand, Kaj Juul-Pedersen, som var skeptisk indstillet over for ændringen.

Derefter gik man over til afstemning. Af de 16 medlemmer tilstede var 12 stemmeberettigede, og heraf stemte 9 for en ændring til to-skinnedrift, 2 stemte imod, og 1 stemte blankt."

Herefter gik man igang med ombygningen, og allerede i maj

1973 kunne det nye strømsystem indvies. Indvielsen blev overværet af gæster fra klubberne i Odense og Aalborg.

Ved JMJK's 30 års jubilæum i 1975 var ombygningen nået så vidt, at der kunne køres på hele anlægget. På Århus Ø og Sønderborg stationer dog kun i begrænset omfang. De færdigkøbte PECO-spor forlod man atter til fordel for gode, gamle hjemmebyggede spor. Samtidig blev der fremstillet og lagt et antal af sporskifter og "englændere" på de 2 store stationer.

I 1970'erne påbegyndte flere af klubbens medlemmer en ny aktivitet, idet man i week-ends foretog vandreture på nedlagte privatbaner. Således har man til fods "befaret" AHTJ, RGGJ, HBS, HOJ og VVGJ.

I disse år skabte Niels Jørgen Hansen nyt liv i klubbens tegningsarkiv, og talrige besøg på vognfabrikken SCANDIA i Randers resulterede i, at JMJK nu råder over en enestående samling af tegninger fra vognfabrikken, heriblandt også materiale fra de af SCANDIA opkøbte virksomheder VULCAN og TRIANGEL. Også FRICHS har været leverandør af tegninger, og enkeltpersoner og institutioner har været hjælpsomme med udlån af materiale til kopiering.

JMJK's arkiv består i dag (1985) af ca. 1.200 tegninger, hvoraf de fleste af pladshensyn er nedfotograferet til skala 1:45.

Udover tegningsarkivet har JMJK også et fotoarkiv, hvis hoveddel består af ca. 1.000

fotografier fra SCANDIA fra perioden fra 1871 frem til ca. 1950. Ligeledes rummer fotoarkivet mange fotografier fra FRICHS, dog er denne del af samlingen ikke komplet.

Både tegnings- og fotoarkivet er tilgængelige for alle interesserede, og gennem årene har mange bøger og tidsskrifter været illustreret med materiale fra JMJK's arkiver.

I 1976 grundlagde Niels Jørgen Hansen klubbens eget forlag, der siden har udgivet hæfter med tegninger fra privatbanerne TFJ, ØSJS, RHJ og HHJ. Derudover har forlaget trykt et hæfte med tegninger af smalsporsmateriel, ligesom man har genoptrykt DSB's fortegnelse fra 1931 over privatbanevogne, der måtte befære statsbanernes spor. Også Aalborg Privatbaners egne materieloversigter fra 1911 og 1932 er genoptrykt.

Byggeriet på modelanlægget skred i skiftende tempo frem i 1970'erne og 1980'erne. Stationerne blev forsynet med drejeskiver, og der byggedes nye elektroniske kørekontroller og strømforsyninger til hele anlægget.

På bygningsfronten skete der noget uheldigt i 1984. Fra generalforsamlingen den 26. september 1984 skrives:

"Under formandens beretning nævnte Finn Lekbo problemet med de modeller af huse, som pludselig mangler på anlægget, idet et medlem ved overgang til passivt medlemskab havde hjemtaget sine bygninger.



Finn Lekbo opfordrede i denne forbindelse til ekstra aktivitet, for derved at afhjælpe denne øjeblikkelige mangel på fast ejendom."

Hermed er vi nået til vejs ende i gennemlæsningen af de gamle forhandlingsprotokoller. Det er gennem de 40 år gået op og ned for JMJK, men klubbens 60 medlemmer kan glæde sig over, at man i jubilæumsåret er oppe på en bølgetop!

#### JMJKs ANLÆG I DAG

Anlægget består af en DSB-strækning der er anlagt som en punkt-til-punkt bane. De 2 store endestationer kaldes henholdsvis Sønderborg og Ryomgård, medens krydsningsstationen hedder Gjern station. Fra Ryomgård station udgår en privatbane, der via Toustrup fører til Nors. Senere vil Ryomgård også blive endestation for en smalsporsbane.

Privat- og statsbanestrækningen er helt færdige hvad sporene angår. Elarbejdet på Sønderborg station forventes dog først færdigt i vinteren 1985/86. Landskabet er kun delvist færdigt, ligesom der stadig mangler et par stationsbygninger, pakhuse m.m.

Bortset fra klubbens damplokomotiver litra R og litra E, stammer det rullende materiel fra tiden efter 1971, hvor toskinnedriften blev indført.

Langt hovedparten af modellerne er bygget af klubbens medlemmer, dog forefindes enkelte industrimodeller. Det kan nævnes, at JMJKs forlag har udarbejdet en illustreret fortegnelse over klubbens lokomotiver og vogne.

Medlemmerne bygger til stadighed på nyt materiel, og i øjeblikket er bl.a. et motorvognssæt litra Mk-Fk, et lyntog fra 1935, et Mh-loko og adskillige vogne under produktion.

#### 40 ÅRS JUBILÆET

JMJKs 40 års jubilæum blev fejret i week-enden 26.-27. oktober 1985. I ugerne op til jubilæet var der hektisk aktivitet, da gæsterne jo helst skulle vises et køreklart og præsentabelt modelbaneanlæg. Samtidig var andre medlemmer travlt beskæftiget med at udarbejde et jubilæumsskrift. Heri berettes om klubbens historie og status i dag, og i den højtidelige anledning blev skriftet forsynet med et omslag med 6 farvefotografier(!) fra anlægget.

Lørdag den 26. oktober var der arrangeret åbent hus på anlægget, og i løbet af eftermiddagen mødte jubilæumsgæsterne op i stort tal. Mange venner fra andre modelbaneklubber mødte op, bl.a. kan nævnes DMJK, Kolding Modeljernbane Klub, Slagelse-Ekspressen, Middelfart Modeljernbaneklub og H0-klubben i Aalborg. Men også mange af JMJKs

tidligere medlemmer fandt vej til loftet på Århus H., og det var især en glæde, at nogle af klubbens stiftere dukkede op for at se, hvad de i sin tid grundlagde, og hvad det havde udviklet sig til. Af disse "gamle" medlemmer kan nævnes A. Raabæk, W. Bay, V. Dagø.

Eftermiddagen igennem blev der kørt på anlægget, alt imens gamle minder blev genopfrisket. Først kl. 17.30 kunne der lukkes og slukkes, og gæsterne begav sig derefter til en lokal restaurant, hvor jubilæumsmiddagen skulle indtages.

Aftenens arrangement havde 50 deltagere, som efter middagen var med til at hylde lokomotivfører Henning Fibiger, der blev udnævnt til æresmedlem som påskønnelse for det store arbejde, han gennem årene har udført for JMJK. H. Fibiger var klubbens formand i 1950'erne, hvor interessen for modelbaneanlægget var stærkt aftagende. En klubaften kunne sjældent samle mere end 5 medlemmer, men i den periode var H. Fibiger en aktiv inspirator, og hans indsats var stærkt medvirkende til, at JMJK i det hele taget overlevede som klub.

At H. Fibigers indsats for klubben ikke ophørte, da han forlod de aktives rækker, ses af hans stadig levende interesse for vor fælles hobby. Et udtryk herfor fik vi under festmiddagen. H. Fibiger havde nemlig samlet en række gamle



klubmeddelelser fra JMJKs første år, og efter at have forsynet dem med personlige kommentarer, havde H. Fibiger samlet dem i et lille hefte. Heftet, der nu kan ses i klubbens bibliotek, var ledsaget af et kontant bidrag til klubkassen.

Også fra mange andre enkeltpersoner og klubber modtog JMJK gaver og hilsener. F.eks. kan det nævnes, at JMJKs andet æresmedlem, hr. A. Raabæk, skænkede klubben den nette sum af 500 kr. Fra DMJU modtog man et beløb, der var beregnet for indkøb af materialer til anlægget, og på vegne af DMJK overrakte Sv. Storgård klubben en kaffemaskine og et større antal tebreve. - Sidstnævnte passer ganske til medlemmernes drikkevaner!

Den officielle del af aftenen sluttede med en forevisning af 2 film om JMJK. Først vist en sort-hvid 16 mm film, optaget af pressefotograf Jørn Timm. Filmen rummede interessante optagelser fra 1956 af klubbens gamle anlæg, og man så også scener fra JMJKs anlæg på udstillingen "Danmark rundt med modelbaner" i Århus Hallen, januar 1957. De gamle filmoptagelser vakte vild jubel!! - Derefter vist en smalfilm optaget af Finn Lekbo i begyndelsen af 1970'erne, visende det nye anlæg med to-skinne drift.

#### JUBILÆUMSUDFLUGT

Søndag den 27. oktober afgik JMJKs jubilæumstog kl. 10.10 fra Århus H. efter at være annonceret over perronhøjttalerne. Toget var oprangeret af motorvogn MO 1954, udflugtsvogn AU 405 og personvogn CP 3244. Turen gik nordpå, og efter et kort ophold i Hinnerup, hvor klubbens sekretær stod på toget (!), fortsatte man til Randers. Her kørte toget ud til remisen, så turde tagerne kunne bese det veteranmateriel, som opbevares der. Et af klubbens medlemmer (DSB-ansat) startede traktor 52 ("klædeskab") og trak hermed Jernbanemuseets høje F-maskine nr. 428 ud på drejeskiven for fotografering.

Også Jernbanemuseets diesel-lokomotiv DSB MX 132 opbevares i Randers, og flere af JMJKs medlemmer aftalte på stedet, at man i fællesskab ville bygge en model af lokomotivet.

I remisen studerede man damplokomotiverne E 996, E 991 og R 946, ligesom man beundrede den træbeklædte I kl. vogn litra AF. Vognen ejes af Jernbanemuseet, og er iøvrigt istandsat i Aalborg af langtidsledige. Ude i det fri var der

lejlighed til at se RHJs sneplov. Den blev bygget af SCANDIA i 1920, og ved banens nedlæggelse i 1969 blev den købt af en privatmand. Siden har den stået ved remisen i Randers, men sneploven er idag i en sørgelig forfatning.

Efter en halv times ophold i disse herlige omgivelser fortsatte turen til Fårup på strækningen Randers-Hobro. Her forlod vi hovedbanen, og fortsatte kørslen på Mariager-Handest Veteranjernbane, også kaldet MHVJ. Undervejs på den smukke tur til Mariager blev der arrangeret fotostop flere gange. Samtidig voksede stemningen i udflugtsvognen, hvor 2 af klubbens kvindelige "supporters" stod for salget af øl og vand.

I Mariager var der godt 2 timers ophold med mulighed for at bese DJKs rullende materiel, og kl. 16.30 var der afgang mod Århus, som blev nået 2 timer senere. - En dejlig jubilæumsudflugt var til ende.

#### ÅBENT HUS

I week-enden 2.-3. november havde klubben arrangeret åbent hus for alle interesserede. "Aarhus Stiftstidende" havde omtalt arrangementet, og trykte invitationer var fremlagt i byens hobbyforretninger. Resultatet var, at omkring 100 voksne og børn i hold fik set vort anlæg i funktion i løbet af week-enden. Gæsterne betalte en beskedent entre, og arrangementet bidrog hermed til, at jubilæumsfestlighederne kunne afholdes uden helt at dræne klubkassen.

Jubilæet blev rundet af med yderligere besøg på anlægget. Onsdag den 6. november og den 13. november havde vi inviteret ansatte ved DSB til at se anlægget. Mange tog mod invitationen, og sammen havde vi nogle hyggelige timer med megen god jernbanesnak.

#### ADRESSER

Jydsk Model Jernbane Klubs anlæg har til huse på Århus H., opgang G, 5. sal. Der afholdes byggeaften hver onsdag kl. 19.30 - 22.00.

Henvendelse om besøg på anlægget kan ske til Finn Lekbo, Silkeborgvej 205, 8230 Åbyhøj, tlf.: 06-154409.

Henvendelse angående JMJKs tegnings- og fotoarkiv samt JMJKs forlag kan ske til Niels Jørgen Hansen, Nørre Alle 79, 8000 Århus C., tlf. 06-138743.

# Vi Bygger

## EMALJE-REKLAMESKILTE - I MODEL

For et år siden, i SP 1984/4 efterlyste vi en forretning, der ville påtage sig at fremstille små kopier af de emalje-reklameskilte, der engang var at se på næsten enhver jernbanestation/trinbræt.

Firmaet FELIX Modeller i Risskov er begyndt en fremstilling af sådanne skiltekopier i modelstørrelse. På grund af problemer med at få trykt skiltene som fler-farvetryk og med læselig tekst, har man i stedet for valgt at udgive skiltene som farvefotografier. Tillige af hensyn til læseligheden har man valgt at nøjes med at nedfotografere til ca. 1:80.

Resultatet er meget fint. Der er tale om utroligt fine farve-gengivelser på farvefotografier, der hver gengiver 7-9 reklameskilte. Disse skilte vil virkelig kunne pynte op på en stationsmodel eller på f.eks. kroen på den anden side af stationsvejen.

Hvert "fotografi", der som nævnt gengiver 7-9 reklameskilte koster kr. 22,- og forhandles hos:

Felix Modeller,  
postboks 2088  
8240 Risskov eller  
PÅ SPORET  
Vesterbrogade 165,  
1800 Frederiksberg C.

E.V.P.

PS. Af forskellige, til dels uforklarlige - men også af absolut uundskyldelige grunde er denne lille artikel faldet ud af sin rette sammenhæng.

Den burde have været bragt i 21. årgang, nummer 4, men det kunne ikke nås, fordi skiltene først fremkom på et tidspunkt, hvor bladet var 99% færdigt. Den skulle derfor have været bragt i 22. årgang, nummer 1, men blev glemt af den senile redaktør.

Til gengæld kan man i 22/1 på foto af bygning H. kroen, se det fornemme resultat ved benyttelse af disse skilte.

Red. undskylder!!

# De Gode Gamle Dage

Tiden efter århundredskiftet var på mange måder en spændende tid, hvor mange af de bekvemmeligheder, vi i vore dage omgiver os med, var ved at komme frem. Det gælder ikke mindst elektriciteten, således som der tidligere er vist eksempler på.

Også indenfor jernbanerne var der ved at ske forandringer, således som det vil fremgå af følgende citater. Dog først endnu et par eksempler på, hvilke problemer man tidligere havde for at kunne køle godset under transporten, fremskaffelsen af is til dette formål foregik fremdeles på samme måde, som det må have været tilfældet gennem århundreder.

Fredericia, den 23/1 1911

Banebestyreren i 2' Kreds.

Hoslagte Regning over Levering af Tang til Brug ved Indretning af en midlertidig Oplagsplads for Is ved Esbjerg Stations Ishus tillader man sig at oversende Hr. Banebestyreren under Henvisning til Paategning af 22/10 f.A. - J. Nr. Ha 903/10 paa Skrivelse af 14. s.M.

Fremskaffelsen af isen var et andet problem, milde vintre gav ikke brugbar is, således som det fremgår af følgende brev:

Fredericia, den 11/3 1911

Direktøren for Trafikafdelingen.

I Besvarelse af Hr. Direktørens Skrivelse af 6' ds. - J. Nr. 6262 - meddeles, at Odense og Esbjerg ikke har kunnet forsynes med indenlandsk Is, fordi denne i Egnen omkring de nævnte Byer ikke har haft den betingede Tykkelse af mindst 2 Tommer.

Men som allerede sagt, nye tider var på vej, i det følgende nogle eksempler på, hvorledes denne udvikling afspejler sig i de gamle breve.

Følgende drejer sig om afskaffelsen af brugen af stationsklokken.

Fredericia, den 6/1 1911

Videresendes til Trafikbestyreren i 3'Kreds.

Man maa med 1'Kreds være enig i, at Afskaffelse af Signalerne 5 og 47 og Indførelse af den mundtlige Afgangstilladelse fremmer Udvekslingen af rejsende og dermed Toggangen. Derimod mener man ikke at have indhøstet tilstrækkelig Erfaring for, hvorvidt der virkelig er Anledning til eller Nødvendighed for at indføre Hjælpedidler som foreslaaet, men særlig Indberetning vil til sin Tid blive fremsendt herom. Skulle man allerede nu træffe Valget mellem nævnte 2 Alternativer, vilde man foretrække det første, som det mest ideelle til Brug ved Gennemførelse af Tanken om lydløs Togafgang.

Natsignalet bør formentlig dog have en anden Farve end den foreslaede, f.Eks. blaalig, for at undgaa Forveksling med Bevægelser foretagne af Postvæsenets Personale med de nu af dette benyttede Signaler, gult Lys.

Afgørelsen af sagen trak i langdrag, men den blev kendt af offentligheden, således som følgende brev viser:

Fredericia, den 5/1 1913

Hr. Sagfører G. Møller,  
Middelfart.

I Besvarelse af Deres Skrivelse af 29'f.M. meddeles, at der ikke er truffet nogen Bestemmelse om Afhændelse af Statsbanernes Stationsklokker, og at man derfor ikke har nogen saadan til Salg.

At nye tider var på vej, ses af følgende skrivelse:

Fredericia, den 25/10 1913

Direktøren for Trafikafdelingen.

Damekupéerne i vore Baners Tog benyttes ikke længere i en saadan Udstrækning, at det kan betragtes som økonomisk forsvarligt at opretholde de i Ordre G 217, Punkt 6 givne Regler for de nævnte Særkupéers Indretning i Togene.

