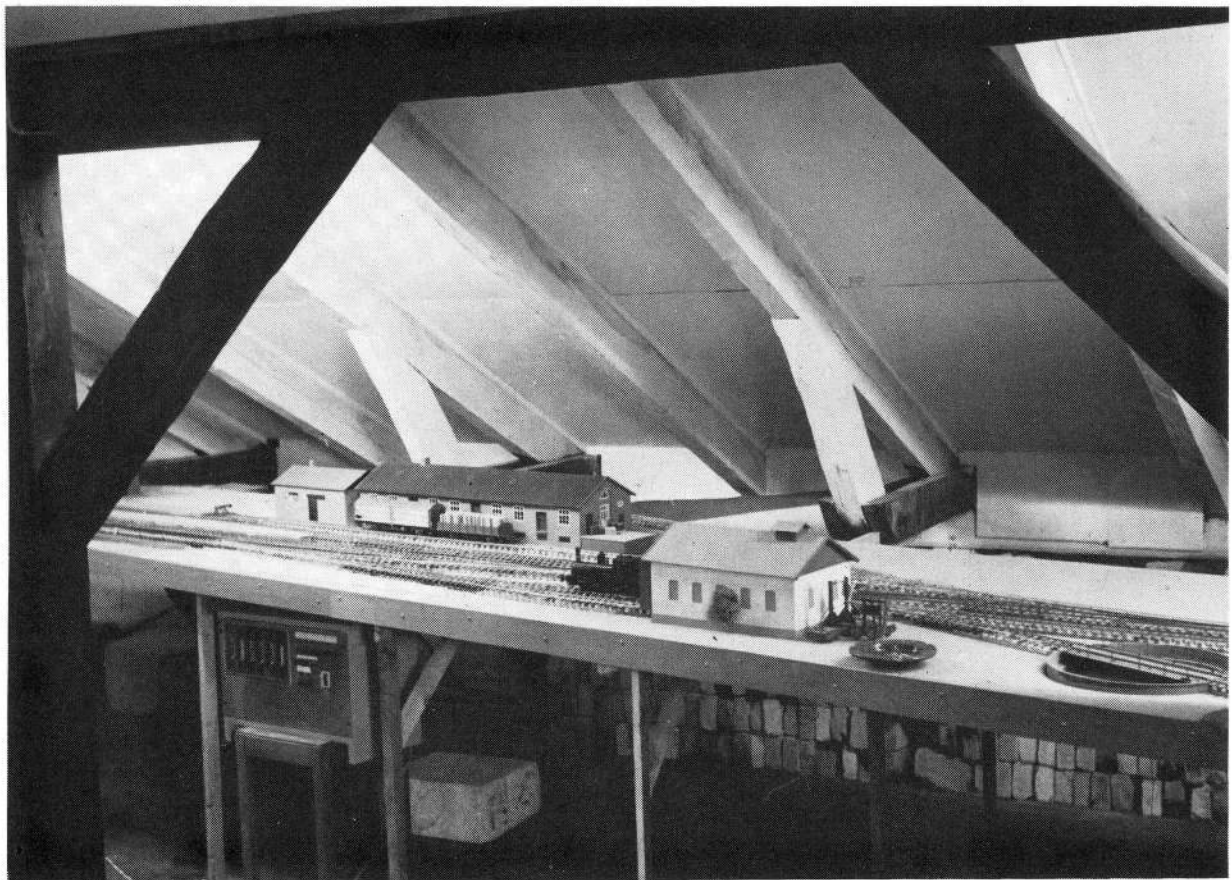
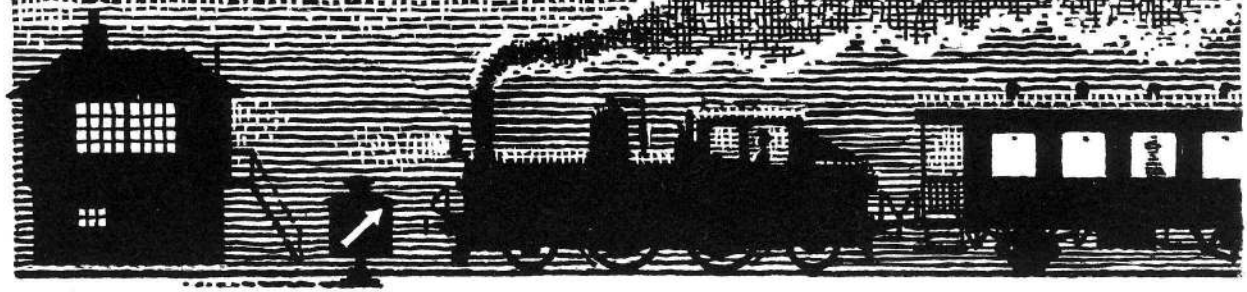


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

22. årgang **1986** sept., nr. **3**

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes 4 gange årligt, normalt i kvartalets 3. måned.

Bladet udgives af en kreds af jernbaneinteresserede som ren hobby og alt ikke-professionelt arbejde udføres uden beregning. Overskud bruges til jernbanehistorisk forskning.

REDAKTION:

Ulf Holtrup
Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj
Tlf. 01 - 71 79 03

REPRODUKTION:

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

TRYK & BOGBINDING:

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

22. ÅRGANG - NUMMER 3

SEPTEMBER 1986

INDHOLD I DETTE NUMMER:

| | |
|--|-----|
| Nedlagte baner | 107 |
| Klubnyt | 124 |
| Litteratur | 124 |
| ADAMs hjørne | 125 |
| Vi bygger, hotelkompleks "9005", CRS m.m. | 132 |
| Gamle Banereglementer .. | 141 |
| Læserbreve | 145 |
| Til at sove på | 147 |
| Indlæg fra abonnenter .. | 149 |

Forsidebilledet: Fra SMJKs anlæg: Grenør syd (ADAM)

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.

Medlemmer af redaktionen:

Poul Adamsen
Hans Alkjær
Ib V. Andersen
A. Gregersen
J. Groth
Erik V. Pedersen

Kære læser!

Det er ikke til at se det, hvis man ikke lige ve' det....

Disse linier faldt mig ind, medens jeg har gået og memoreret over, hvad i alverden jeg dog skulle plage vore sagesløse læsere med denne gang.

Det er næsten altid således, at denne rubrik er den sidste, der skrives. Derfor er der næsten også altid emner, som dukker op så sent, at de ikke kan få plads i disse to (normalt) spalter - og så har jeg enten glemt dem til næste gang eller også er de blevet uaktuelle eller betydningløse.

Men i det sidste halve års tid har mange forhold medført, at jeg har funderet en hel del mere end sædvanligt over mit hjertebarn SIGNALPOSTENS øjeblikkelige og fremtidige status.

Problemerne har også været drøftet i den faste redaktionskomite og det er resultatet af alt dette, som jeg nu vil videregive til vore trofaste abonnenter og øvrige læsere.

Jeg har meget på hjerte, og kommer langt omkring. Så slå ørerne ud og spids øjnene, kære læser.

Økonomi og abonnenttal (eller omvendt) hænger jo nøje sammen. Penge skal der til, også selv om vi gør det så billigt som vi kan, bl.a. ved at forfattere (og redaktør) nu som tilforn ikke får honorar for det arbejde, de udfører.

Reproduktion, trykning, bogbinder og forsendelse koster penge, og jeg har ikke ret megen

Nyt Fra Redaktionen

indflydelse på priserne her. Det skal dog nævnes, at priserne på reproduktion og trykning er særdeles rimelige, og jeg har en mistanke om, at såvel Bargholz som Lantow rent faktisk giver SIGNALPOSTEN er slags rabat fordi de dels selv har en snert af interessen og dels kan bruge bladet til egen reklame.

Papirprisen bare stiger, men da begrundelsen: stigende energipriser har været flittigt benyttet, burde halveringen af oliepriserne da medføre en prisnedsættelse? Sådan drømmer jeg - men jeg tror ikke på, at drømmen bliver til virkelighed.

Vi benytter den billigste form for forsendelse, der kan opdrives, og der er ingen sparemuligheder her, bl.a. fordi en løsning som at "nøjes med" at udkomme to gange årligt eller helt brutalt, overgå til at blive en "årbog", vil medføre, at Avispostkontoret ikke kan benyttes. Jeg vil skynde mig at sige, at vi absolut ingen planer har om sådanne ændringer!

Vore øvrige udgifter er små, men den største af disse - fotoarbejde - er ikke så lille endda. Også her er der store pristigninger som vi forsøger at modvirke ved at være knap så flotte med antal bestillinger.

Skal vi altså nedsætte vore omkostninger mærkbart, er den eneste vej: mindre sideantal. Vi kunne også spare en anelse ved at gå over til "ringere" papirkvalitet, men så er jeg bange for, at SIGNALPOSTENS image bliver forringet.

Læs venligst videre side 151

Nedlagte Baner

AFSLUTNING PÅ FØLJETONEN OM
VaGJ, Varde-Grindsted Jernbane
RULLENDE MATERIEL, 2. del

Godsvognene:

Iflg. Scandias ordrebog leveredes i 1916-17 12 godsvogne til VaGJ: Q 51-58 og P 71-74. Q-vognene omnummereredes hurtigt til nr. 101-108, da der snart anskaffedes flere vogne, så der blev risiko for overlappings i de encifrede numre, som man i sin forhåndspessimisme havde valgt, måske for ikke at udfordre skæbnen ved at lufte overdrevne tanker om banens trafikale udvikling?

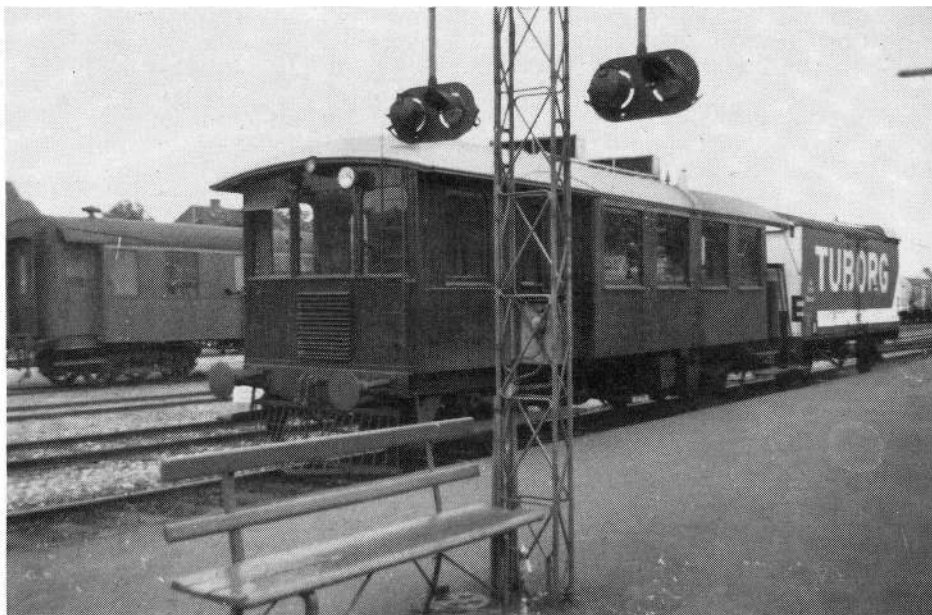
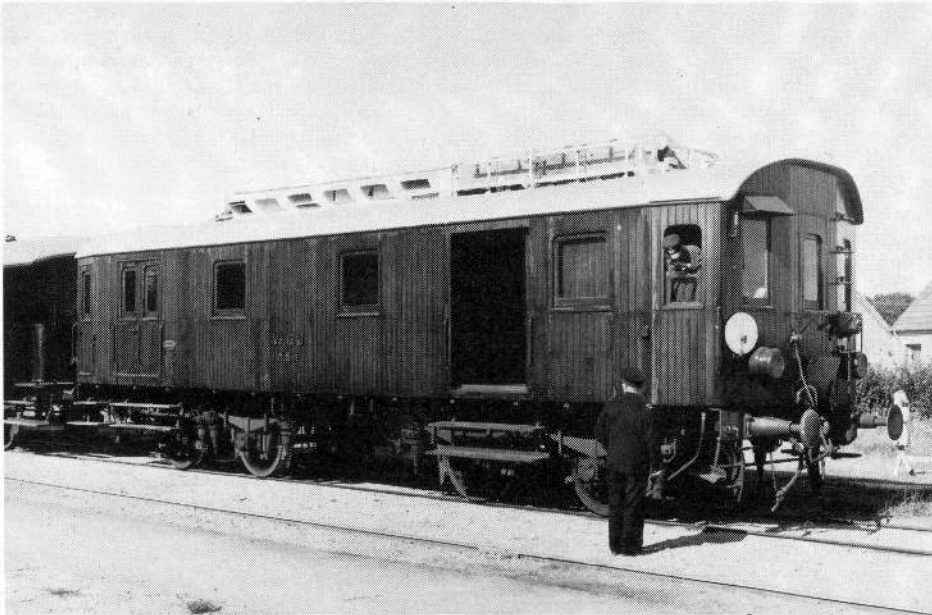
Q-vognene var alle af den mest almindelige danske type gods- og kreaturvogne, som ved DSB betegnedes QF (med tårnbremse) hhv. QD (med håndbremse). Det var 16,3 m² vogne, der lastede 12,5 t og som i øvrigt havde alle de samme mål, som vi har set ved diverse privatbaner og ved DSB - og de samme faciliteter: Skydelemme i alle sidefag, gavldøre med gitterdøre inden for samt bideringe til kreaturer i sidevæggene. Nærmere detaljer m.h.t. løse gitre og bindebomme er ikke oplyst, ejheller ved vi, om vognene med skruebremse havde ensidige eller dobbeltsidige bremseklodser på hjulene (4-