Foranlediget heraf tillader man sig at henstille,

- 1) at Damekupéerne inddrages i de Tog, som planmæssigt udelukkende formeres af Side- eller Midtgangsvogne.
- 2) og at Antallet af Damekupéer indskrænkes i de øvrige Tog.

Det tilføjes, at man flere Steder i Udlandet er gaaet bort fra Etableringen af Damekupéer og at den foranstaaende Henstilling i Hovedsagen er i Overensstemmelse med Udtalelser indhentede hos Stationerne i herværende Kreds.

Indførelsen af sidegangsvogne gav ejendommeligt nok problemer, hvilket resulterede i følgende skrivelse:

Fredericia, den 21/6 1909

Trafikbestyreren i 4de Kreds.

Hoslagt tillader man sig at oversende til den ærede Kreds et Udkast til Rundskrivelse, som foreslaas udsendt til Togpersonalet i Jylland-Fyn, forsaavidt der mellem Kredene kan opnaas Enighed derom.

Der er ved Sidegangsvognenes Fremkomst i større Tal kommet nye Forhold frem, som vort Togpersonale endnu ofte staar lidt uforstaaende overfor, idet det vedblivende opfatter sin Virksomhed som udelukkende kontrollerende, medens det under de nye Forhold maa retledes til ogsaa at betragte Hensynet til de rejsendes Velbefindende under Rejsen som en Faktor af Betydning.

Kredsen er af den Mening, at det ikke er god Vilje, der mangler hos Personalet, men at der blot er nogen Usikkerhed hos det overfor de forandrede Forhold. Rundskrivelsens Affattelse er sket under Hen-

syn hertil. Man anmoder Kredsen om at udtale sig om, hvorvidt den kan tiltræde, at Skrivelsen udsendes, eventuelt om den ønskes ændret og da hvorledes.

Rundskrivelsen kan eventuelt udfærdiges her. Hvis dette kan tiltrædes, bedes det opgivet, hvormange Eksemplarer der ønskes. Ligegyldende Skrivelse af sendt til Trafikbestyreren i 3dje Kreds.

Også med hensyn til godsvognene skete der i disse år fremskridt. I denne forbindelse må det huskes, at luftbremse i godstogene ikke kendtes:

Fredericia, den 11/3 1910

Direktøren for Trafikafdelingen.

Kredsen skal tillade sig at henlede Opmærksomheden paa, at Bremsehusene i vore Godsvogne gennemgaaende er for lave, og at dette ogsaa er Tilfældet for de i de seneste Aar leverede Vogne. Man har saaledes undersøgt Qe- og Qf-Vogne, leverede i 1908, og udfundet, at Højden fra Gulv til Loft kun er 67-68", eftersom der maales i Husets Midte eller ved Siderne, da Taget er lidt hvælvet. Herfra gaar endda ca. 1½", som den paa Gulvet anbragte Rist optager. De fleste af vore Folk kan derfor ikke selv med blottet Hoved staa oprejst i Huset og maa følgelig ved Ud-kig, og naar de bereder sig til Bremsning eller foretager denne staa bøjet.

I Vognene af samme Type er dernæst Bremse-svinget anbragt i en Højde af 52" fra Gulvet, hvorfor mindre Folk ikke er i Stand til at lægge fornøden Kraft i Bremsningen.

Kredsen skal henstille, at der skænkes dette Spørgsmaal Opmærksomhed ved kommende Nyanskaffelser af Vogne.

Med hensyn til datidens trækraft - damplokomotiverne - får man gennem følgende brev disse oplysninger:

Fredericia, den 27/5 1910

Maskinbestyreren i 2'Kreds.

I Gensvar paa Hr. Maskinbestyrerens Skrivelse af 23'ds - J.Nr. 2519 - skal Kredsen tillade sig at meddele, at B-maskinerne i Øjeblikket er tilstrækkelig paa Midtbanen til det Brug, der gøres af dem, naar undtages Turen 990 Skjern-Herning, ved Udførelsen af hvilken det vilde være heldigt at have en stærkere Maskine.

Ogsaa for den kommende Tid maa man anse nævnte Maskiner for tilstrækkelige, saalænge de kan præstere det i Træktabellerne angivne Arbejde ogsaa i Togarten H.P./70 Km. Sidstnævnte hurtigere Togfremførelse kunde man tænke sig vilde komme til Anvendelse i den kommende Tid i højere Grad end nu.

Man er nærmest tilbøjelig til at mene, at de nye Baner vil give en forholdsvis større Forøgelse af Midtbanens Godsbefordring end af dens Personbefordring, og maa derfor anse det for meget betimeligt at forøge Antallet af Godsmaskinerne.

Og dermed fik B-maskinerne lov til at køre en del år endnu, den sidste blev udrangeret i 1932.

Vamdrup station var grænsestation på den østjydske længdebane og der forekom derfor en del rangerarbejde. Ikke uden problemer, som det ses af følgende:

Fredericia, den 27/10 1911

Tilbagesendes Maskinbestyreren i 2'Kreds med Bemærkning, at Anvendelse af en Hs-Maskine i Vamdrup utvivlsomt vil medføre saavel Togforsinkelser som andre Ulemper paa denne Station. Kan Hr. Maskinbestyreren imidlertid ikke paa anden Maade skaffe Udvej for en F-Maskine andetsteds fra vil man dog være nødt til at se bort fra disse Ulemper, da en Hs-Maskine er absolut uanvendelig paa Odense Havnebane.

Vamdrup stationsbygning, der var opført af træ, var iøvrigt brændt den 7. februar 1911. Denne begivenhed spores kun i 1 brev i de gamle kopibøger:

Fredericia, den 10/2 1911

Direktøren for Regnskabsafdelingen.

I Forbindelse med Telegrammer herfra af 7de og 8de ds. angaaende den nedbrændte Stationsbygning i Vamdrup skal man tillade sig at meddele, at det efter nu foretaget nøjagtig Undersøgelse er konstateret, at der ved Branden ikke er bortkommet eller beskadiget betroet Gods.

Behovet for rangermaskiner var i årene umiddelbart før den 1. verdenskrig stort forskellige steder, i Middelfart forsøgte man sig med følgende løsning:

Fredericia, den 25/10 1912

Driftsbestyreren for Nordvestfynske Jernbane, Odense.

Da det formentlig bliver nødvendigt at give Middelfart Station nogen Maskinkraft til Rangering og Havnebanekørsel, tillader man sig at forespørge, om Deres Bane har en Maskine i Middelfart og om den eventuelt vil kunne stilles til Disposition og da for hvilken Betaling pr. paabegyndt Time.

Det bemærkes, at Maskinen under almindelige Forhold antagelig kun vil behøves nogle faa Timer For- og Eftermiddag, men under særlige Forhold kan der blive Brug for den i indtil 6 Timer paa 1 Dag.

Efter Omstændighederne turde man imødesee et æret Svar snarest belejligt.

Svaret fra privatbanen må have været imødekommende, for nogen tid efter finder vi følgende brev:

Fredericia, den 21/11 1912

Direktøren for Trafikafdelingen.

Idet man herved fremsender en af Trafikinspektør Koch til Kredsens videre Behandling afgiven Sag med Bilag angaaende Rangeringen paa Middelfart Havnebane, skal man tillade sig at fremsende vedlagte Tilbud fra Driftsbestyreren for Nordvestfynske Jernbane om Afgivelse af Lokomotiv til denne Rangering.

Tilbudet, der fremkommer efter en med den fungerende Driftsbestyrer for nævnte Privatbane Hr. Ingeniør Stensballe ført mundtlig Forhandling er bygget over Betingelserne for Udleje af Statsbanernes Lokomotiver m.m. og Beløbet 25 Kroner for 4 Timer fremkommer saaledes:

Fast Afgift pr. paabegyndt Døgn.....	4 Kr. 50 Øre
Tillægsbetaling 4 Timer á Kr. 1,10.....	4 Kr. 40 Øre
Forbrug af Kul ect. 4 Timer á Kr. 2,00.....	8 Kr. 00 Øre
1 Pudser mere i Middelfart remise.....	5 Kr. 00 Øre
Avance.....	3 Kr. 10 Øre

Ialt 25 Kr. 00 Øre

Beløbet 4 Kr. for hver overskydende Time fremkommer saaledes:

Tillægsbetaling pr. Time....	1 Kr. 10 Øre
Forbrug af Kul ect. pr. Time	2 Kr. 00 Øre
Avance.....	90 Øre

Ialt 4 Kr. 00 Øre

Kredsen er af den Formening, at det under normale Forhold som Regel vil være nødvendigt at have Maskinen til Tjeneste 5 timer om Dagen paa alle Hverdage, og at det kun undtagelsesvis vil forekomme, at Maskine kan undværes i Tiden 6-7 Em. Det vil iøvrigt af Hensyn til Vognenes hurtige Afsendelse som oftest være uøkonomisk at lade dem henstaa ved Havnen Natten over fremfor at hente dem til Afsendelse samme dag eller den paafølgende Nat.

Da vor Maskinafdeling formentlig ikke vil kunne afgive den nødvendige Maskinkraft uden at det kræver større Bekostning, kan Kredsen i og for sig anbefale, at Tilbudet modtages, for saa vidt der ikke haves Betæneligheder ved at skabe Præcedens for, at Privatbanerne faar Betaling for den Hjælp Statsbanetilslutningsstationer tager af Privatbanernes Maskiner til Rangeringsarbejder.

Hest til Rangering paa Pladsen vil kun kunne undværes, hvis Maskine haves til Raadighed paa Stationen saa godt som hele Dagen. Man skal bemærke, at Kørselsentreprenøren, der nu besørger Transporten af Vogne over Havnebanen, forlanger 160 Kr. om Maaned for en enkelt Hest til Rangering paa Stationspladsen og 50 Kr. maanedlig for Renholdelse m.m., naar Havnebanekørslen falder bort, mod henholdsvis 105 Kr. og 15 Kr. nu. Selv om den forlangte Betaling maa siges at

være altfor høj, vil det dog sikkert blive nødvendigt at forhøje det nuværende Vederlag noget.

I årene før 1. verdenskrig var brugen af bænkevogne meget udbredt. Følgende brev fortæller lidt om, hvorledes og med hvad de var udstyret, når de blev benyttet:

Fredericia, den 21/8 1909

Trafikbestyreren i 3dje Kreds.

Under Henvisning til Kredsen Telegram af 12te ds. meddeles, at følgende QD Bænkevogne er demonteret i herværende Kreds.

33855, 33957, 33861, 33870, 33846, 33882, 33873, 33933, 33880, 33643.

Der er sendt 60 Bænke, 20 Skilte og 19 Lygter Aarhus H.

Følgende Ventesalsbænke er udtagne af QD Vogne og sendt til Hjemstedsstationerne:

Af Qd 33846: 3 Skive Holdeplads og 2 Roslev af QD 33882: 2 Viksø, 2 Frederikssund og 3 Kjøbenhavn H.G.

Af herværende Kreds' Ventesalsbænke, der er afgivet til Bænkevogne, mangler endnu følgende:

Vedsted 4, Ribe 1 og Laven 2.

Vi vil slutte for denne gang med følgende brev om en anden type vogne, hvis anvendelse formentlig først sluttede, da damplokomotiverne forsvandt fra trafikken:

Fredericia, den 18/10 1911

I Besvarelse af Hr. Trafikbestyrerens Skrivelse af 12'ds - J.Nr. 6290 - meddeles, at de i Odense stationerede 2 læssede Bremsevogne kan inddrages.

De øvrige paa Stationer i herværende Kreds stationerede Bremsevogne maa fremdeles anses for nødvendige.

Ib V. Andersen

## KUPESNAK

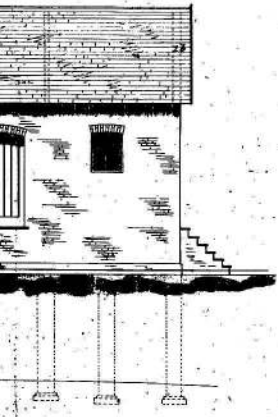
BUREAU - hvor længe endnu??

Som læser af (og abonnent på) SIGNALPOSTEN og som tjenstgørende ved Jernbanepostkontoret er det naturligt for mig, at jeg (næsten) altid har fotografiapparat med på arbejde - man kan jo aldrig vide...

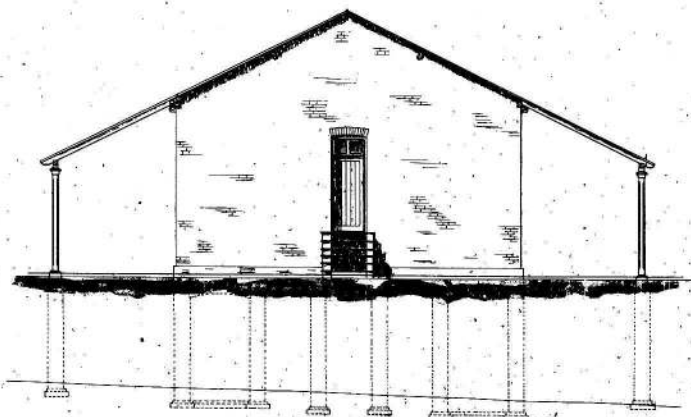
I sin spareiver anvender P+T i dag samme taktik, som DSB gjorde ved talrige banedlæggelser for ca. 20 år siden: Man indsætter en (eller flere!) lastbiler, der så kører parallelt med bureauet. Den post, der hidtil er blevet transporteret pr. bane, kører nu i stedet på landevejene. - Aha, siger ledelsen i P+T, enhver kan nu se, at der ikke er grund til at bibeholde bureauer-

My 1143 (+ MO 1953) med Kh-Ar BUR 541 i Fa (6/7-1982)



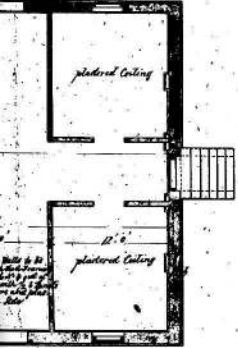
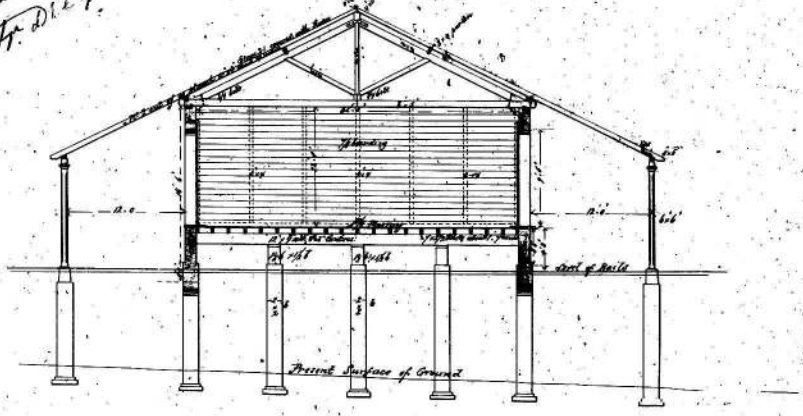


End Elevation,



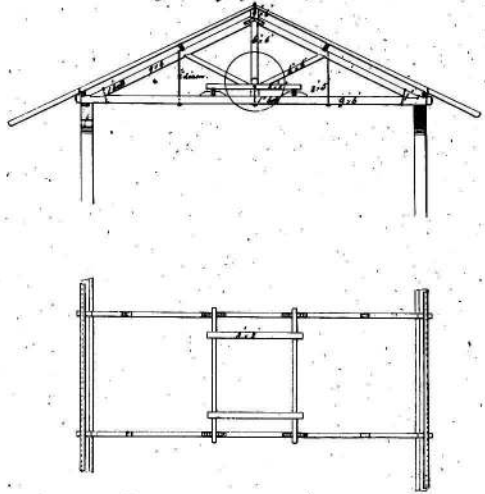
*notes  
 Fr. Dreyer?*

Cross Section,



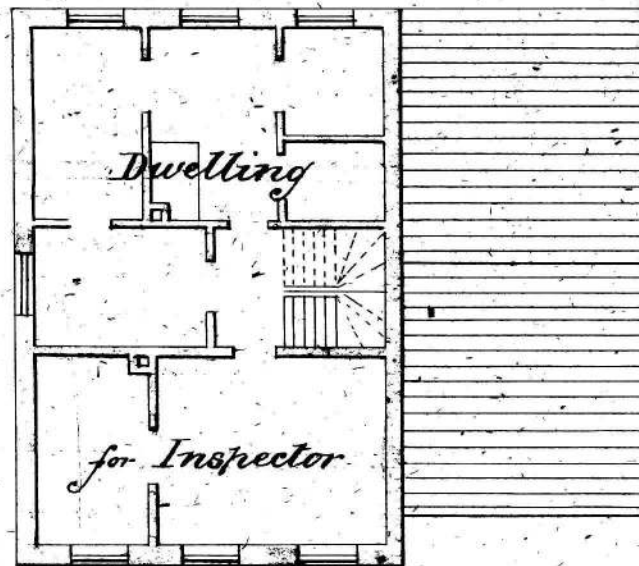
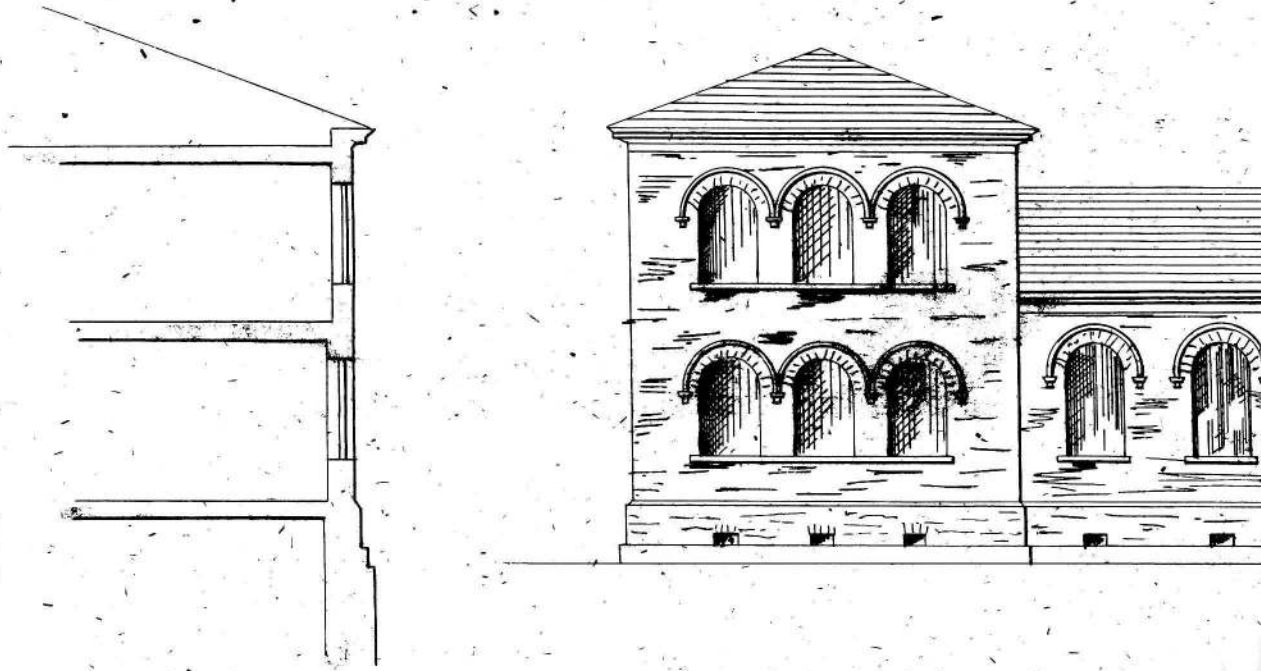
*Accompanying my letter 3379  
 June 16<sup>th</sup> 1852  
 for Mr. Hansen  
 W. S. ...*

Roof principals and Bowers  
 for carrying Wheel & Cicle.