klodset eller 8-klodset bremse), eller om vognene havde brede fodtrin ved dørene, evt. løbebrætter o.l., da vi endnu ikke har haft held til at finde billeder af en eneste af vognene, der allerede i 1938/39 solgtes til DSB og dér druknede i den tusindtallige mængde af lignende vogne.

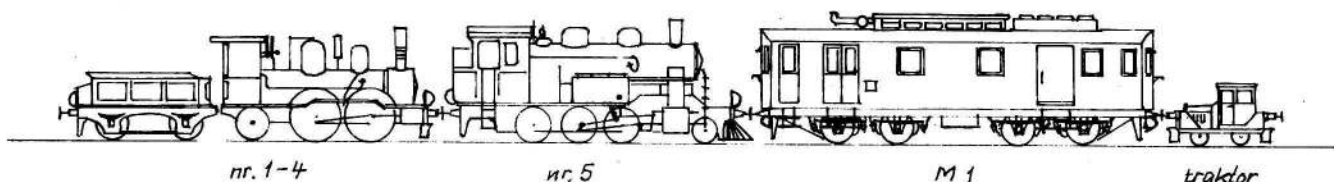
De åbne vogne litra P var af samme type som DSB's PF, dog med lastgrænse 12,5 t (hos DSB last 15 t fra 1918). Det var 18 m² vogne af datidens mest almindelige type med faste sider, dobbelte fløjddøre midt på siderne og aftagelige, top-hængslede endelemme. Sidehøjden var 900 mm, altså halvhøje vogne med et rumindhold på 16,2 m³ strøget mål, og de kunne inden for lastgrænsen fyldes med top med kul, koks og kartofler, roer etc. Tørv kunne lasses betydeligt højere, hvorfor man ofte benyttede tørvehæk på sådanne vogne: Midlertidigt monterede kæpskinner af tremmeværk, der forhøjede vognene med ca. 50%, så lastgrænsen kunne udnyttes fuldt ud. Det blev der rigeligt brug for i banens første år, hvor der var store tørvetransporter fra de mange tørvemoser i banens opland, specielt fordi kulpriserne omkring slutningen af 1. verdenskrig steg til formidable højder på grund af tyskernes u-bådsblokade af transporterne til og fra England, så vor kulimport skrumpede ind til et minimum og alternative energikilder fik en pludselig og voldsom aktualitet.

Mergeltransporter havde også ret stor betydning i visse perioder, men det var en tung vare, der kun måtte lasses halvt op til P-vognenes kant, og det gjaldt også en anden vare, der til tider havde en vis betydning for banen: Mursten, der havde en lignende massefylde: omkring 1,75 t/m³, når de var stablet tæt i vognene. Men de lassedes ofte højt op i vognens 2 ender, så der var fri passage mellem dørene midt i vognen.

Når godsvognene kun måtte laste 12,5 t skyldtes det hensynet til banens lette spor: skinner, der vejede 22,45 kg/m, og



VaGJ's rullende materiel 1919-1972

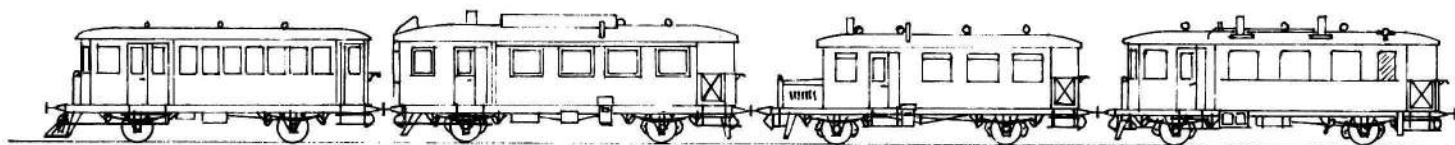


nr. 1-4

nr. 5

M1

traktor

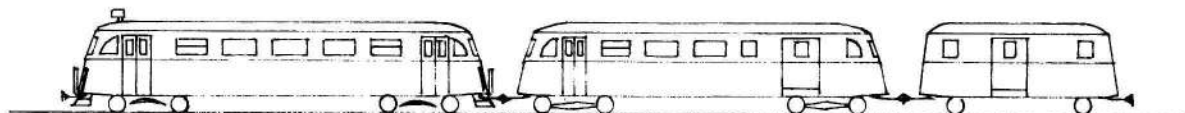


M2

M3

M4

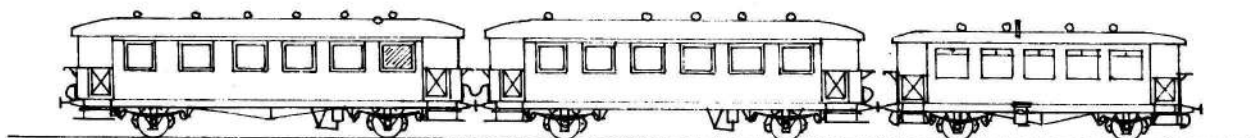
MC 651



Sm 5-7

Sp 19-20

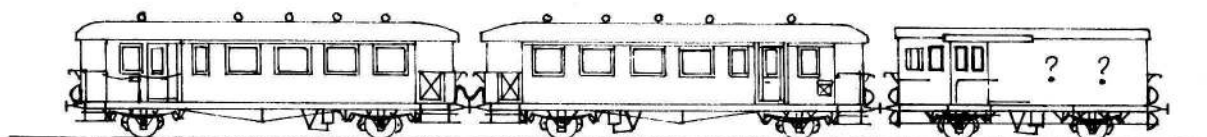
Sb2



B 11-12

C 21-22

C 23''

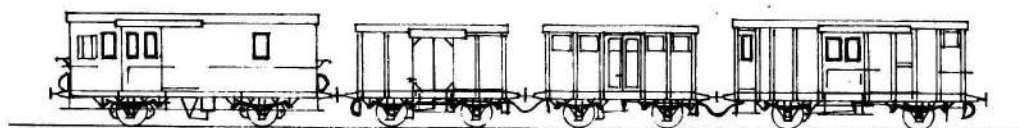


venstre

D 31-32

højre

C 23'

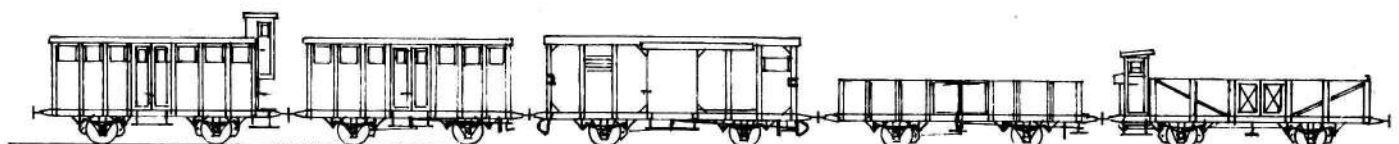


E 41-42

Q 94

Q 93

Q 109



Q 101-102

Q 103-108
+ 86

Q/I 110-119

P 71-74

P 75-76

som i begyndelsen kun måtte belastes med 10 t pr. aksel eller 20 t brutto for en 2-akslet godsvogn. Først midt i 1930'erne tillod man en forhøjelse af nogle af godsvognenes lastgrænse, efter at sporet var blevet forstærket, formentlig ved indlæggelse af flere sveller, idet selve skinnerne holdt hele banens levetid.

VaGJ startede med en pænt stor persontrafik - næsten 100.000 rejser det første driftsår, mens godstrafikken steg til næsten 50.000 t i 1920/21. Det viste sig, at personvogn-materiellet var tilstrækkelig stort, mens der blev mangel på godsvogne. Man anskaffede derfor i 1920/21 yderligere 10 lukkede og 2 åbne godsvogne, hvormed man så klarede sig i de følgende mange år.

I 1919-1921 fik man ret store tørvetransporter. De var koncentreret i sommermånederne men hvornår der var store transporter afhang desuden meget af vejret, så vognbehovet var meget uberegneligt, og det var helt urealistisk at anskaffe egne vogne til at klare disse spidsbelastninger: Man måtte leje vogne, når behovet var der, og de fleste skulle være åbne vogne til transport af tørv fra Eg station, hvor tørvene skulle tippes direkte i vognene fra den høje rampe for tipvogntogene fra Urup Tørvfabrik. I de to år transporteredes i snit ca. 15.000 t tørv fra Eg. Hvis de havde været jævnt fordelt over de tre sommer måneder - hellig som søgn - ville det give ca. 13 vognladninger pr. dag, men så mange dage havde man slet ikke til rådighed på grund af vejrets luner, så det ses let, at banens vognpark på ialt 6 åbne vogne var en dråbe i havet!

De nye godsvogne var kun af 2 typer, begge tyske standardtyper fra begyndelsen af århundredet.

Q 110-119

bygget af Christoph & Unmack, Niesky i 1919, var 21,3 m² lukkede vogne, egentlig beregnet til 15 t last, men ved VaGJ nedsat til 10 t af hensyn til sporets bæreevne. Det var ret store, "grove" vogne uden mange dikkedarer, blot med en skydedør i hver side og et jalousi og en læsselem højt oppe på hver side. Vognene havde akselgaffler af presset plade og skivehjul, og de var kraftigere bygget end de almindelige danske vogne, hvorfor de også var tungere: De vejede godt 1 t pr. meters længde mod de danske Q-vognes 0,88 t/m for VaGJ's vogne med håndbremse. Vognene

blev leveret uden bremse af nogen art, men fik omkring 1930 håndbremse som næsten alle andre, danske vogne, der ikke havde skruebremse.

Disse 10 vogne var ikke særlig egnede til transport af levende dyr, men senere indrettedes nogle af dem til transport af kød m.v. og et par stykker udstyredes med kødkroge til op-hæng af hele kroppe fra slagteriet, og flere blev malet hvide og udstyret med ekstra jalousier i gavlene. Fra 1934 fik de i øvrigt lastgrænsen hævet til 15 t - som de var født til!

P 75-76

bygget af Norddeutsche Waggonfabrik A-G, Bremen i 1919, var 18,4 m² åbne vogne med 1 meter høje sider. Også de var født til 15 t last, men i begyndelsen begrænset til 10 t ved VaGJ af hensyn til sporet, da også disse vogne var tungere end de oprindelige Scandia-vogne. Det var vogne af omtrent PF-størrelse, men kortere og bredere og det lidt større rumfang 18,4 m² mod PF'ernes 16,2 m², der gjorde dem en tand mere egnede til tørvetransport også uden montering af tørvehæk.

VaGJ's sølle 2 eksemplarer var forsynet med ækvilibreret skruebremse med 8 klodser, betjent fra et lavtsiddende bremsehus, som stod på en forlængelse af vogn gulvet, der dannede en platform for enden af vognkassen. Bremsehuset var "jordnært", og man kunne gå udenfor og strække benene under turen, men husets indre var alt andet end komfortabelt med meget snæver plads og kun et primitivt klapsæde, ved siden af hvilket de svejfede sæder i de danske bremsetårne var ren luksus. Vognene var meget solide og havde svære undervogne med plade-akselgaffler og skivehjul, og vognsiderne havde udvendige skråbånd og fløjddøre i faconpresset jernplade, mens resten af vognkassen var af træ. Der var top-hængslede endelemme, der kunne afløftes, og siderne var - sammen med dørene også til at løfte af, dog ikke i den ende, hvor der var anbragt platform med bremsehus. Men lignende vogne uden bremsehus kunne - med opbydelse af flere mands gode kræfter - aflædes for både sider og ender, så der kun blev en helt flad vogn tilbage, fx. til transport af ting, der var for brede til at være inden for kassens normale vægge.