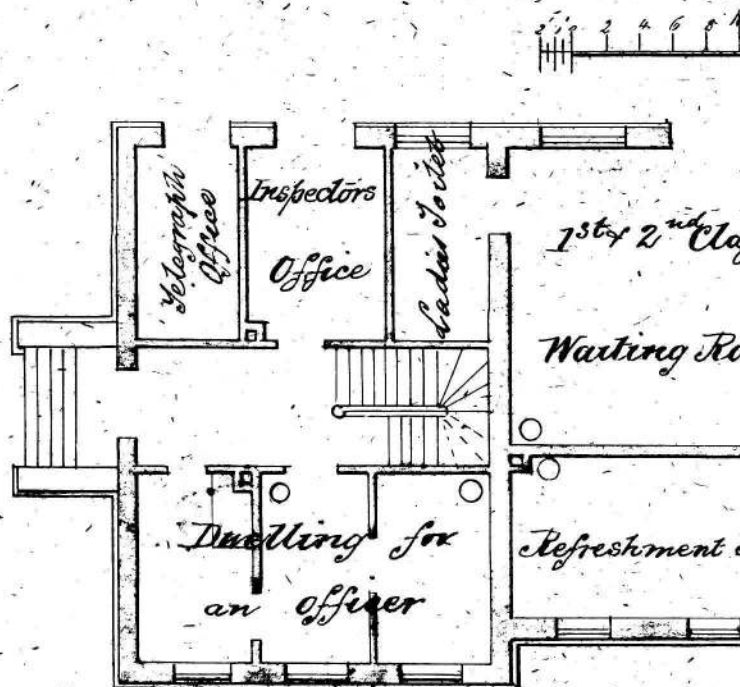


*Sealand Railway  
Købskilde to Korsør*

*Design for*

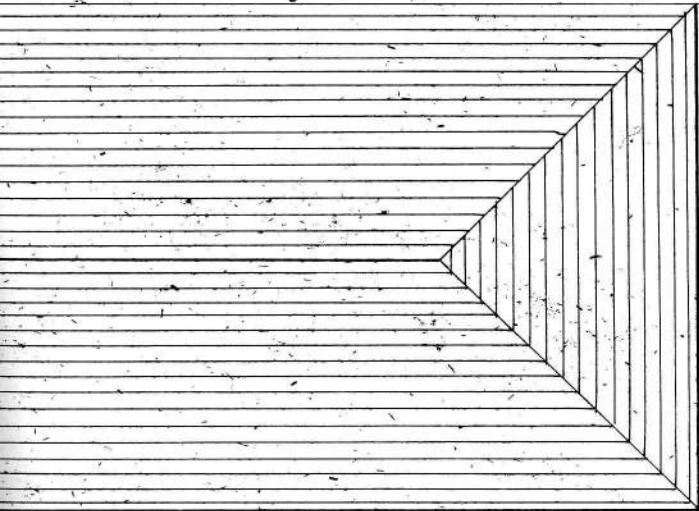
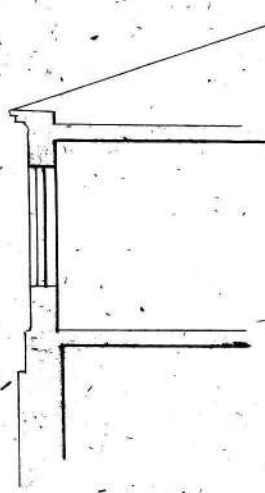
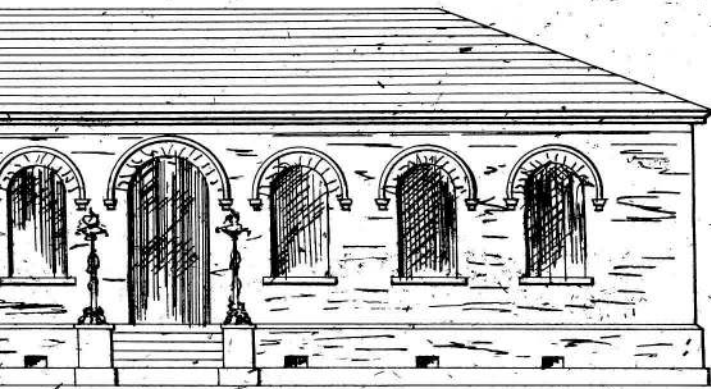


Nedfotograferet tegning fra Rigsarkivets gemmer. Størrelsesforhold: ca. 1:143



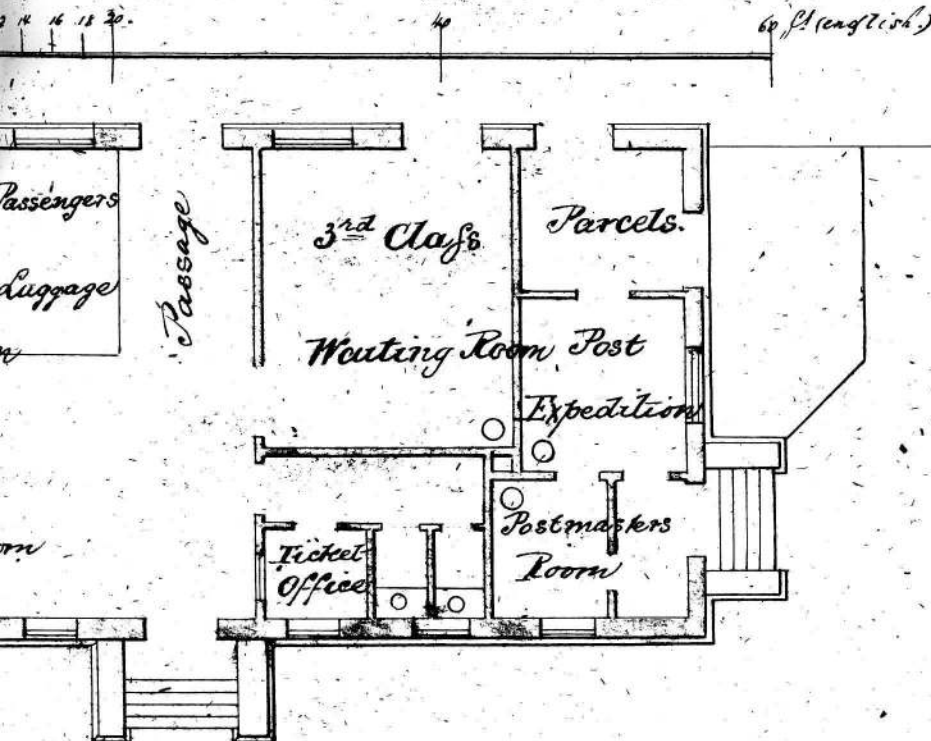


*Main Building at Sorø Station*



*Accompanying my letter  
No 1576. Oct 13 - 1853  
for Mr. Hindesen  
Mytboer  
at  
Silkeborg and am Kolding  
1853.*

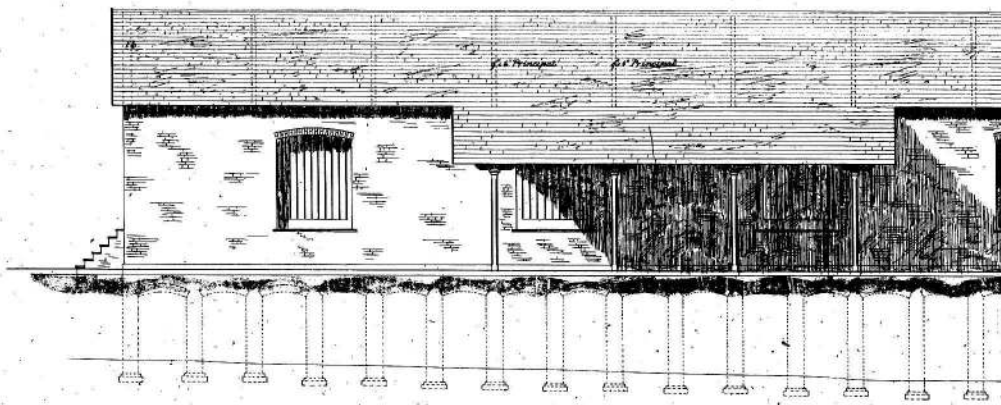
*H. Dreyer.*



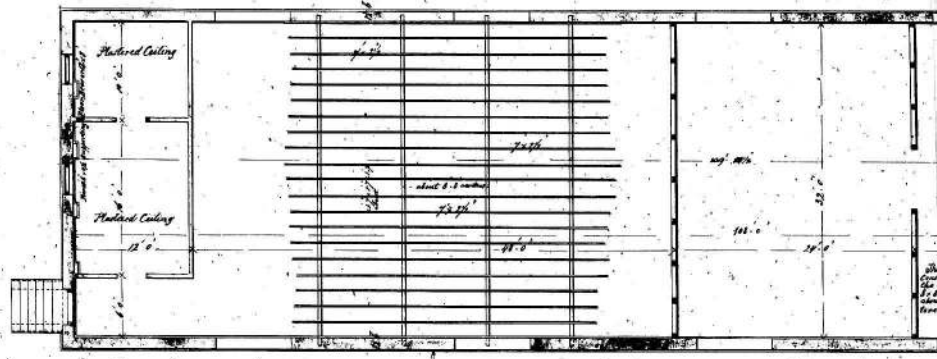
*Sealand Railway.  
Roeskilde to Korsør.*

*Aggøret af Jernbanens Tekningsskisse  
for et Godstæppe af 6 Juli 1857.  
Sjælland den 10. Juli 1857.  
[Signature]*

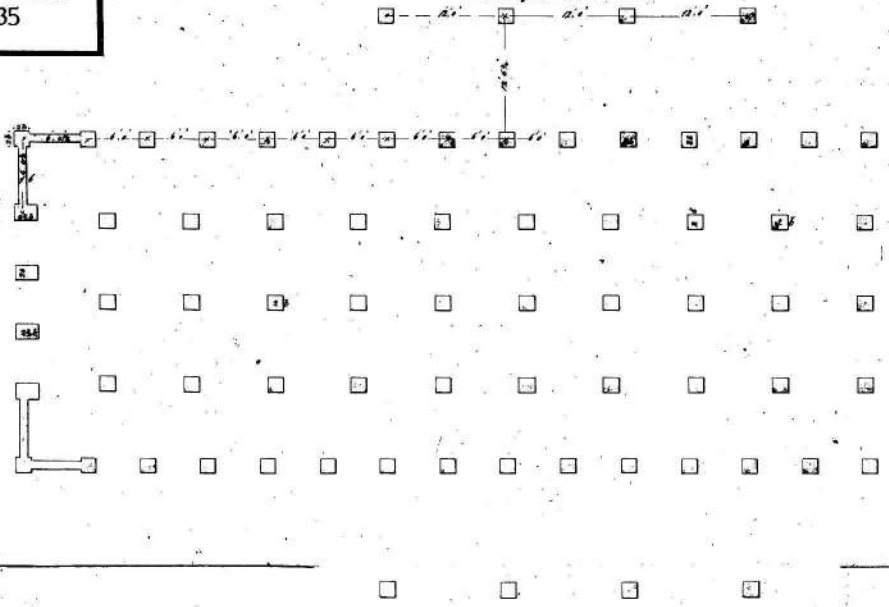
*Slagelse Station.  
General Drawing of Goods Shed,  
Elevation.*



*Sectional Plan thro' Windows,*



*Plan of Foundations,*



Nedfotograferet tegning fra Rigsarkivets gemmer. Størrelsesforhold: ca. 1:235





ne, og man har derefter et alibi for at nedlægge disse!

Jeg har været ansat på "Jernet" siden 1982, og bare på de fire år er, alene ved Jernbanepostkontor 1 (d.v.s. Sjælland, Lolland, Falster og Fyn), følgende bureauer nedlagt:

Kh-Fa BUR 541,  
Fa-Kh BUR 3054,  
Ng-Od-Svg BUR 7213,  
Svg-Od BUR 2781,  
Nf-Kh BUR 9564,  
Kb-Kh BUR 4296,  
Hk-Nks BUR 1,  
Nks-Hk BUR 28,  
Sg-Tø BUR 4851,  
Tø-Sg BUR 4884,  
Kh-Hi-Hg BUR 91307.

Det forlyder iøvrigt, og jeg må understrege, at det er et rygte, der ikke er bekræftet, at, da bureauet på Nordbanen, BUR 91307, var blevet afløst af biler, måtte en del nordsjællandske postkontorer i adskillige uger udbetale overarbejdsbetaling til brevbererne på grund af at posten kom for sent frem. Der var vist også noget med, at man havde "glemt" at medregne udgiften til, at bilerne skulle hjem igen! Hvor blev besparelsen af?

Det slutter imidlertid ikke her. Kh-Nf BUR 5093 (ma-fre) samt weekend-bureauerne Kh-Ab-Kh BUR 595 - 594, Kb-Kh-Kb BUR 9476 - 2417 og (Nsk)-Nf-Kh-Nf BUR 5056 - 5015 påregnes nedlagt ved næste køreplansskifte (altså pr. 1. juni 1986).

Man opererer med en plan, der forudsætter, at bureaukørslen på Sjælland er ophørt senest ved K-89, d.v.s. at man til den tid påregner kun at opretholde de gennemgående landsdels-bureauer.

Desværre ved jeg ikke så meget om, hvad der er sket/sker på "Jern 2" (altså Jylland), men måske nogle af læserne kan supplere? Dog dette: Fa-Es BUR 3605, der kørte i tilslutning til Kh-Fa-Ar BUR 7509, er degraderet til togpost. Desuden er Kh-Fa BUR 541 også faldet væk over strækningen Fa-Ab, samt Fa-Str BUR 3737 er inddraget. Bm-Tdr er også nedlagt/truet af nedlægning. På den "skæve" er BUR 7701 - 7782 inddraget på strækningen Str-Ti-Str.

Ja, kære venner, det er "den rene elendighed" altsammen, så derfor: Gå nu ud og fotografér posttogene, mens de endnu kører - om få år er det s'gu for sent!

Mz 1429 med Kh-Ab BUR 595 (sove- og liggevojnene fortsætter til Fh), afg. Fa (29/5-1983)  
MZ 1415 med Kh-Ab BUR 7593 passerer Ro (23/6-1983)  
LJ M 32 med Nsk-Kh BUR 1092 afventer krydsning i Ryde (28/7-1983)

Efterfølgende bringes køreplaner for bureauerne, som de (køreplanerne) ser ud i dag. Det må erindres, at bureauerne kan afgå før anført tid, såfremt udvekslingen er afsluttet. Interesserede kan i øvrigt på posthuset købe heftet "Postbefordringen i indlandet" (pris ca. 65,- kr.). I dette hefte er anført køretider m.m. for bureauer, togposter, bilkørsler, skibsruter m.m.

BUR 9505/1091 (ma-lø)

Kh-Nf-Msk

Kh	1.40
Ro	uden stop
Kj	2.19 - 2.21
Hz	2.36 - 2.47
Næ	3.01 - 3.38
Vo	3.59 - 4.06
Nv	4.18 - 4.23
Nf	4.35 - 4.58
Sx	5.15 - 5.21
Mrb	5.29 - 5.36
Nsk	6.05

BUR 9584 (ma-fre)

Nf-Kh

Nf	17.45
Nv	18.00 - 18.05
Vo	18.16 - 18.37
Næ	19.01 - 19.31
Hz	19.48 - 19.54
Kj	20.14 - 20.15
Ro	20.38 - 20.46
Kh	21.08

Nsk-Nf-Kh BUR 1036/5072 (ma-fre) fremføres i ordinært tog både på LJ og på DSB (gælder også 5015 - 5072 (sø) og 5056 (lø)). (Også 5093 ma-fre).