Med disse to vogne havde VaGJ nu "hele" 4 godsvogne med skruebremse, men det var stadig kun 16,7% af godsvognene,

så det var ikke nogen imponerende bremseprocent, man kunne opvise, og i små godstog kunne man let risikere, at der ikke forekom én eneste godsvogn med skruebremse - men man havde jo rejsegodsvognen, der havde skruebremse og kunne benyttes som slutbremse. Da man i de første mange år hovedsagelig kørte blandede tog, havde man desuden en eller flere vacuumbremsede vogne i toget, hvilket pyntede svært på bremseprocenten!

VaGJ blev aldrig forvænt med gode regnskabsresultater, og efter at have haft et beskedent overskud på 10-15.000 kr. de første driftsår, tog regnskabet et dyk til minus 44.000 kr. allerede det 3. år, måske bl.a. på grund af de ekstremt høje kulpriser, der havde været oppe på omkring 250 kr./t, men i november 1920 faldt til ca. 1/5, altså omkring 50 kr./t, så tørve-boomet på VaGJ pludselig var slut, idet tørvetransporterne faldt til omkring 1/8 samtidig med, at persontrafikken også dalede til ca. 3/4 af trafikken de første år. Man havde i den første tid købt en del kul til lokomotiverne til svimlende priser, der også belastede den dårlige økonomi, hvorfor man forsøgte sig med tørvefyring i lokomotiverne. Det var den gang man i Ansager stations nordende byggede en tørveforsyningsrampe til lokomotiverne, og det oplyses, at man her blandede tørv i de "sparsomme" kul, da det åbenbart havde vist sig, at ren tørvefyring ikke kunne give de i forvejen svage lokomotiver tilstrækkelig dampudvikling til at klare den daglige drift. Billeder fra 1920'erne viser, at man havde sat tørvehæk på lokomotivernes tendere, da de ellers ikke kunne rumme brændstof nok til hele turen. Ved HHJ konstaterede man ved forsøg, at lokomotiverne brugte 24 kg tørv pr. km - eller 8,8 kg kul, og tørvefyring kunne kun betale sig, når kulprisen oversteg ca. 100 kr./t - med de i 1918 gældende priser.

Selv om kulpriserne ikke mere nåede de ekstreme højder, skete der stadig store svingninger gennem 1920'erne, bl.a. på grund af minestrejker i England, og så havde man også en udpræget isvinter i 1922, der en overgang hindrede kultilførslerne, så man tyede til tørvene. Endelig var tørvefremstillingen i de store tørveår blevet rationaliseret, bl.a. ved den store tørvfabrik Fugdøl syd for Grindsted, så der let kunne skaffes gode tørv til rimelige priser, og man var nødt til at holde lave priser for så

længe som muligt at kunne konkurrere med kul, for ikke at tale om koks, der hurtigt trængte frem som det absolut bedste brændsel til hjemmene til utallige kakkelovne, såvel som i de fremtrængende centralfyr.

Men uanset, hvad man fyrede med, forblev VaGJ en dårlig forretning, og et overskud på 19.000 kr i 1924/25 forblev en enlig svale, hvorefter man i mange år havde underskud på 20-30.000 kr. med stigende forværing gennem 1930'erne.

Man havde dog nok fået en betydeligt hurtigere nedtur, hvis man ikke fra 1926 var gået ind i motor-alderen.

En tid lang betragtedes motoriseringen på de øvrige privatbaner med afventende skepsis, men i 1925/26 besluttede man sig så til det store spring frem med anskaffelsen af hele 3 stykker ny trækraft: 1) Et nyt, kraftigt damplokomotiv, 2) En 150 hk diesel-elektrisk motorvogn og endelig 3) En 100 hk benzinmekanisk motorvogn. Damplokomotivet skulle naturligvis køre godstogene, dieselvognen person- og blandetog og benzinvognen de små, rene persontog, der ikke medtog godsvogne.

VaGJ 5:

Først må vi lige se lidt på det nye damplokomotiv, der døbttes VaGJ 5. Det var en 1'Ct-maskine fra Frichs, konstrueret først i 1920'erne under stærk påvirkning af samtidig udviklede tyske standarder. Hovedtegningen siger "1-C-Blandetogs Lokomotiv for overhedet Damp", og det var en typisk "Fætter Lavben" med kun 1100 mm drivhjul - sammenlignet med r.r. 1-4's 1556 mm hjul. AdhæSIONSVÆGTEN var på 35 t mod de gamles 17, så trækkeevnen var ganske betydeligt forøget, nemlig til at klare en togvægt på 250 til 380 t alt efter stignings- og kurveforholdene, hvilket kan sammenlignes med nr. 1-4's 150-210 t togvægt. Anskaffelsen var uden tvivl inspireret af, at man fra 1923 og 4 år frem havde haft ret store mergeltransporter i korte perioder om sommeren og efteråret, og dertil var de gamle lokomotiver ikke velegnede, bortset fra, at de også efterhånden kom til at lide af alderdomssvækkelse, der bevirkede øgede omkostninger ved stadig at holde dem driftsklare.

Ø: VaGJ/DSB M 4 (ex MA), Varde Vest, juli 1959 (E. Schou Andersen)
N: VaGJ MC 651, Varde H., 3/7 1964, (Jens Bruun-Petersen)

VaGJ 5 var en ret dyr sag: Ca. 52.000 kr. + ca. 6.000 kr. til reservedele, men det skulle også være sidste skrig i moderne privatbane-lokomotivdesign. Netop derfor, og vel også fordi Frichs ikke havde nogen erfaring i selv at konstruere damplokomotiver, blev disse maskiner behæftet med fejl og mangler, som typisk viser sig ved nye, prøvede konstruktioner.

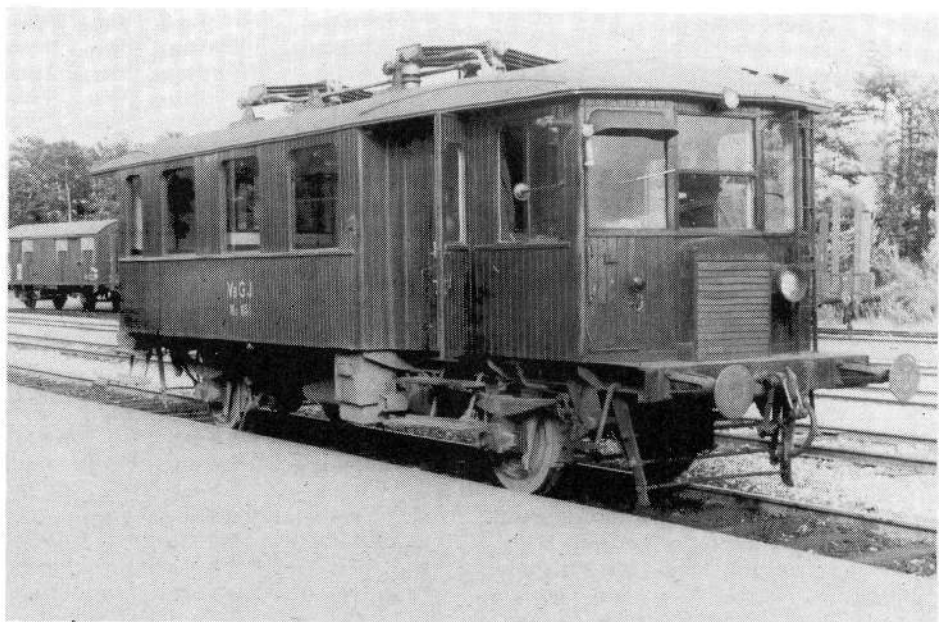
Nr. 5 er, sammen med søstermaskinen til Nakskov-Rødby Jernbane, af Bay udnævnt til Danmarks grimme privatbane-lokomotiv, bl.a. på grund af førerhusets lidt påfaldende tagrytter, der havde en række ventilationsklapper i siderne. Mest påfaldende var dog den meget højtliggende kedel, der kun i ringe grad var "pakket ind" i sidetanke, men tildels lå frit fremme, så man kunne kigge ind under den.

Dette var dog mindst lige så udpræget ved fx. Henschel-

maskinerne NFJ I-III, for ikke at tale om de smalsporede ABA 40-42 på Als, samt i mindre grad andre tenderlokomotiver uden sidetanke.

VaGJ 5 havde dog en mindre tank på hver side, men løsrevet fra førerhuset, og den forreste del af fodpladen var ejendommeligt nok anbragt oven på disse sidetanke og havde et par påfaldende stiger foran, lige over forløberen. Mangelen på fodplade i normal højde foran sidetankene var vel det, der mest medvirkede til maskinernes uheldige udseende.

Den højtliggende kedel bevirkede, at risten kom over kanten af vangerne (undervognsrammen), men dette udnyttedes ikke til at gøre risten bredere, for askekassen skulle jo alligevel presses ind mellem rammepladerne for at give plads til de bageste drivhjul, og den måtte have skrå bund



og forlænges bagud for at komme fri af bagakslen.

Maskinens slagvolumen var 109 liter mod de gamles 86,9 - altså en forøgelse på 25%, men hedebladen var, når vi ser bort fra overhederen, lidt mindre: 51,1 m² mod de gamles 55,1 m². Medregnes overhederens hedeblade, kommer vi op på en samlet hedeblade på 73,9 m², og vi får omtrent samme forhold mellem slagvolumen og hedeblade i de to maskintyper. Men vi må huske, at overhederen kun fungerer optimalt, når maskinen har arbejdet et stykke tid, så for mange og lange ophold var af det onde for dampudviklingen. Nr. 5 havde i øvrigt en 20% større rist end de gamle, hvilket vel svarede rimeligt til den større, samlede hedeblade, hvis vi ikke tillægger overhederen alt for stor betydning! Det større kedeltryk, 12 ato mod de gamles 10 ato, betød en bedre udnyttelse af brændslets energi, hvilket overhederen også gjorde, så risten var "mere værd" i nr. 5 end i de gamle og kunne måske have gjort 5'eren bedre egnet til tørvefyring, men den tid var forbi, hvor dette kunne betale sig, og der var desuden ikke plads på det nye lokomotiv til opstabling af tørv specielt da den i forvejen var rigeligt tung i bagenden.

Maskinen havde Heusingerstyring med rundglidere og trak på midterste drivaksel. Omstyringen skete med skifteskruer. De 3 drivakslers fjedre var forbundet med balancer, men forløberens fjedre var ikke forbundet hermed, hvilket kunne give uheldige variationer i forløberens i forvejen lave akseltryk, fx. ved niksvingninger på ujævnt spor eller ved ekstra lav vandstand i rammevandkassen. Den var dog udformet således, at der i det længste var vand netop i dens forreste del, der lå ekstra lavt mellem forreste drivaksel og løberens aksel, så efterhånden som vandbeholdningen blev brugt, forskød vandets tyngdepunkt sig fremover.

På Frichs' oprindelige tegning af typen har man angivet tjenestevægten til 37.000 kg og adhæsionsvægten til 29.700 kg, d.v.s. ca. 9,9 t til hver drivaksel og 7,3 t på forløberen, altså en passende vægtfordeling til VaGJ's spor. Men da man så fik bygget de to lokomotiver til VaGJ og NRJ, viste det sig, at katten var rendt med målene hos Frichs: Tjenestevægten var blevet ca. 1 t større, men hvad værre var: vægtfordelingen var nu blevet: 35 t adhæsionsvægt og kun 3 t på forløberen. Drivhjulene overskred dermed det

tilladelige akseltryk med 17%, og trykket på forløberen var alt for lavt til et hjulsæt, der skulle styre maskinen blødt ind i kurverne og modvirke slingeren og niksvingninger.

Forløberen var udført som Adam-aksel, d.v.s. med skrå føringer for akselkasserne, så akslen ved sideforskydninger stillede sig radiært i kurverne. Skrå flader oven på akselkasserne under fjedrenes trykstænger skulle give en passende tilbagestillingskraft samt ved sideforskydning et forøget tryk på det hjul, der lå yderst i kurven. Da akseltrykket nu "ikke var meget større end hjulsættets egenvægt" som Bay skriver (med kraftig overdivelse, da hjulsættet næppe vejede mere end ca. 1 t), blev de nævnte kræfter kun små, og det vides fra NRJ, at det kunne føre til afsporinger, specielt under snerydning, og maskinen gik ikke meget bedre i sporet end en maskine helt uden forløber.

Det ser ikke ud til, at man har foretaget sig noget for at forbedre vægtfordelingen, formentlig fordi det ville have krævet en betydelig ombygning (som Frichs burde have betalt!), så man har åbenbart ikke taget akseltryk-overskridelserne så højtideligt, og når man overholdt maskinens maksimalhastighed på 45 km/h og i øvrigt kørte forsigtigt på sidespor og sporskifter, var afsporingrisikoen nok meget lille.