BUR 9405 (ti-lø) (9409 (ma))

Kh-Kb

Kh	- 3.00	( 3.24)
Ro	3.23 - 3.33	( 3.45 - 3.55)
Tø	3.51 - 3.56	( 4.11 - 4.15)
Hk	4.07 - 4.19	( 4.24 - 4.36)
Jy	4.38 - 4.43	( 4.54 - 4.58)
Kb	5.00	( 5.14 )

BUR 9482 (ma-fre) (9476 (lø))

Kb-Kh

Kb	- 18.50	( 17.05)
Jy	19.06 - 19.11	(17.23 - 17.28)
Hk	19.34 - 19.47	(17.58 - 18.11)
Tø	20.03 - 20.06	(18.25 - 18.30)
Ro	20.25 - 20.30	(19.01 - 19.06)
Kh	20.53	(19.31 )

Kh-Kb-Kh BUR 2417 - 4280 (sø) fremføres i ordinært tog.

My 1146 med Kh-Hi-Hg BUR 91307 efter ank. til Hg. Pbh-vognen til Hålsingborg er allerede koblet fra og på vej mod færgeren (31/10-1983)

Mz 1436 med Kh-Ar BUR 541 under indkørsel til Md (30/11-83)

I Svg holder BUR 2751 (Mr 4012 /4212 + Pbh) kort før afg. til Odense (17/3 1984)





BUR 9375 (ma-fre)  
Kh-Kø

Kh		19.38
	(kører via Ig)	
Ro	20.03 -	20.13
Rg	20.36 -	20.55
So	21.06 -	21.08
Sg	21.20 -	21.27
Kø		21.42

BUR 9368 (ma-fre)  
Kø-Kh

NgF		18.48
Kø	19.48 -	20.22
Sg	20.35 -	20.41
So	20.52 -	20.53
Rg	21.04 -	21.07
Ro	21.31 -	21.42
Kh	22.08	via Ig.

BUR 9313 (ma-lø)  
Kh-Kø

Kh		2.08
Ro	2.37 -	2.43
Rg	3.10 -	3.25
So	3.38 -	3.49
Sg	4.03 -	4.15
Kø		4.31

Vestbanen betjenes lø aften/sø morgen af BUR 595/594, der fremføres i ordinære tog.

På OHJ og HTJ blev bureaukørslen indstillet ved K-85. Banerne anvender dog stadig bureauvogne af litra Phb i ombygget skikkelse. Al "indmaden" er fjernet, og på hver side er monteret en hydraulisk lift, der muliggør ind- og udkørsel af gitterpaller. Vognene betjenes af banernes eget personale.

På OHJ fremføres vognen i retning mod Nks i tog 1 (ma-lø), og i retning mod Hk i tog 328 (ma-fre) og i tog 18 (lø). På HTJ løber vognen i Sg-Tø 4851 (ma-fre) og i Tø-Sg 4884 (ma-fre).

BUR 7592 (ma-fre)  
Ab-Fa-Kh

Ab		19.52
Hb	20.21 -	20.23
Rd	20.41 -	20.46
Ar	21.22 -	21.42
Sd	21.58 -	22.03
Hs	22.20 -	22.26
Vj	22.45 -	22.50
Fa	23.07 -	23.29
Od	0.03 -	0.13
Ng	0.31 -	0.48
Kø	1.48 -	2.13
Sg	2.28 -	2.38
Rg	3.01 -	3.07
Ro	3.32 -	3.39
Kh		4.05

OHJ 46 med Nks-Hk BUR 28 pass Allerup nedlagte trinbræt (25/4-1984)

Mz 1425 med Kb-Kh BUR 9482 pass Stenhus kort før Hk (25/4-1984)

Mx 1008 med Nf-Kh BUR 9564 afgang (3/5 1984)



BUR 7593 (ma-fre)  
Kh-Fa-Ab

Kh		21.43
Kø	22.51 -	23.21
Ng	0.21 -	0.34
Od	0.52 -	1.03
Fa	** 1.37 -	1.57
Ar	3.07 -	3.20
Rd	4.00 -	4.12
Hb	4.32 -	4.36
Ab	5.07	

\*\* toget deles i Fa og kører Fa-Ab i 2 afdelinger; BUR 7993 afgår ca. 5 min senere fra Fa og betjener Vj, Hs og Sd.

BUR 7509 (ma-lø)  
Kh-Fa-Ar

Kh		0.40
Kø	1.44 -	2.21
Ng	3.21 -	3.38
Od	3.56 -	4.06
Fa	4.42 -	4.52
Vj	5.09 -	5.13
Hs	5.33 -	5.37
Sd	5.55 -	5.59
Ar	6.13	

BUR 3601 (ma-lø)  
Fa-Es-Rj

Fa		2.20
Kd	2.34 -	2.43
Vn	2.59 -	3.02
Bm	3.20 -	3.22
Es	3.34 -	3.47
Va	4.01 -	4.04
Sj	4.38 -	4.44
Rj	5.01	

BUR 3684 (ma-fre)  
Rj-Es-Fa

Rj		19.42
Sj	20.03 -	20.10
Va	20.58 -	21.05
Es	21.21 -	21.45
Bm	22.00 -	22.01
Vn	22.30 -	22.31
Kd	22.48 -	22.50
Fa	23.08	

BUR 7701 (ti-lø)  
Fa-Hr-Str

Fa		2.05
Vj	2.23 -	2.36
Bb	3.17 -	3.22
Hr	3.41 -	3.53
Ho	4.26 -	4.38
Str	4.50	

BUR 7782 (ma-fre)  
Str-Hr-Fa

Str		20.35
Ho	20.50 -	20.55
Hr	21.22 -	21.29
Bb	21.47 -	21.48
Vj	22.26 -	22.34
Fa	22.55	

BUR 7314 (ti-lø)  
Fa-Oj-Pa

Fa		3.10
Kd	3.27 -	3.35
Oj	4.04 -	4.10
Rq	4.31 -	4.46
Te	5.01 -	5.11
Pa	5.25	

BUR 993 (ma-fre)  
Pa-Oj-Fa

Pa		20.43
Te	20.53 -	20.58
Rq	21.09 -	21.13
Oj	21.31 -	21.34
Kd	22.05 -	22.08
Fa	22.23	

R. Dyssov

# Adams Hjørne

## BANERNES BYGNING OG Udstyrelse

Det er ofte så lidt der skal til for at give modelbanen et mere naturligt og virkelighedstro præg. Eksempelvis ville landstationens læsse- og sidespor vinde meget i udseende om vi foretog en nænsom begroning af græs og langstillet ukrudt imellem og omkring skinnerne på disse arealer. Indtrykket af ringe brug og misligholdelse, grænsende til forfald, kan mildnes eller forstærkes efter behag, omend det nok ikke ligefrem skal give udseende af en ren og skær losseplads. Henkastede ølflasker og konserverdåser er imidlertid et tidløst billede, og prikken skulle hermed være sat over I'et.

Ovenstående må vel henregnes under begreber som patina eller atmosfære og har ikke meget med overskriften at gøre, der iøvrigt er titlen på en af DSB's lærebø-

ger, trykt i Vald. Pedersens Bogtrykkeri 1937. Indholdet svarer ganske til titlen og vrimler derfor med en masse gode ideer til brug for modelbanebyggeren, blandt hvilke jeg så har plukket et par stykker, der havde følgende egenskaber til fælles: det er småting der kan fremstilles i en håndvendning. De vil falde i beskuerens øjne, men ikke savnes dersom de var udeladt. Materialeforbruget er beskedent og kan være næsten hvad som helst. Stiller





ikke krav om større tekniske færdigheder hos udøveren, og vil ikke gribe forstyrrende ind i det bestående anlæg. Endelig er det emner der i lighed med foregående artikler, kan behandles uden skelen til sporvidde og målestok.

For nu at kunne komme ind på førømtalte læslespor må vi igen gennem et sporskifte. Sporskiftet som sådan er ingen "håndevedingsopgave", så det lader vi ligge, men det har eller burde have et såkaldt frispormærke. Hvor to spor slutter til eller krydser hinanden, vil de to spors frie profiler i et vist punkt begynde at gribe ind i hinanden. På den strækning, hvor dette finder sted, vil de to spor ikke kunne benyttes samtidig. Frispormærkerne aftegner imidlertid de grænsepunkter indenfor hvilke sporene frit kan benyttes, - o.s.v., som det fremgår af bogens tekst. DSB og andre baner har selvfølgelig helt bestemte normer for disse grænsepunkter, men som vi ikke bare kritikløst kan dividere ned til den pågældende modelbanes målestok. Frispormærkets placering beregnes ud fra modellens fritrumsprofil, sporskiftets hældning og med et vågent øje for den ekstra udkrænkning visse af vore køretøjer foretager i løb gennem skifter og kurver. Frispormærkerne kan fremstilles af træ eller metal, alt efter behag. Det på tegningen viste som fremstillet af træ, er det ældste. Der knytter sig det kuriosum til dets montering, at dette undertiden foretoges på langs ad sporet, hvorved risikoen for at snuble over det mindskedes!! Bemalingen af begge typer er foretaget i rødt og hvidt, og vil sagtens kunne lade sig se, - også på modelbanen.

Læse sporet er som regel afsluttet med en ende- eller kombineret side- og enderampe, men ellers er alle blinde spor forsynet med en stoppeanordning under en eller anden form. I sin simpleste udgave blot udført som en opkastet jordvold, hvilket nok ikke har været helt korrekt, hvis vi skal holde os til reglementet i DSB's lærebog.

Konstruktionen af sporstopperne er højst forskellig afhængig af de krav, der stilles til dem, - f.eks. af, om sporstopperen skal yde en eftergivende og forholdsvis blød standsning af vognene, eller om en mere brat standsning kan tillades. Valget af typen af sporstopperen er derfor i hvert enkelt tilfælde igen afhængig af, i hvilket spor på stationen sporstopperen agtes op-

Usædvanlig transport, Tåstrup 1970 (P.A.)

DBJ, Ugleenge (B.Kjøller)  
Tønder H., 4/9 1975 (hol)

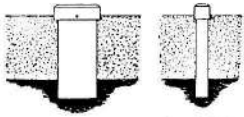


Fig. 84. Frispormærke af Træ.



Fig. 85. Spor med Frispormærke af Træ.

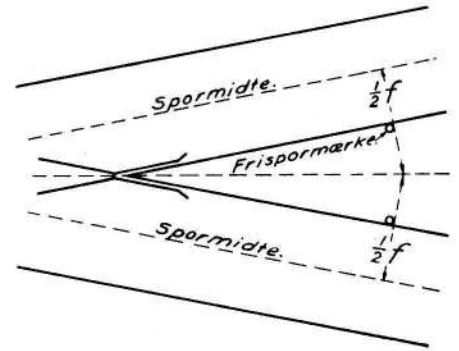


Fig. 88. Maaling af Sporafstand ved Frispormærken.



Fig. 86. Frispormærke af Porcelæn.



Fig. 87. Spor med Frispormærker af Porcelæn.



Fig. 126. Enderampe.

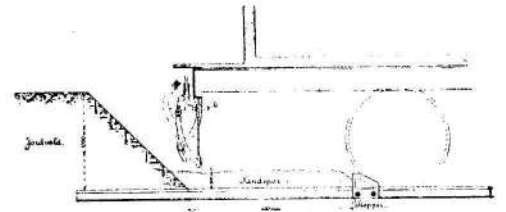


Fig. 89. Spor med Stoppeklodser og Jordvold.

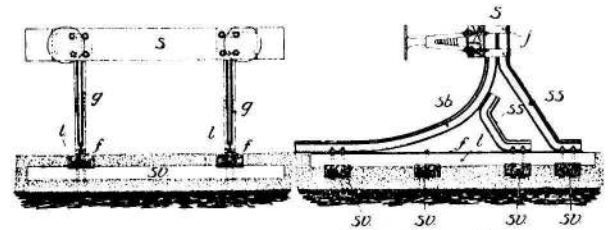
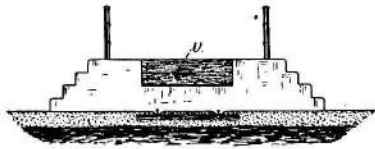


Fig. 94. Høj Sporstopper af ældre Konstruktion.

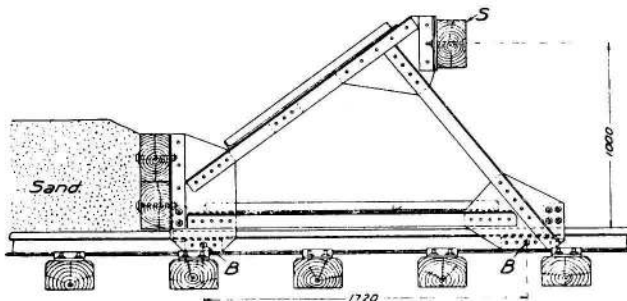


Fig. 95. Høj Sporstopper af moderne Konstruktion.

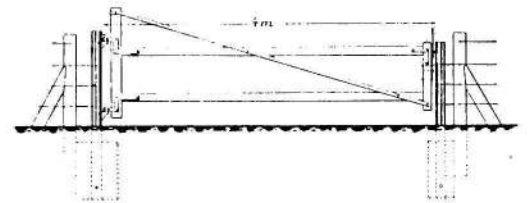


Fig. 67. 4 m Led for ubevogtet Overkørsel.

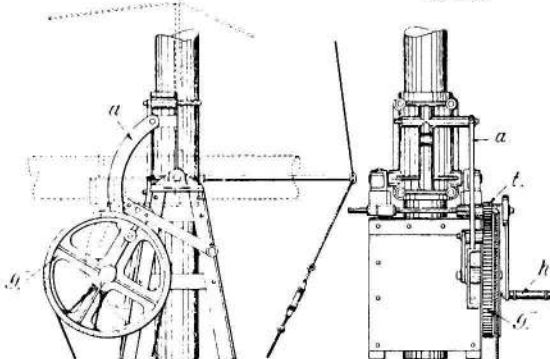
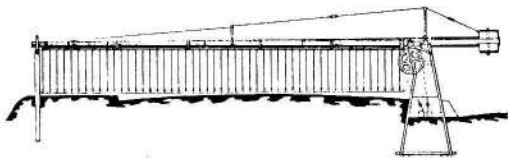


Fig. 71. Nyere Bom til Nærbetjening.

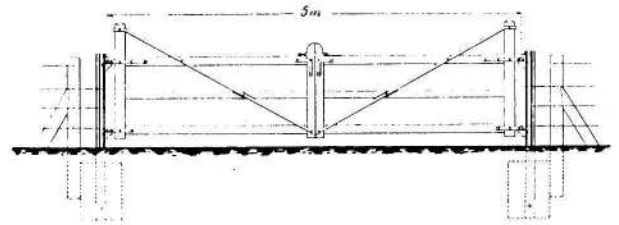


Fig. 68. 5 m Dobbeltled for bevogtet Overkørsel.

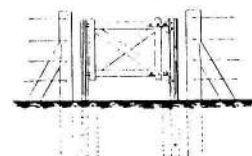


Fig. 69. Selvslukkende Laage.

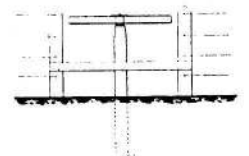
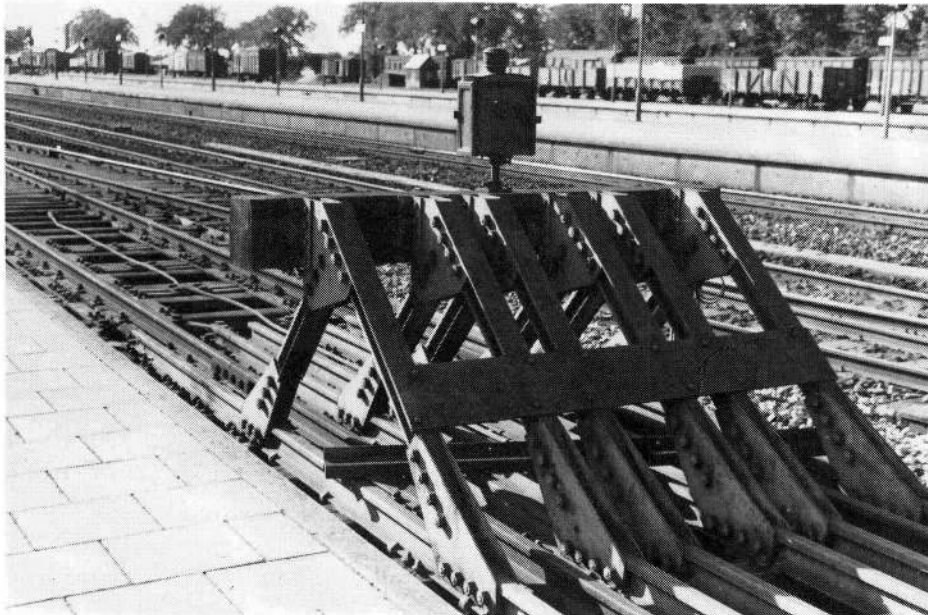


Fig. 70. Drejekors.





ernbanehistorisk Selskab



stillet. Eksempelvis for enden af en blindt endende indkørselstogvej eller for enden af et kort depotspor, og iøvrigt afhængig af pladsforholdene på stationen.