Vi har mærkeligt nok intet fundet om snerydning på VaGJ, og jeg aner ikke, om nr. 5 har været anvendt hertil. På Lolland lånte NRJ lokomotiver fra nabobanerne til snerydning for ikke at få Frichs-maskinen til at ende i grøften ...

VaGJ M 1:

Efter nogle års tøven kastede man sig så ud i det i 1925/26: Man anskaffede den første motorvogn M 1, der ankom til banen 15. april 1926 og bestilte yderligere en mindre vogn, der ankom 22. december samme år.

M 1 var en diesel-elektrisk motorvogn med postrum og bagagerum, men ikke passagerpladser. Den var bygget 1926 af Nakskov Skibsværft og udstyret med en 6-cylindret dieselmotor fra Holeby Motorfabrik syd for Maribo. Motoren udviklede 150 hk ved 500 omdrejninger/ minut, og den drev en Titan-generator til kørestrømmen, en dynamo til togbelysningen, en kompressor til tryklufforstøvning af motorbrændstoffet og endelig en luftpumpe til trykluffbremsen.

Vognen løb på 4 lænkeaksler, hvoraf de to yderste hver havde en banemotor, så akselfølgen blev A1 - 1A. Lænkeakslerne var valgt, fordi det var både den billigste og den letteste løsning, og vognen var dyr nok endda (godt 140.000 kr.) - og tung nok: 38 t, som skulle være nogenlunde ligeligt fordelt på de 4 aksler - det skulle motoranbringelsen midt i vognen sørge for.

Vognkassen var af træ og udvendigt beklædt med lodrette teaklister, så den ganske svarede til banens personvogne i materialevalget. Den havde derimod en anden vindueshøjde, og tagformen afveg også fra vognenes, specielt ved ikke at være "nedgroet" i enderne. Vognen var let tilspidset i enderne og gavlene faset af i 3 dele, omtrent som de almindelige Triangelvogne, men gavlvinduerne var meget små, og i midten var dør med overgangsbro.

Der var førerrum i hver ende, og derefter kom i den ene ende et 5,5 m² postrum med indvendig sidegang forbi, i den anden ende et 8,6 m² rejsegodsrum med indvendig skydedør i hver side. Da jeg ikke har fundet nogen hovedtegning af vognen, kan jeg ikke gøre nærmere rede for indretningen af post- og pakrummene, men det kan ses udefra på fotos, at der var en kakkellov i postrummets højre side (set fra rejsegodsrum-enden, da postrum-enden af en postførende vogn altid (af postvæsen!) anses for forenden), mens sidegangen lå i venstre side. Der var en enkelt yderdør i højre side, men dobbelte yderdøre i venstre side, hvor postrummet havde skydedøre til sidegangen. Brevindkast var placeret tæt op ad postrummets og sidegangens bagvæg (ind mod maskinrummet). Førerrummene havde yderdøre i venstre side (set i kørselsretningen) og desuden dør til sidegangen henholdsvis rejsegodsrummet, og herfra videre til maskinrummet, så der var indvendig passage gennem hele vognen.

På taget var der en tagrytter med talrige ventilationsklapper over maskinrummet, og bagved tagrytteren, d.v.s. over rejsegodsrummet, fandtes et par langsgående tagkølere, der ventileredes af 4 dobbeltrettede centrifugalblæsere, anbragt midt mellem kølerne med en fælles, langsgående aksel. Man regnede altså ikke med, at fartvinden kunne give tilstrækkelig køling, men desuden kunne kølingen reguleres efter behov, når den var mekanisk drevet. Ved tagrytterens anden ende

var anbragt en tværstillet lyd-dæmper med opadbøjet udstødningsrør.

M 1 måtte iflg. tjenestekøreplanen belastes med 75 - 100 t efter forholdene, og det oplyses af banens driftsbestyrer - efter at vognen havde været i drift et års tid - at den har været belastet med "3 fuldt lastede personvogne eller ca. 200 passagerer". Det bliver ialt en togvægt på godt 50 t. Eller 1 personvogn + 3 læssede godsvogne, svarende til knap 80 t "har ligeledes jævnlige været befordret".

Hvis M 1 skulle forcere stigninger og kurver fx. omkring Bolhede, har de nævnte belastninger nok også været toppen af, hvad der kunne fremføres med en blot nogenlunde tålelig hastighed og accepteres i personførende tog. Men vognen var altså egnet til fremførelse af banens "større" persontog og mindre blandede tog, hvori den kunne medtage "Hastergods såsom ilgods, æg, smør, kvæg etc. ... ligesom den ved at løbe med enkelte læssede og tomme godsvogne sparer banen for mange udgifter til særtog".

Til sammenligning kan nævnes erfaringen med tilsvarende motorvogne fra det flade Lolland, citeret efter DJK 6 om NRJ: "Maskinkraften var som nævnt 150 hk, og de kunne fremføre ca. 5 á 6 vogne, men farten var i så tilfælde lav, og den ringe maskinkraft medførte, at man frem til indførelsen af skinnerbusserne kun kunne holde en gennemsnitsfart på ca. 30 km/t". Ved VaGJ opnåede man en gennemsnitsfart på 33 km/h iflg. køreplanen fra sommeren 1936!

Så var der endelig de helt små persontog, der hidtil havde måttet bestå af mindst et damplokomotiv (med tender!) + en personvogn + en rejsegodsvogn, ialt 9 aksler, samlet bruttovægt omkring 65 t. Fremført af M 1 kunne spares rejsegodsvognen, og vi får 6 aksler og ca. 55 t bruttovægt. Men måske kunne toget klares med en solokørende Triangel-vogn: Bruttovægt ca. 15 t, og alt på 2 aksler - en meget betragtelig vægtbesparelse! Til den ende anskaffede man så motorvognen

M 2

fra DfA (De forenede Automobilfabrikker) i Odense, det vil sige en Triangelvogn. Den an-