Man skelner ved DSB mellem lave og høje sporstopper, betinget af hvorvidt anslaget mod sporstopperen sker med hjulflangerne eller med vognbufferne, og vender vi tilbage til vor jordvold, må det vel konstateres, at den hører til den lave type. Kaster vi samtidig et blik på tegning fig. 89 erfarer vi, at stoppet i virkeligheden beror på de to stoppeklodser - et sæt består af et højre- og et venstre stykke, derfor såkaldt lav type, efterfulgt af et stykke sandspor afsluttet med jordvolden som yderligere sikring. Forgængeren for de lave stopklodser var forresten et stykke svært tømmer lagt på tværs af sporet og fastgjort til en underliggende svelle, støttet bagud af korte skræstivere. Denne konstruktion blev imidlertid forladt da den udsatte bremsetøjet for beskadigelser.

Det bør ikke tage mange halve timer at fremstille dette system i den aktuelle modelstørrelse. Stoppeklodserne laves af et stykke konservesblik eller lignende, bukket og klemt sammen så det passer omkring skinneprofilen, filet i facon, og derefter loddet på plads. Sandsporet udføres selvfølgelig helt ægte og naturligt.

Eksempler på høje sporstopper fremgår af fig. 94 og 95. Med et par kasserede buffere og fremstillet af gamle skinner som det fremgår af tegningen, vil fig. 94 nok være den letteste at kopiere. De to stødbukke (skinnebuer), på tegningen mærket sb., ligger i forlængelse af kørestrengen og via en fodplade mrk. f. indbyrdes forbundet med skræstivere mrk. ss. Stødbjælken mrk. s. er et stykke tømmer (gammel svelle!) der på modellen let lader sig fæstne ved et par bøjler indsat i træet. Sporstopperen fig. 95 er fremstillet af profiljern, samlet ved knudeplader og nitte- og bolteforbindelser til en jernkonstruktion der hviler på sporet, idet stopperen er fastboltet ved 4 stk. 19 mm bolte (betegnet B i figuren), to for hver skinne-streng. Ved hård påkørsel overrives bolteforbindelserne, og sporstopperen glider ind i sandvolden som skydes sammen og herved bevirker en mere eftergivende

Jæger-stopper. Slagelse 1957. (E.V.P.)

Jæger-stopper. Slagelse 1957. (E.V.P.)

Grov forsømmelse ved manglende led eller anden markering ved overskæringen. DMJKs udstillingsanlæg (hol).



Fig. 74. Svelleskærm ved Banehegnet.



Fig. 75. Svelleskærm med Snebælte.

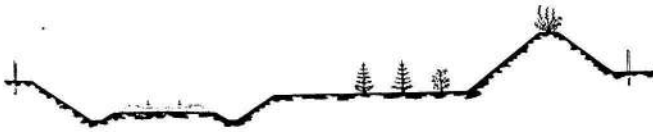


Fig. 76. Jordvold med Snebælte.

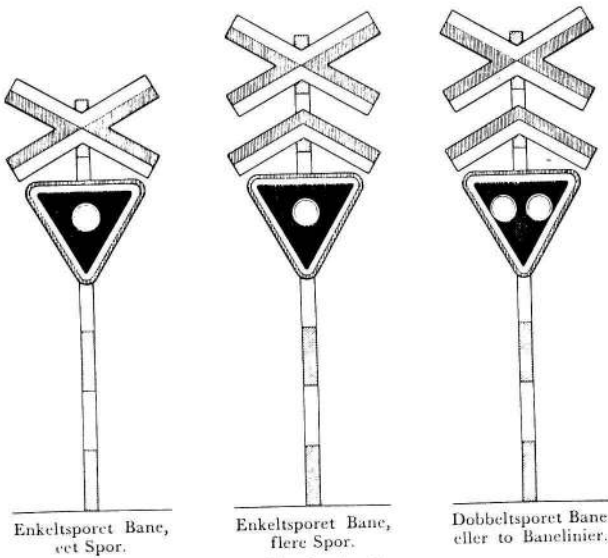


Fig. 73. Lyssignaler.

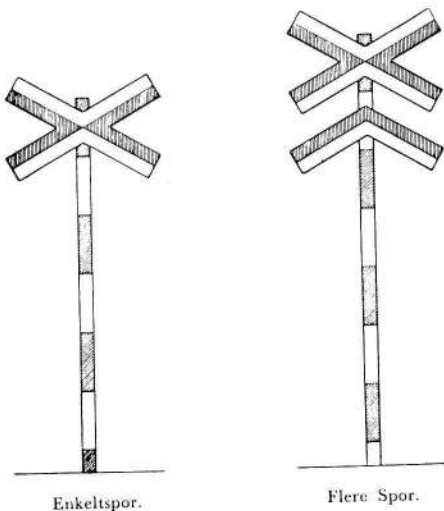


Fig. 72. Krydsmærker.

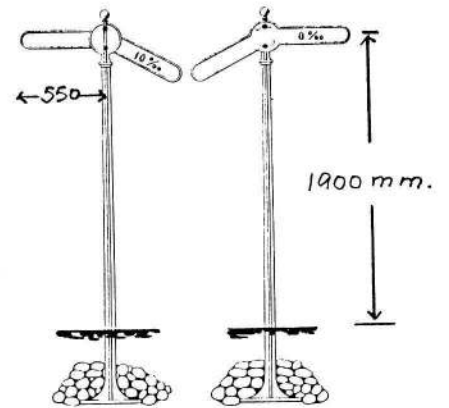


Fig. 78. Faldviser.

Nr. 101 a. »Giv agt«.



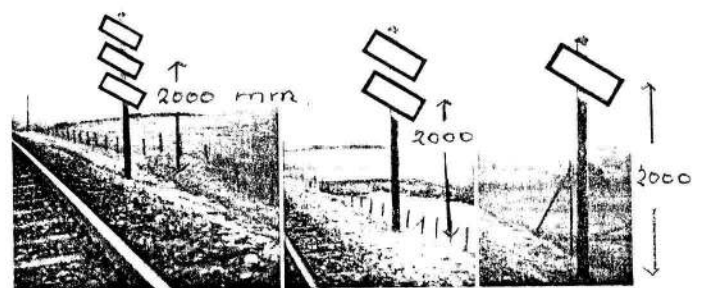
Rektangulær, hvid skive med rød kant og med påskrift »GIV AGT«.

Nr. 101 b. »Giv agt«.

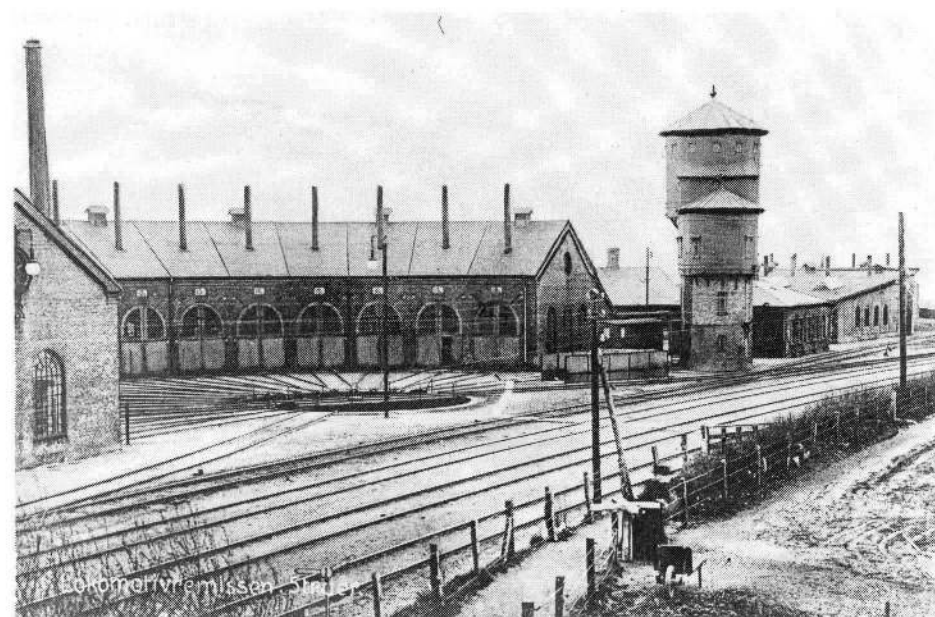
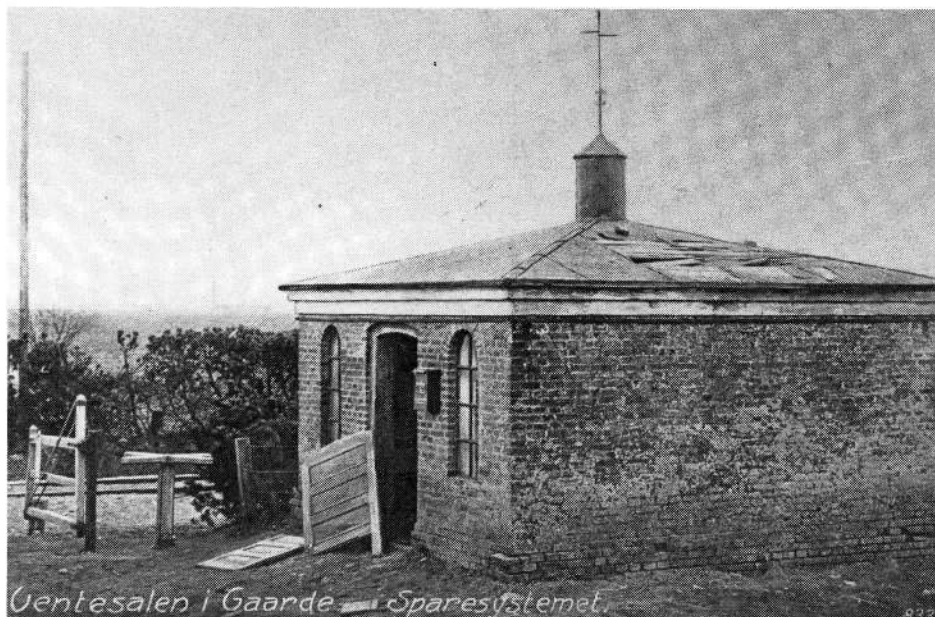


Rektangulær, hvid skive med rød kant og med påskrift »GIV AGT« samt rød skræstreg.

Nr. 105. »Afstandsmærker«.



Skræntstillede, rektangulære, hvide Skiver med rød Kant.



standsning af vognene. Til denne model skal der således anvendes diverse profilerede metalstykker, og det vil koste lidt ekstra loddearbejde, men det er dog ikke værre, end at jeg vil påstå at det kan gøres på en enkelt aften. Om den så også skal kunne fungere som beskrevet ovenstående vil jeg overlade til bygherren at afgøre.

Nu er sporstopperne og frispormærkerne på modelbanen ikke blot sat op som pyntegenstande. De skal naturligvis først og fremmest tjene de praktiske formål de nu en gang er beregnet til, og derfor også fremstilles så de virker efter hensigten. I denne forbindelse kan vi godt løbe ind i et lille problem hvad sporstopperen angår, thi ingen af de her nævnte eksempler er bevidst konstrueret under hensyntagen til rullende jernbanemateriel med automatiske koblinger. Koblinger af denne art på vore modeller fylder for det meste uhyggeligt meget, og vil derfor i de fleste tilfælde hindre det tilsigtede anslag mellem vognbuffer og sporstopper. Situationen vil muligvis kunne reddes ved en forlængelse af stopperens anslag og derved give plads til den udragende kobling, eller vi må hække lidt ved placeringen af stopperens tværgående afstivning. Løser det ikke problemet, ser jeg ingen anden udvej end at ty til nutidige midler, hvor to stykker kraftigt H-jern, forsynet med gummiagtige puder (viskelæder) er solidt forankrede i en nedgravet betonklods for enden af sporet. Hermed har vi så ganske vist forladt stilen anno 1937, men den var måske heller ikke ønsket.

Indhegning af modelbane-banen bliver som regel ikke forsømt, omend indhegningen i de fleste tilfælde blot markeres ved hegns-pælene uden hegnstråd. Sådanne trådhegn er ellers ikke vanskelige at fremstille, men det må indrømmes, at især tråden, hvadenten den er fremstillet af sy- eller metallisk blomstertråd er meget følsom overfor ydre påvirkninger. Der skal ikke mange afsporinger og pillen ved anlægget til før tråden hænger og dasker, og så er vi da bedre hjulpet foruden. Opskriften fra forbilledet ser iøvrigt sådan ud, at trådhegnet består af fire ståltråde, fastgjorte til rå egepæle i 2,5 m indbyrdes afstand. Hegnspælene kunne også være gamle sveller og i det hele taget også være kombineret med levende hegn. En del af

DSB, Gaarde. Postkort Jbm. Bemærk leddet som åbnes ind mod banen.

DSB, Struer. Postkort Jbm.  
Bomme i Nyborg ved Svendborg-banen (P.A.)

statsbanernes sidelinier er dog uindhegnede (1937) og hovedlinierne på korte strækninger, navnlig hvor banen går gennem skov. Vælger vi en indhegning af banen, bør der også gives muligheder for opstilling af de i mine øjne karakteristiske låger og led, sat op hvor sti, markvej og lignende krydser banen i skinnehøjde.

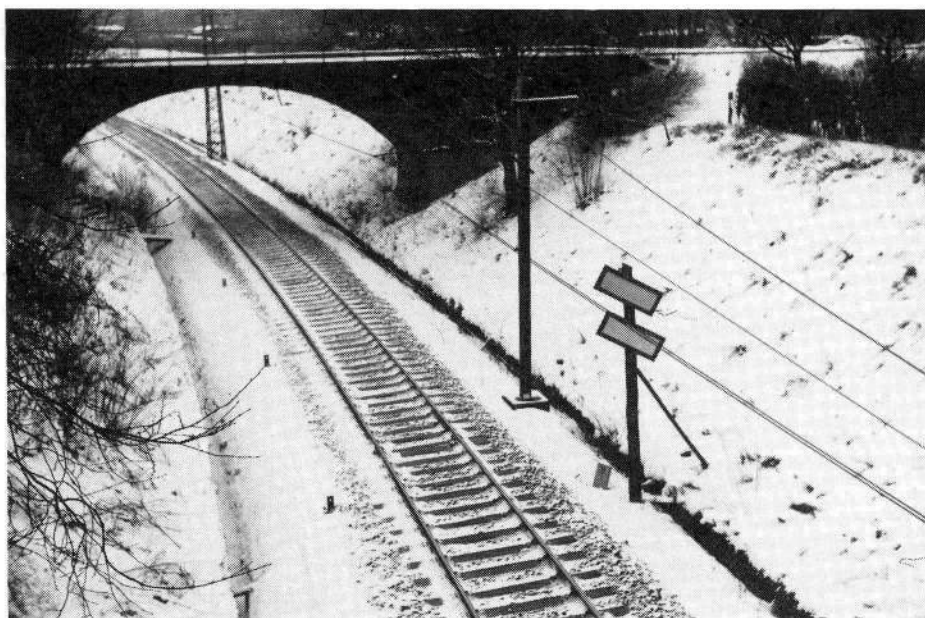
Figurerne 67, 68, 69 og 70 er eksempler på sådanne led, der vil kunne lade sig eftergøre uden større besvær, og dertil understrege og pynte op på den tilsluttende indhegning. Leddet indrettes i reglen til at åbne indad mod banelinien, og ledstolperne må derfor stilles så langt fra sporet, at leddet, når det er åbent, ikke når ind i den frie profil. Ved ubevogtede overkørsler holdes led eller bomme normalt lukkede af brugerne, når de ikke benyttes. Dette har nok været lidt vanskeligt at få overholdt, indtil man fandt ud af at forsyne lukketøjet med låse, hvor nøglen ikke kunne udtages, når låsen var åben. Ved udlevering af nummererede nøgler til brugerne kunne det så konstateres, hvem synderen var.

En bom af de ved statsbanerne anvendte typer er vist i fig. 71. I den ene ende kan bommen drejes om en vandret aksel på et jernstativ forankret i jorden, og hviler i den modsatte ende på en anslagsstolpe forsynet med en gaffel, der fanger enden af bommen. Kontravægten er anbragt af hensyn til afbalanceringen, og gitteret udgør en fuldstændig afspærring. I vandret stilling hviler den ca. 1,3 meter over jorden og vil almindeligvis være parallelt med sporet, ved meget skæve overkørsler dog undertiden omtrent vinkelret på vejen. På modellen udføres bommen i træ eller metal og gitteret fremstilles ved at bugte et stykke afisoleret ledningstråd frem og tilbage mellem to sømækker, sat op i passende afstand på begge ledder på et stykke træ. På tværs af bugterne påloddet derefter to stykker ret tråd i den ønskede afstand og det nu fremkomne overskydende materiale klippes af. Denne stigelignende genstand limes eller loddes herefter til undersiden af bommen. Gitteret vil desværre ikke som i virkeligheden falde ind mod bommen i dennes lodrette (åbne) stilling. Ønskes dette må gitteret enten udføres som øjeophængte jertråde eller måske udføres i sytråd. Der er ikke noget i vejen for at bomme-

800 meter til hovedsignalet! (P.A.)

... og nu kun 400 m! (E.V.P.)

Overskæring på havnebanen, FFJ (E.V.P.)



nes betjening, via en smule elektronik, kan gøres afhængig af kørslen på banen, men så hører de ikke hjemme i dette indlæg under begrebet lettere opgaver. Der er imidlertid ikke noget i vejen for ved hjælp af en smule sytråd og et par øskner at etablere en manuel fjernbetjening. Et system som samtidig medfører, at vi selv bestemmer hvor langsomt eller hurtigt de smukt rød- og hvidmalede bomme hæves og sænkes.

Sneskærme må muligvis forekomme at være et lidt søgt emne, og vil da også kræve at bane og landskab er af en sådan beskaffenhed, at troværdigheden for sådanne foranstaltninger kan bevares. Det er nu ikke så besværligt og da vi er ved "Banens Hegn", kan vi lige så godt få dette med også.

Under stærk snefygning med en vindretning omtrent på tværs af banen vil denne, hvor sporet ligger i en afgravning, let fyge til så at toggangen standses. Medens snefuggene på ganske jævn mark stadig vil blive ført af sted af blæsten uden at danne driver, udgør banens indskæringer lærum, hvor snefuggene kan komme til ro, således at indskæringen til sidst helt fyldes af sne. For at beskytte indskæringerne mod tilsnening har statsbanerne på de steder, hvor faren for tilsnening har vist sig at være størst, bygget sneskærme langs banen.

Sådan lyder det i teksten og på fig. 74 ses en sneskærm i sin simpleste form. Her udgør en række nedrammede sveller et tæt væg der foroven er sikret sin sammenhængen ved et påsømmet brædt. Skærmen kan også være bygget således at svellerne lægges vandret mellem stolper bestående af kasserede skinner. I sidstnævnte tilfælde er svellerne ved mellem-læg af klodser lagt op med mindre mellemrum for at mindske luftmodstanden. Snedriften vil undertiden være nået op til væggen overkant og fortsætter fygningen vil drivenner opstå på den anden side og man er lige vidt. I fig. 75 er svelleskærmen derfor trukket så meget tilbage fra sporet, at der i det opståede mellemrum kunne opstå et snebælte, og så ku' man vel ellers sætte sig hen og håbe på, at vejret bedredes inden dette også var fyldt op med sne.

Da sneskærme fremstillede af gamle sveller ofte indeholder forrådnede sveller, hvis smittekim kan inficere de i sporet værende sveller, anvendes i stedet for svelleskærme ofte sneskærme, bestående af ca. 2 meter høj jordvold, som vist i fig. 76. Både jordvold og snebælte er beplantede, og skal det gøres efter bogen, skal det fortrinvis være nåletrær eller pil. Som allerede

antydnet er emnet lidt af et kuriøsum, hvis det da ellers ikke lige netop var den forklaring vi stod og manglede, på spørgsmål om de jordvolde m.m. vi bygger op på modelbanen for ligesom at skille linieføringen lidt ad.

Faste mærker på jernbanen er lidt af en jungle, så derfor er blot de mere dekorative og iøjnefaldende taget med. Det første eksempel, fig. 78, Faldviser er ganske vist inddraget for ca. 20 år siden, men på modelbaner hvor trækraften fortrinsvis består af damplokomotiver, vil de passe til denne epoke. Modelbanen anlægges vel heller ikke længere på en plan og vandret flade, men indeholder i sit samlede forløb en række stigninger og fald. Hvor to strækninger med forskellige stigning eller fald støder sammen, opstår et såkaldt knæpunkt i banens længdeprofil, og i disse knæpunkter opstilles ud til siden for sporet en faldviser. Den er af støbejern (profil som et malteserkors) og består af en søjle, som foroven er forsynet med en arm til hver side. Armen til højre angiver faldforholdet på banestrækningen foran iagttageren. Falder banen, peger armen skråt nedad, stiger den, peger armen skråt opad, og er endelig banen vandret, er armen ligeledes vandret. På armen er påmalet tal, som angiver faldet eller stigningen i promille. Armene er hvidmalede med røde kanter og tal.

Fald- og stigningsforhold på banen fremgår i dag nu udelukkende af tjenestekøreplanen, og det hedder sig da også, at for den fører, faldviseren uventet dukkede op, var det allerede for sent at indrette kørslen derefter.

Afstandsmærker, de 30° skråtstillede rektangulære hvide mærker med rød kant, opstillet til højre for sporet, tilkendegiver med en, to eller tre plader afstanden, henholdsvis 1200, 800 og 400 meter til en stations indkørselssignal, eller et hovedsignal på fri bane. Det vil være vanskeligt for ikke at sige umuligt at overholde disse afstande på modelbanen, og man må derfor skønne sig til en afkortet afstand, der ikke ser alt for tåbelig ud. Hertil kommer, at et eller flere af mærkerne bortfalder, såfremt de ved at opstilles i den foreskrevne afstand(!) ville komme til at stå på et område, som dækkes af indkørselssignaler, eller ville komme til at stå foran et andet hovedsignal for kørsel i samme retning. Endvidere kan man undlade at anbringe et mærke enkelte steder, hvor anbringelsen er vanskelig, og hvor man iøvrigt på anden måde har let ved at orientere sig. Mærkerne er anbragt på en stander umiddelbart til højre

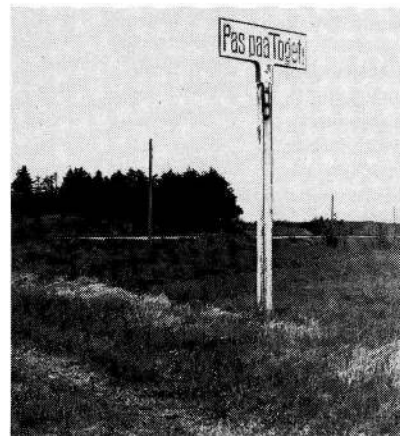
for sporet i kørselsretningen. For så vidt de står sammen med et fremskudt signal opstilles de dog i almindelighed til højre for og foran dette.

GIV AGT mærket, rektangulær hvid skive med rød kant og skrift tilkendegiver at lokomotivføreren altid skal afgive lydssignal - en lang tone - når han passerer mærket. Mærket opstilles foran ubevogtede overskæringer i uoverskuelige kurver, tunneler og lignende. Lydsignalet må kunne efterlignes via kontaktskinne og lidt elektronik, men behøver jo ikke nødvendigvis at blive etableret samme dag, som mærket opstilles. Samme mærke, men med en rød skråstreg, fra nederste venstre til øverste højre hjørne, tilkendegiver at lokomotivføreren skal give lydssignal i usigtbart vejr, når mærket passerer.

De i denne artikel omtalte genstande og mærker er naturligvis blot en lille del af det udstyr jernbanerne benytter sig af, hvortil så kommer de afmærkninger der er sat op af hensyn til de vejfarende, hvor vej krydser bane. Skulle vi have dem alle med på den i forvejen meget sammentrængte modelbane, ville det uden tvivl få karakter af den skilteskov, et besøg i det lokale supermarked præsenterer os for, og derved give et forkeret indtryk. Eksemplerne er derfor håndplukkede, ikke blot fordi de er lette at fremstille, men nok så meget fordi de i sig selv har en dekorativ og realistisk effekt, der kan pifte anlægget op.

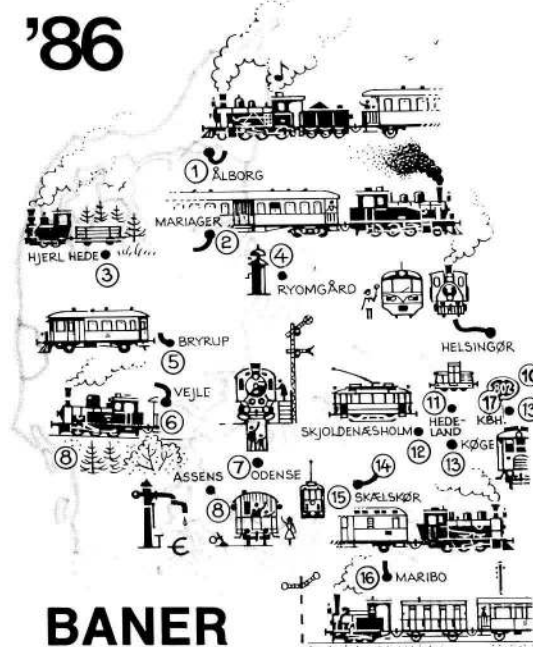
Læsere, der måtte ønske et mere omfattende program, henvises til SIGNALPOSTENS årgange 1969 og 1970, hvor Ole Faurhøj behandler emnet fra A til Z. (Red. bem.: Disse årgange må beses på biblioteket, da de er udsolgt fra forlaget.)

ADAM



Må kunne forstås i mere end én betydning. (E.V.P.)

# VETERANER PÅ SKINNER '86



## BANER OG MUSEER

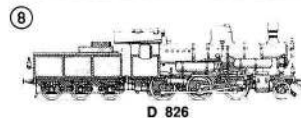
### TIMETABLES - FAHRPLÄNE

#### 7) Gå på DSB Jernbanemuseum Odense og kør med veteran tog Odense-Højby

Veterantog kører søndagene 29/6, 6/7, 3/8, 10/8. Efterårsferien: 19/10, 23/10, 26/10.



Afg. Odense: 11.33 13.33 15.33  
Afg. Højby: 12.15 14.15 16.15  
Voksne 20 kr., børn 10 kr.



D 826

#### Dansk Jernbane-Klub

Damp tog med 400 pladser kan udlejes til blyester, byjubiler og lignende i det meste af landet.

Steamtrain for hire. Vermietung von Dampfzüge.

**INFORMATION**  
Preben Clausen  
Vandværksvej 9  
Brejning  
7080 Børkop  
(05) 86 91 20

10-11/5: Hobby på skinner i 25 år:

Kørsel med veteran tog Odense-Årslev og Odense-Fruens Bøge. Nærmere oplysninger om køreplanen kan fås efter 27/4 på ovenstående telefon.

3-4-5/7: Dalum Landbrugsskoles 100 års jubilæum:

Afg. Fruens Bøge 3/7 15.10, 4/7 10.45 13.45 15.10, 5/7 13.45 16.45  
Afg. Lammehave 3/7 16.51, 4/7 11.51 14.51 16.51, 5/7 14.51 17.51  
Alle tog standser i Hjallesø.

9-13/7: Danmark rundt med »dampdrage«

der starter i Randers og slutter i København. Toget kan medtage cykler til udflugter undervejs, når toget gør holdt. Minimum deltagerantal: 50 personer. Tilmelding senest 1. maj 86 til:

Randers Turistbureau  
Erik Menveds Plads 1  
DK-8900 Randers - Tlf. (06) 42 44 77.

Pris pr. person fra Randers til København med 4 overnatninger i dobbeltværelse med morgenmad på gode hoteller: KUN 2.990,- kr.

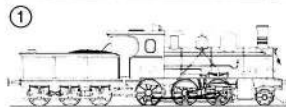
19/7, 26/7, 2/8, 9/8 og 16/8: Legoland:

Afg. Esbjerg 12.45 Afg. Grindsted 17.00

Oplysning om priser fås på Esbjerg Turistkontor, tlf. (05) 12 55 99.

Redaktion: MHVJ 1986. Oplag 19.300 stk. Tryk: Damsgaard, Mariager

<b>Dansk</b>	<b>English</b>	<b>Deutsch</b>
Mandag	Monday	Montag
Tirsdag	Tuesday	Dienstag
Onsdag	Wednesday	Mittwoch
Torsdag	Thursday	Donnerstag
Fredag	Friday	Freitag
Lørdag	Saturday	Sonnabend
Søn- og helligdage	Sunday	Sonntag
Afg.	Dep.	Abf.
Ank.	Arr.	Ank.
Daglig	Daily	Täglich
Særtog	Specialtrains	Sonderzüge



#### DANSK JERNBANE-KLUB

Nordjyske afdeling  
Rosenvænget 2  
9530 Støvring

(08) 37 30 71

#### LIMFJORDSBANEN

Kørsel fra AALBORG STATION til GRØNLANDSHAVNEN

Søndage 15/6 til 14/9 1986.

Afg. kl. 14.00 fra spor 0.

Turens varighed ca. 1 time og 50 minutter.

**MHVJ**  
Mariager-Handest  
Veteranjernbane  
DANSK JERNBANE-KLUB

MHVJ  
Ny Havnevej 2  
9550 Mariager  
Mariager station (08) 54 18 64  
Driftsbestyreren (06) 47 63 72

Søndage 1. juni til 29. juni Søndage 6. juli til 31. august

Tog nr.	M 10	P 14	M 16	Tog nr.	P 10	M 12	M 14	P 16	M 18
Mariager afg.	11.00	13.30	14.45	Mariager afg.	11.00	12.10	13.30	14.45	15.50
True ank.	11.24	13.54	15.09	True ank.	11.24	12.34	13.54	15.09	16.14
True afg.	11.25	13.55	15.10	True afg.	11.25	12.40	13.55	15.10	16.20
V. Torslev afg.	11.35	14.05	15.20	V. Torslev afg.	11.35	12.50	14.05	15.20	16.30
Handest ank.	11.50	14.20	15.35	Handest ank.	11.50	13.05	14.20	15.35	16.45

Tog nr.	M 11	P 15	M 17	Tog nr.	P 11	M 13	M 15	P 17	M 19
Handest afg.	12.15	14.40	15.55	Handest afg.	12.15	13.25	14.40	15.55	17.00
V. Torslev afg.	12.30	14.55	16.10	V. Torslev afg.	12.30	13.40	14.55	16.10	17.15
True ank.	12.39	15.04	16.19	True ank.	12.39	13.49	15.04	16.19	17.24
True afg.	12.40	15.10	16.20	True afg.	12.40	13.50	15.10	16.20	17.25
Mariager ank.	13.05	15.35	16.45	Mariager ank.	13.05	14.20	15.35	16.45	17.50

Kun 67-277.

M=Motor tog P=Damp tog

Togene kan endvidere standse ved Lunddat, Fjeldsted, Brødlos, Frugtplantagen og Glenstrup, såfremt der er rejsende at optage eller afsætte.

#### 10) DSB Jernbanemuseum Sølgade 40 København



Sølgade 40 . 1349 København K (01) 14 04 00

Åben 1. april til 31. oktober onsd. kl. 12-16, lørd. kl. 12-15  
Efterårsferien onsd. kl. 12-16, lørd. kl. 12-15

**HVB**  
Hedelands Veteranbane  
Brandhøjgårdsvej 2 Hedehusene

Postbox 48  
2640 Hedehusene  
(02) 16 39 76  
kl. 18-20  
(Bestilling på særtog m.v.)

Hedelands Veteranbane (HBV) drives af Industribaneklubben, der er stiftet 9. marts 1974. Banen er under anlæg. Længde 1,6 km. Sporvidde 700 mm. I sommerferieperioden er der kørsel på søndage i perioden 22/6-7/9, begge dage inkl.

Afgangstider fra Hedehusgård station: kl. 13.30, 14.30 og 15.30. Beliggenhed Ca. 6 km øst for Skilde i Hedehusene på Hedehusgården.

Banen råder over 5 damp-, 2 dieselelektriske, 2 elektriske- og 8 motorlokomotiver, som dog ikke alle er køreklare.

Voksne: Enkelt 5,00 kr. Dobbel 10,00 kr.  
Børn: Enkelt 2,50 kr. Dobbel 5,00 kr.

12) Tag familien med ud at køre i sporvogn  
Abent 3/5-26/10 Søn- og helligdage kl. 10-17  
Lørdage kl. 13-17  
Tisd., onsd. og torsd. i skoleferien kl. 10-17



Bestilling af særarrangementer:  
(01) 59 80 22 (om dagen) -  
(01) 26 44 01 eller (02) 42 11 50 (aften/weekends).

#### Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm

Der kører sporvogn hvert 10. minut fra p-pladsen til museet. Off. transport til Hvalø eller Borup stationer - begge med forbindelse til VT-bus linie 247.

Entré inkl. sporvognstur: Voksne 15 kr., børn under 12 år: 7 kr. Stor udstilling af gamle sporvogne fra København, Odense og Århus.

Udstilling om sporvejshistorie og kollektiv bytrafik. Modelsporvej og lysbilledbio.

**NYHED: Nu køres der med gamle sporvogne fra København.**

② MHVJ - fortsat:

**Tirsdays 1. juli til 26. august**

Tog nr.	M 30	Tog nr.	M 31
Mariager afg. 19.00		True afg. 19.30	
True ank. 19.24		Mariager ank. 19.55	

**Torsdays 3. juli til 31. juli samt 16. oktober**

Tog nr.	P 14	Tog nr.	P 15
Mariager afg. 13.30		Handest afg. 14.40	
True afg. 13.55		V. Tørslev afg. 14.55	
V. Tørslev afg. 14.05		True afg. 15.10	
Handest ank. 14.20		Mariager ank. 15.35	

Tog 14-15 er motorog 16/10.

M=Motorog P=Damplog

Billetter: Mariager-Handest, enk. kr. 24,00, dobb. kr. 34,00.  
Mariager-True og Handest-True, enk. kr. 18,00, dobb. kr. 26,00.  
Børn (4-12 år) halv pris. - Barnevogne og cykler medtages gratis.

③ **Hjerl Hedes  
Frilandsmuseum**  
INDUSTRIJERNBANE



① Hjerl Hede  
7830 Vinderup  
  
☎ (07) 44 80 60

Kører daglig i tiden 28/6-3/8  
fra kl. 13.00 til kl. 17.00  
samt 6., 7., 14., 15., 20. og  
21. dec. fra kl. 10.00 til kl. 17.00.  
  
Afgang hvert 15. min.  
  
Priser: Voksne kr. 10  
Børn (3-12 år) kr. 5

④ **DJURSLANDS  
JERNBANEMUSEUM  
RYOMGÅRD ST.**

☎ (06) 39 48 05

① Inspektøren:  
(06) 32 12 61

**Museets åbningstider 1986:**

1. april-15. juni	18. juni-14. september:	
og 20. sept.-26. okt:	Onsdag, torsdag, fredag	
Lørdag kl. 14.30-18.00	lørdag	14.30-18.00
Søndag kl. 15.30-18.00	Søndag	15.30-18.00
	I skolernes efterårsferie daglig	14.30-18.00

⑤ **Veteranbanen  
BRYRUP - VRADS**  
☎ (05) 75 60 35

Billetter:  
Voksne enk. 7,00 dobb. 12,00  
Selskaber over 30 voksne  
personer  
(i plantog) enk. 6,00 dobb. 10,00  
Børn indtil 12 år halv pris.

	<b>Lørdage maj-september 4/5-28/9</b>				<b>Dgl. jult. md.</b>	
Bryrup af	14.45	15.20	16.20	17.20	19.00	20.00
Skåningbro s	s	s	s	s	s	s
Vrads an	14.58	15.35	16.35	17.35	19.15	20.15
Vrads af	15.00	16.00	17.00	18.00	19.30	20.30
Skåningbro s	s	s	s	s	s	s
Bryrup an	15.15	16.15	17.15	18.15	19.45	20.45

	<b>Søn- og helligdays 31/3-27/10</b>					
Bryrup af	10.45	13.45	14.20	15.20	16.20	17.20
Skåningbro s	s	s	s	s	s	s
Vrads an	10.58	13.58	14.35	15.35	16.35	17.35
Vrads af	11.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00
Skåningbro s	s	s	s	s	s	s
Bryrup an	11.15	14.15	15.15	16.15	17.15	18.15

Der benyttes fortrinsvis damplokomotiv i legene søndag eftermiddag. Restaurant Bestilling på særligt øvrige hverdage ved til. (05) 75 60 35. på Vrads station

⑥ **LOKOMOTIVKLUBBEN  
KLK**  
Kongebrogade 57  
6000 Kolding  
☎ (05) 83 38 30  
(05) 81 50 87



**VEJLE - JELLING**

**Søndage 6/7-10/8**

10.30	12.30	14.15	af	Vejle	an	11.35	13.35	15.35
10.55	12.55	14.40	↓	Jelling	↑	11.10	13.10	15.10

Billetter (retur): Voksne: 25 kr. Børn 10 kr. Alle tog er damplog.  
Veterantog, fremført af damplokomotiv eller diesellokomotiv og op til 600 pladser, udlejes på strækninger i Jylland/Fyn.

⑦ **DSB Jernbanemuseum  
Odense  
Dannebrogsgade 24**



Åbent maj-sept. og i efterårsferien alle dage kl. 10-16  
Oktober-april kun søndage kl. 10-15  
Billetpris: Voksne 12,- kr., børn 5,- kr.

⑬ **ØSTSJÆLLANDSKE  
JERNBANEKLUB**

☎ Søren Jørgensen  
Karlemosevej 61, 3.  
4600 Køge  
(03) 65 77 61  
  
① Henrik Schou  
Botoftevej 7, Ølby Lyng  
4600 Køge  
(03) 65 35 10  
  
John Gylsvig  
Lykkebovej 44  
2500 Valby  
(01) 16 11 37

**KØRSEL på Amager søndage 6. juli til 3. august:**

Amagerbrogade nr. 17	afg.	11.00	12.20	13.40	15.00
Syrefabriksvej	afg.	11.40	13.00	14.20	15.40

Køretid: 25 minutter.

Billetter: Voksne kr. 15,00, børn under 12 år kr. 7,00 (dobbelt).  
Cykler m.v. kr. 5,00 (enkelt).

8., 15. og 22. juni køres to dobbeltture mellem Køge og Roskilde.  
JULETOG Køge-Tureby i december.  
Nærmere om disse arrangementer fås på ovennævnte telef.-numre.

⑭ **Foreningen DALMOSE-SKÆLSKØR BANEN**

① Jesper Reinfeldt  
Algade 28  
4230 Skælskør  
Særligt (03) 59 42 45  
(9.30-17.30)  
Veteranbanen:  
(03) 59 67 98

**Søndage 29/6-3/8**

1890	1894	Tog nr.		1891	1895	
10.55	14.55	afg.	SKÆLSKØR	ank.	12.55	16.55
x	x	↓	Tjæreby	↑	x	x
x	x		S. Bjerge		x	x
11.45	15.45	ank.	DALMOSE	afg.	12.10	16.10

Togene påregnes fremført af damplokomotiv.

I samarbejde med Næstved Turistforening:

**Søndage 29/6, 20/7 og 3/8**

1868	1872	Tog nr.		1869	1875	
10.05	14.05	afg.	NÆSTVED	ank.	13.40	17.40
x	x		Fodby		x	x
11.00	15.00	↓	Hyllinge	↑	12.45	16.45
11.20	15.20		Sandved		12.25	16.25
x	x		Holsteinb.		x	x
11.40	15.40	ank.	DALMOSE	afg.	12.05	16.05

Togene påregnes fremført af damplokomotiv.

Togene 1868/1875 har direkte vogne til hhv. fra Skælskør.

**Billettakster:**

Skælskør-Dalmoose: Voksen db. 25,-, barn db. 15,-, familie db. 70,-  
Skælskør-Næstved: Voksen db. 45,-, barn db. 20,-  
Dalmoose-Næstved: Voksen db. 35,-, barn db. 15,-  
Barnevogne, cykler og kørestole medtages gratis.

⑮ **OMSTIGNINGSKLUBBEN**

① Søren Krogh-Andersen  
Frederikssundsvej 195 B  
2700 Brønshøj  
☎ (01) 60 86 80

Sporvognskørsel fra Havne Pladsen i SKÆLSKØR søndage 29. juni, 13. juli, 3. august, 31. september og 21. september i tidsrummet kl. 11.00-17.00 med afgang ca. hver halv time. Billetter: Voksne kr. 6,00 - børn kr. 3,00.

⑯ **Museum sbanen**  
MARIBO-BANDHOLM  
Dansk Jernbane-Klub



① Information og  
bestilling af særtog:  
Museumsbanen  
Maribo station  
4930 Maribo  
☎ (03) 88 85 45  
Remisen:  
(03) 88 05 49

**Søndage 1. juni-31. aug. Lørdage 5. juli-26. juli. Torsdage 1. juli-31. juli**

	P 51		P 53		P 55	
	an	af	an	af	an	af
Maribo	-	10.45	-	13.45	-	15.45
Grimstrupvej		11.55		13.55		15.55
Maglemer		11.02		14.02		16.02
Merritskov		11.08		14.08		16.08
Bandholm By	11.14	11.17	14.14	14.17	16.14	16.17
Bandholm Havn	11.20	-	14.20	-	16.20	-
	P 52		P 54		P 56	
	an	af	an	af	an	af
Bandholm Havn	-	11.35	-	14.30	-	16.35
Bandholm By	11.38	11.45	14.33	14.50	16.38	16.45
Merritskov		11.52		14.57		16.52
Maglemer		11.58		15.03		16.58
Grimstrupvej		12.05		15.10		17.05
Maribo	12.15	-	15.20	-	17.15	-

Takster: Voksen enk. 14,00 kr., dobb. 22,00 kr. - Børn (4-12) halv pris. - Tjekket til 1. kl. enk. 3,50 kr. - Familiebillet: (2 voksne + maks. 4 børn) dobb. 65,00 kr. (Cykler medtages, såvidt pladsen tillader det). Juletræstog 14. december 1986.

⑰ **Museum**  
sporvogne og busser

① Islevdalvej 119  
2610 Rødovre  
☎ (02) 91 23 91

Udstilling af gamle sporvogne og busser samt plancheudstilling om den københavnske sporvejshistorie - Danmarks ældste bus (1913), hestesporvognen «Hen» (1880), toelags sporvogn, trolleybus og elektriske sporvogne udstilles. Åbent hele året onsdage og lørdage kl. 10-16. Automatcafeeria. Madpakker må medbringes. Entré: Voksne 12 kr. Børn u. 12 år samt pensionister 6 kr. Børn u. 7 år gratis.

# Klubnyt

## DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

har haft en ganske aktiv sæson; ikke blot på modelbaneanlæggene på Nørrebro og på Godsbanegården.

Tegningsarkivet fik i 1985 en ny lysstrykmaskine til afløsning for den gamle, der havde separat fremkaldertank, så tegningsarkivarerne stod i en konstant hørm af ammoniakdampe, og hvis driftssikkerhed efterhånden lod en del tilbage at ønske. Med den nye maskine skulle tegningsarkivet også fremover være i stand til at levere tegninger til dansk modelbanebygning. Der kommer iøvrigt løbende nye tegninger.

Oplysninger kan fås hos tegningsarkivaren: Søren Sørensen, Hellerupvej 56 A, 2900 Hellerup, tlf. 01 - 62 37 62.

Biblioteket har lige siden overflytningen fra Nørrebro til Godsbanegården i 1972 været under konstant oprydning. Dette store arbejde er nu endelig afsluttet, og en festlig genindvielse er berammet til den 25. marts - i øvrigt klubbens 48 års fødselsdag! Biblioteket abonnerer på over 40 danske og udenlandske tidsskrifter om model- og virkelige jernbaner, ligesom der forefindes en del anden litteratur om emnet. Desværre kan vi kun tilbyde udlån til medlemmer.

Nørrebro-anlægget anvendes flittigt til køreplanskørsler veksellende med vedligeholdelse af anlægget. Sidstnævnte kræver efterhånden meget arbejde, men anlægget er jo bestemt heller ikke nyt. På materielsiden sker der løbende tilgang.

Godsbanegården er unægtelig (og hurra for det) det sted, hvor der sker mest: Landskabsafdelingen har etableret lys i de fleste huse i Sdr.-Bjerget og omegn. Lyset er forbundet i forskellige strømkredse, så ikke alle beboere er nødt til at gå i seng og stå op samtidig. Desuden er der malet landskab på væggen bag Kagerup station, ligesom en del "nips" er tilføjet anlægget. En del bygninger er under opførelse, og tegninger til stationsbygningerne til Køge er netop fremskaffet fra Rigsarkivet.

Baneafdelingen er travlt beskæftiget på Kagerup, hvor bor-

dene er færdige. I februar blev mærket op til sporlægningsgen, og samtidig blev sporskifterne leveret. Sporbygningen er i gang, og der er bestilt 500 meter trælister til flere sveller. Det er besluttet at udstyre Kagerup med en større drejeskive (9 m) end den havde i virkeligheden (6,7 m). Det sker for at kunne vende de almindeligt forekommende privatbanetenderlokomotiver og Triangelmotorvogne, hvilket er en stor fordel, da Kagerup foreløbig bliver endestation for privatbanen. DSB-drejeskiven på Køge har endnu en gang fået ombygget drevet, men der er fortsat problemer med at få den til at stoppe nøjagtigt ud for sporene. Drejeskiven og den gamle remise på Nykøbing er monteret, men drejeskiven er endnu ikke forbundet elektrisk, så endnu ved vi ikke, hvorvidt den virker.

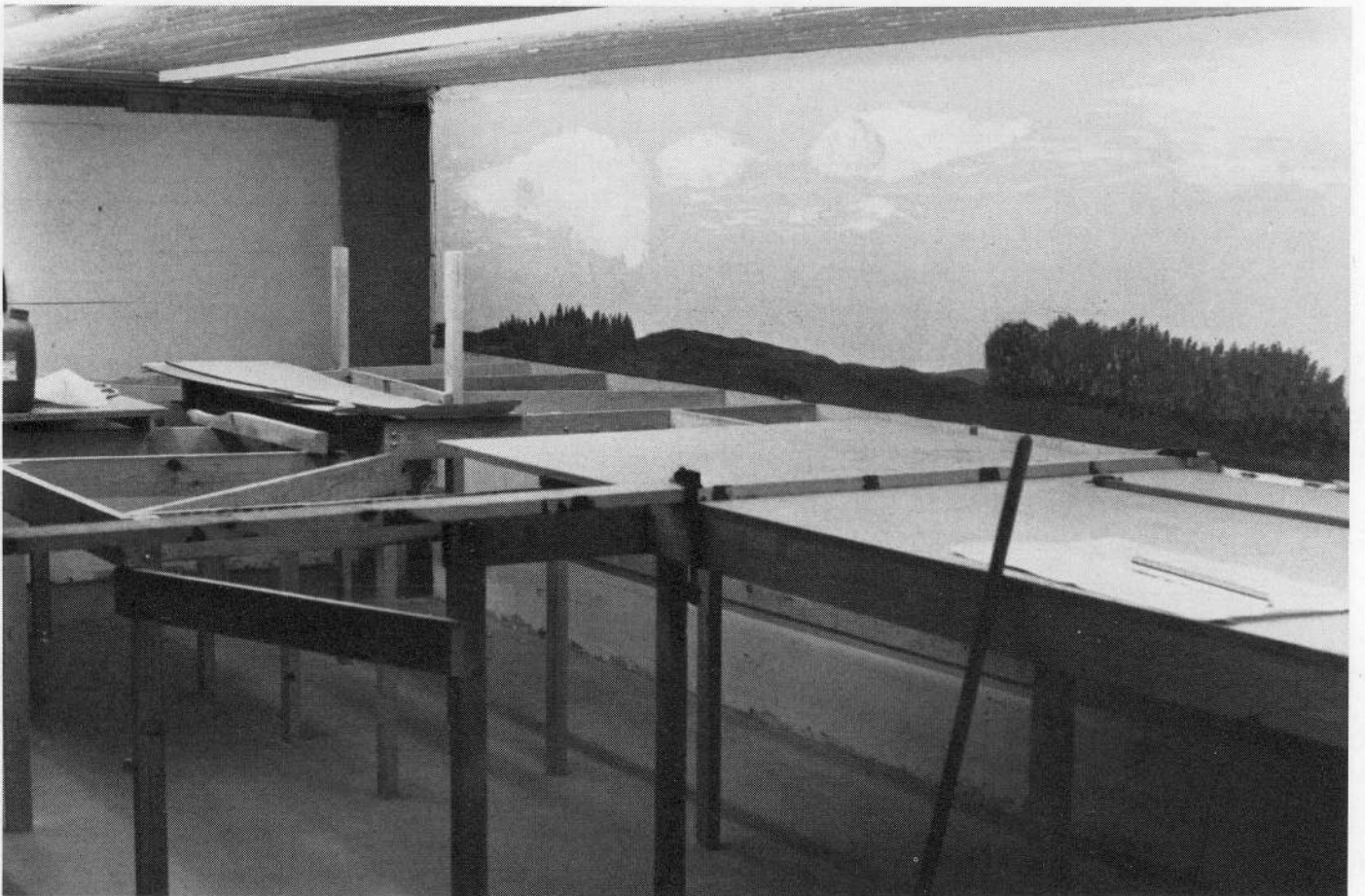
El-afdelingen har også været i fuld sving: Over Kagerup er der opsat lysstofrør efter et andet princip end hidtil anvendt: Over bordkanten er en ubrudt række af armaturer placeret således, at de lyser nedad og ind over anlægget men ikke ud mod publikum og betjeningspersonale. Dog må det erkendes, at står man ved cab'en skinner lyset en del i øjnene, men efter et par minutter generer det ikke længere. Vi har valgt en noget koldere farve på lysrørene end hidtil, hvilket giver et langt mere naturligt lys over anlægget end den hidtidige glødelampefarve. Vi er så tilfredse med denne belysning, at vi muligvis vil ændre placeringen af armaturerne i lokale 3 (over Nordhavn og Nykøbing) efter samme princip, idet den nuværende placering giver en del skygger og gene-

rer kraftigt ved blitz-fotografering. Grunden til at belysningsproblemet er så stort er, at der kun er knap 2 meter til loftet! Signalpulten til Kagerup er fremstillet, og der anvendes lysdioder i fatninger med forskellige udformninger (pilformede, runde, rektangulære og kvadratiske), hvilket giver en nem montage, da hullerne i pladen alle er runde. Nordhavns sikringsanlæg er under oplodning og forventes færdigt til vinter.

Under projektering af Nykøbings sikringsanlæg (type 1964) er vi stødt på det problem, at sikringsanlægget giver flere muligheder for kørsel på stationen end kørestrømsanlægget gør. Det lyder jo ikke som et problem, men da omlægning af et sporskifte kort efter togpassage (sikkerhedsmæssigt i orden) kan medføre afbrydelse af kørestrømmen til toget, hvorfor der må gøres noget. Der er flere løsninger, men fælles for dem er, at de enten kræver op til 600 ekstra relæer og nogle uoverskuelige betjeningspulte eller reducerer køre- og rangermulighederne på stationen kraftigt. Moderne elektronik giver imidlertid endnu en løsning: Digitalstyring, hvor man i stedet for som nu at koble sig ind på den sektion, hvor det lokomotiv, man vil køre med, holder, kobler man sig ind på netop det lokomotiv, man vil køre med. Der findes i dag driftssikre systemer, der kan styre op til 255 lokomotiver, på markedet, men prisen er unægtelig ret pebret. Da sikringsanlægget ikke kan forventes færdigprojekteret før om et par år, vil vi benytte tiden til at undersøge mulighederne nærmere. Ved indførelse af digitalstyring skal der indbygges







en styreenhed i hvert lokomotiv, men da den kan indbygges i størrelse N, skulle der ikke være pladsproblemer i 0; til gengæld sparer vi 2.000 relæer og får langt større fleksibilitet i kørslen. En strømforsyning har været anledning til grå hår hos enkelte medlemmer: Den skulle kunne levere 24 V jævnspænding og 17 A, men ved forsøg på tilkobling af større belastning end 7 A faldt spændingen drastisk. Nærmere undersøgelser viste imidlertid, at strømforsyningen var beregnet for 380 V primærspænding og udstyret med en kompensationsanordning for variation i netspændingen. Sidstnævnte var årsag til at vi ikke kunne konstatere den fejlagtige tilslutning til 220 V ved et tilsvarende fald på sekundærspændingen! Det tog lang tid, inden vi fandt ud af den rette sammenhæng, og på et tidspunkt troede vi, at strømforsyningen var helt kaput. Når dette er sagt, må der komme en advarsel: Lad være med at prøve at forbinde en strømforsyning til 380 V - det er elektrikerarbejde!

Som det fremgår, sker der meget i DMJK, men der er fortsat mange opgaver, der skal løses, og de fleste kræver ikke ekspertviden - der er opgaver for enhver. Skulle en og anden have lyst til at være med eller blot besøge os, er man velkommen. Vi er på Godsbanegården, Kalvebod brygge 38, kælders j om tirsdagen fra kl. 19.30 og på Nørrebro om torsdagen fra kl. 19.00. Det må dog anbefales at ringe til mig først - telefon 01 - 65 65 13, da vi af og til holder møder andre steder.

Foto side 96: Udsigt over Sdr.-Bjerger, der er blevet fashionable med tennisklub ved siden af kroen.

Side 97 Ø: Privatbanedepotet i Køge. Der er besøg fra DSB, nemlig hjælpevogn og H-maskine, der begge holder hos privatbanen på grund af fare for hærværk under byggerodet på DSB's maskindepot på Køge.

Side 97 N: Her skal Kagerup ligge. Belært af fortidens syn-der blev det meste af bagvægsmaleriet udført inden bordbygningen.

Jens H. Bondesen

## LITTERATUR

DANSKE LOKOMOTIVER OG MOTORVOGNE, 1985-01-01, af Tom Lauritsen, samt DSB PERSON-, POST- og REJSE-GODSVOGNE, af Jan Valeur. Frank Stenvalls forlag. 110 x 150 mm. 320 s. rigt ill. Fås i boghandelen.

En håndbog i lommeformat som indeholder en fortegnelse over alt køreklart materiel pr. 1. januar 1985 med et foto af typen, en teknisk beskrivelse og en fortegnelse over fabriktionsnumre, byggeår m.v. Medtaget er også materiel i jernbanemuseet og på veteranjernbanerne.

Bogen er særdeles nyttig som opslagsværk og bør findes hos enhver entusiast.

### AD JERNBANESPOR

af Per Vester Hansen. Amtscentralen i Maribo. Format A 4, 73 sider, ill. Pris kr. 25,- (et tilhørende lydbånd indeholdende interview med Jørgen Jakobsen, kr. 25,- - var ikke med til anmeldelse).

Heftet er et undervisningsmiddel i skoleundervisningen, formentlig beregnet på 8.-9. klassetrin - men det nævnes ikke. Det indeholder spredte oplysninger om Maribo, Maribo-Bandholm Jernbane og Maribo-Torrig Jernbane med mange (men dårligt gengivne) illustrationer.

Der gengives diverse reglementer fra Lollandske Jernbaner: Lønningsreglement (1909), uniformsreglement (1925), fribejording (1913) og tjenestetidsregler (u.å.).

Heftet er interessant nok, men ikke meget givende for ældre jernbaneinteresserede.

### DANSKE GODSVOGNE, 2. del.

Jernbanemateriel 3, af Jens Bruun-Petersen. pt-bøger. Format A 4, 44 sider, rigt ill.

En fortsat gennemgang af standard Q-vognen med 16,3 m<sup>2</sup> bundflade. Heftet har mange tegninger (i 1:87) og fotos, men rigtignok også mange talskemaer og taloplysninger, som gør læsningen meget tung.

Heftet er dog nok også til dels beregnet som et tabelværk for særligt interesserede. Alle

illustrationer er teksten på dansk, engelsk og tysk, ligesom der bagest findes et sammen- drag på engelsk og tysk.

Et sobert værk om et specielt emne.

GENNEMGAAENDE VOGN TIL PRIVATBANEN, af John Poulsen. Banebøger I/S. 170x245 mm, 64 sider, rigt ill. Pris kr. 94,-.

Bogen omhandler, som titlen angiver, en gennemgang af de ordinære personvognsløb (og hele tog) mellem DSB og privatbanerne og disse sidste indbyrdes.

Efter en generel indledning gennemgås forholdene på de enkelte banestrækninger, rigt illustreret med gode fotos, tegninger og køreplaner.

Teksten er noget monoton fordi emnet er meget bundet til opremseringer af tidsforløb og materieloplysninger, men er iøvrigt velskrevet.

Emnet synes specielt, men en gennemlæsning af bogen viser, at omfanget af gennemgående vogne har været meget større, end jeg vidste forud, hvilket egentlig overraskede mig.

### DSB LITRA AA I VIRKELIGHED OG MODEL,

af J. Guldbæk Christensen. Udgivet af "Lokomotivet", Næstved. Format A 5, 56 sider, rigt ill. Pris kr. 30,-.

Et virkelig interessant hefte om et meget lille hjørne i jernbanemateriellets historie.

Det drejer sig om DSB personvogn litra Aa fra 1892 ff, hvoraf der ialt blev bygget 69 stykker.

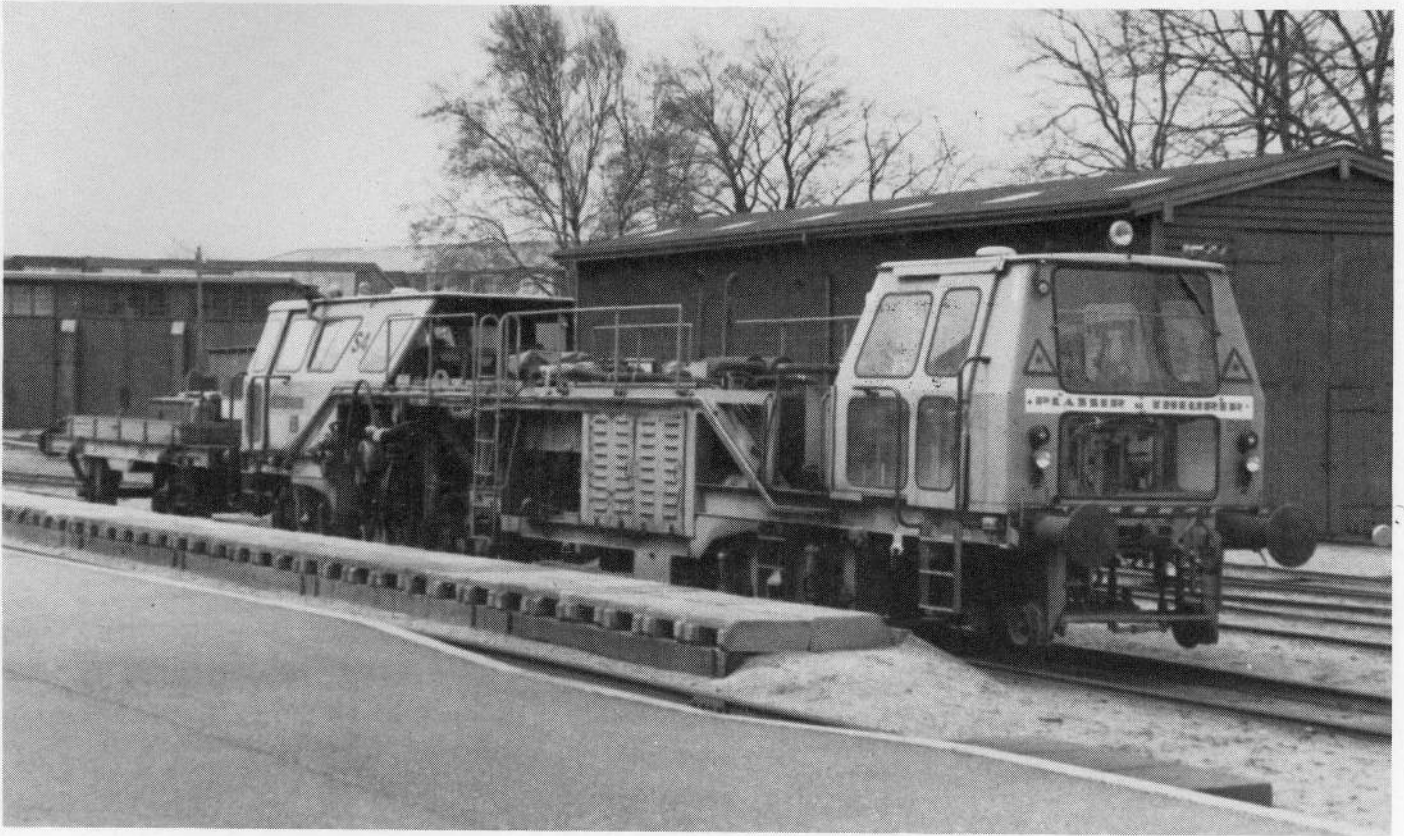
Guldbæk gennemgår først vognenes historie, illustreret med DRM-tegninger og gode fotos, og der findes også en skæbneliste for vognene.

Meningen med heftet er vejledning i bygning af en model af vognen, og dette velskrevne afsnit illustreres med Guldbæks velkendte detailtegninger og med en masse gode ideer i teksten.

Midt i heftet findes et afsnit, betitlet: Analyse af hovedtegninger. Det er et virkeligt scoop, og uundværligt for enhver, der bygger (kunne tænke sig at bygge) en model efter en hovedtegning - hvilken målestok den så end fremtræder i. Dette afsnit alene er pengene værd!!

Holtrup

# BILLEDGALLERIET



Herover: Sporvedligeholdelsesmaskine S 4 (ex DSB S 4)  
 på Varde vest, maj 1985 (Hans Aage Jensen)  
 Herunder: MY 1114 med tog P 3069, Kh, 2/7-85 (T.Linde)





Herover: Varde H., VNJ MB 51 og 54, 27/6-85 (T. Linde)  
Herunder: OHJ 38 med særtog mellem Gislinge og Mårsø,  
26/7-85 (R. Dyssov)





Herover: MX 1014 med tog 3134 på Skovbrynet station,  
15/6-77 (Mikael Christensen)  
Herunder: Varde H., VNJ MB 51 og 54, 27/6-85 (T.Linde)





Herover: HBS, Ørnsø med HOJ LM 415, HBS 225, HBS E 233  
4/6-67 (Asger Christiansen)  
Herunder: GDS L 1 opranger godstog i Hillerød, 21/5-79  
(Mikael Christensen)





Herover: OHJ S 36, tog 15 i Holbæk 9/3-79 (C.N.Gorm)  
Herunder: E 991 i tog 8315, Fredericia 4/9-77 (C.Volden)



HANS ERIK JENSEN

SKALBJERGVEJ 4  
5230 ODENSE M

SIGNALPOSTEN udsendes som postadresseret blad. Det blanke felt til højre for disse linier er afsat til Avispostkontorets adressering.

Skulle bladet udeblive, være beskadiget - eller du flytter, bedes henvendelse herom først rettet til det lokale postkontor; i gentagelsestilfælde gerne til redaktionen.

## TEGNINGSARKIVET

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB, TEGNINGSARKIVET

NYHEDSLISTE 12, pr. 1. april 1985.

A 101 T 057	DSB R, plan 1, 1912 rev. 1917, sb,vs	1:10	hovedt	21,-	A 138 T 003	DSB, 10 t motor-trolje med MHF kran oversigtstegning, sb(v),fr,gv	1:20	15,-
A 101 T 058	DSB R, plan 2, 1912 rev. 1917, fr,tv	1:10	hovedt.	21,-	A 347 T 068	GDS, Slotspavillonen trinbræt, 1908	1:70	hovedt 15,-
A 101 T 059	DSB PR, målskitse, 1942, sb(h)	1:50	hovedt	15,-	A 347 T 069	GDS, Gribsoe trinbræt 1895	1:35	hovedt 15,-
A 101 T 060	DSB C 701-05, plan1 1900, sb(h), vs	1:10	hovedt	21,-	A 347 T 070	GDS, Kagerup station, 1943	1:102	hovedt 15,-
A 101 T 061	DSB C 701-05, plan2 1900, fr,ts,gv	1:10	hovedt	21,-	A 347 T 071	GDS, Storkevad trinbræt, 1911	1:37	hovedt 15,-
A 101 T 062	DSB S, plan 1 1923 sb(h), vs	1:10	hovedt	21,-*	A 347 T 072	GDS, Maarum og Saltrup station	1:150	hovedt 15,-
A 101 T 063	DSB S, plan 2, 1923 fr, ts, gv	1:10	hovedt	21,-*	A 347 T 073	GDS, Gilleleje station, hovedbygning plan 1	1:95	hovedt 15,-
A 101 T 064	DSB, tender til E 975, sb(h),vs	1:10	hovedt	21,-	A 347 T 074	GDS, Gilleleje station, hovedbygning plan 2	1:97	hovedt 15,-
A 101 T 065	DSB, tender til E 975, fr,ts,gv	1:10	hovedt	21,-	A 347 T 075	GDS, Ørby station 1923	1:72	hovedt 15,-
A 101 T 066	DSB T 297-99, 1949 sb(h),fr,gv,pl	1:45	nedteg	15,-	A 347 T 076	GDS, Tibirke trinbræt, 1923	1:72	hovedt 15,-
A 102 T 014	DSB H, plan 1, 1923 sb(h),vs	1:10	hovedt	21,-*	A 348 T 026	GDS, Gilleleje station, varehus	1:72	hovedt 15,-
A 102 T 015	DSB H, plan 2, 1923 fr,ts,gv	1:10	hovedt	21,-	A 349 T 035	GDS, Gilleleje station, remise	1:144	hovedt 15,-
A 102 T 016	DSB N 201-210, 1953 sb(h),gv,fr,ts	1:45	nedteg	15,-	A 349 T 036	APB projekteret remise, 1920, pl,ls	1:75	hovedt 15,-
A 107 T 027	DSB, prototype lyn-tog, oversigt over 8-vogns lyntog, 1979 sb(h),vs	1:100	hovedt	15,-	A 349 T 037	APB, remise v/Kjærs mølle, forslag II, 1944, pl,ls,fr	1:50	hovedt 15,-
A 109 T 007	DSB MM 743-62, 2. lev, 1935, sb,fr,gv,vs,ts	1:25	hovedt	21,-	A 350 T 032	GDS, Kagerup station afløbsledn. 1946	1:200	hovedt 15,-
A 109 T 008	DSB MM 763-778, 3. serie, 1949-50, sb,fr,gv,vs,ts	1:25	hovedt	21,-	A 362 T 001	AHB, Hvalpsund, forslag til en motorfærge- og fiskeri havn, 1925, pl	1:500	hovedt 21,-
A 112 T 001	CIWL/DSB sovevogn type U-Hansa 4581 1957, sb,ts,gv	1:45	opfot	15,-	A 362 T 002	AHB, Hvalpsund vest, forslag til motorfærgehavn, 1925, pl	1:500	hovedt 21,-
A 113 T 079	DSB FM II=FML 2.lev 1936, sb,fr,vs,ts	1:25	hovedt	21,-	F 112 T 001	WLAB Wagons-Lits, 1.-2.kl. sovevogn sb,ts,gv	1:45	opfot 15,-
A 113 T 080	DSB FS 976-991, 3. serie, 1949, sb,fr,gv,vs,ts	1:25	hovedt	21,-				
A 113 T 081	DSB FS 901-22, suppl. lev. FML omb. til styrevogn, sb,fr,gv,vs,ts	1:25	hovedt	21,-				
A 113 T 082	DSB FS 952-75, 4. serie 1952, sb,fr,gv,vs,ts	1:25	hovedt	21,-				
A 127 T 015	DSB ZA 99537, 1938 sb,pl,gv,ls,ts	1:45	nedfot	15,-				
A 127 T 016	DSB ZA 99542, 1939 sb,pl,gv,ls,ts	1:45	nedfot	15,-				
A 127 T 017	DSB ZA, 1949 sb,ls,gv,ts	1:45	nedfot	15,-				
A 127 T 018	DSB ZA, 1959 sb,ls,gv,ts,pl	1:45	nedfot	15,-				
A 127 T 019	DSB ZA, 1965 sb,pl,gv,ts	1:45	nedfot	15,-				
A 127 T 020	DSB ZA, 1971 sb,pl,gv,ts	1:45	nedfot	15,-				

Tegningskatalog med tillæg 1 (T 1) og Nyhedsblade 7-11 (N 7-11) kan rekvireres. Dog bemærkes, at de i disse angivne priser er forhøjet med ca. 50%.

Tegningerne bestilles ved at indbetale beløbet + porto på giro 6 12 55 06, Dansk Model-Jernbane Klub, Tegningsarkivet, Nørrebro station, 2200 København N, og på kuponen til modtager anføres de ønskede registreringsnumre (helst i nummerorden). Ved større bestillinger kan registreringsnumrene sendes i brev direkte til tegningsarkivaren: Søren Sørensen, Hellerupvej 56 A, 2900 Hellerup, samtidigt med indbetaling af beløbet på girokontoen.

Der vil også på grund af den konstant stigende porto blive et forsendelsesgebyr på ALLE bestillinger. Det bliver på 15,- kr ved ordrer på under 60,- kr. og 20,- kr. ved ordrer over 60,- kr. Dette gælder for såvel paprør- som kuvertforsendelse.

Med venlig hilsen fra tegningsarkivaren

Søren Sørensen