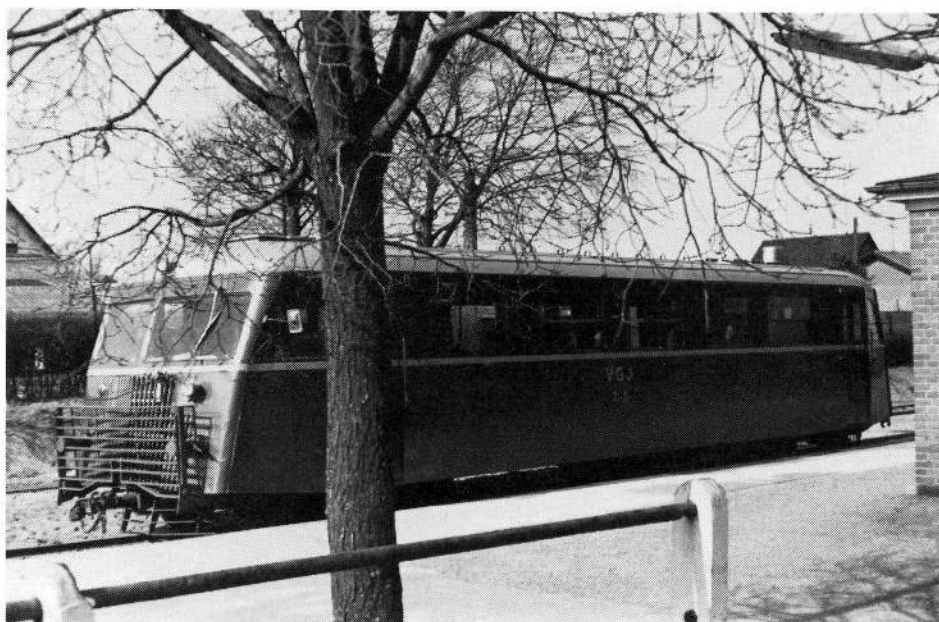
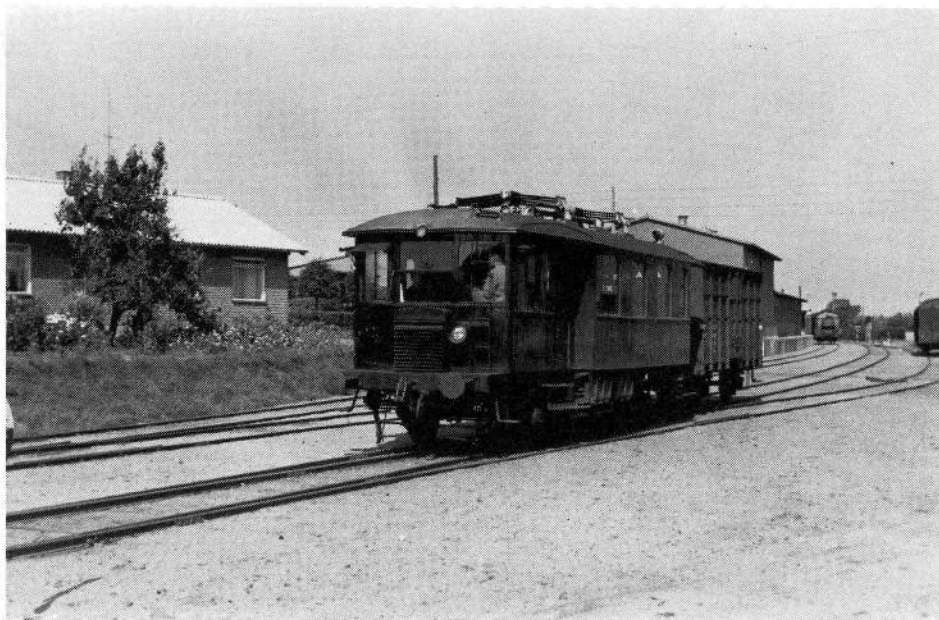
kom til banen 22. december 1926 og havde kostet ca. 50.000 kr. - mod M 1's 140.000 kr.

M 2 var af samme type som LB M 1-2 og VNTJ M 2, og typen er nærmere beskrevet i SIGNALPOSTEN, 1980, nr. 1, men vi må nok hellere repetere lidt af det væsentligste her. Vognen var Triangel-model VII bred og ligesom banens øvrige personvogne udvendig beklædt med teaklister. Men man havde ikke sørget for, at den i øvrigt svarede til banens personvogne i design. Først og fremmest havde den i hvert fag 2 små vinduer i stedet for ét stort, og vinduerne havde uindfattede ruder, hvoraf hveranden kunne skydes ned. Vognen havde også lukket bagperron, og taget var ret fladt og havde vandrette ender. Det havde ventilatorer af typen Grove, mens personvognene ellers benyttede Torpedo-ventiler. Løbeværket havde akselgaffler af plade - ligesom diesel-

vognen - og bagakslens fjedre var ophængt i supplerende evolutfjedre. Vognen kunne i øvrigt kendes fra søstervognene på LB og VNTJ derved, at den havde lange løbebrætter langs hele forperronen.

Det indre var meget enkelt indrettet med 1500 mm lange fag af nøgne træbænke. Passagerafdelingen var delt i to lige lange dele á 2 fag, idet den baggeste del dog var smallere ud for bagdørene, hvor de faste bænke var erstattet af 2 to-mands klapsæder, ét på hver side af gavldøren, og klapsædepassagererne skulle helst rejse sig ved stationerne i den side, hvor døren skulle benyttes til ind- og udstigning.

M 2 opvarmedes oprindeligt ved udblæsningsgassen fra motoren, men 1930/31 suppleredes dette system med en varmluftcalorifere, der atter i 1934 erstattedes af tidens bedste varmeanlæg for sådanne vogne: Et



koksfyret varmtvandsanlæg, som dog kostede en siddeplads i vognen, fordi aftræksrøret herfra måtte føres op gennem passagerafdelingen. Man bemærke i øvrigt, at vognen ikke havde toilet, og dette gjaldt også de næste 2 Triangelvogne, banen anskaffede, så eventuelle trængende måtte vente til et stationsophold og håbe på, at man ville vente, til kunden kom lettet tilbage. Dette var et servicetilbagekridt i forhold til de oprindelige personvogne, hvoraf 2/3 havde toilet - og så var motorlarmen og -vibrationerne vel også en gene. Måske opvejedes disse ulemper af, at der indsattes 1 á 2 tog mere om dagen, og der var nu kun ét rigtigt gammeldaws blandetog, der tog hele 2 timer om turen mellem Varde og Grindsted, inklusive rangering alle steder, hvor der var godsvogne at optage eller afsætte. De øvrige tog brugte derimod nu "kun" 80

minutter om hele turen, inklusive indtil 14 stop undervejs, idet der samtidig oprettedes 3 nye trinbrætter: Bolhede, Mølby Kro og Adelvej.

Efter anskaffelsen af de to motorvogne udstyredes de 2 C-vogne med rullelejer og trykluftbremse samt varmtvandsanlæg til opvarmning mens B 11 (måske) kun fik varmtvandsanlæg og D 31 rullelejer og luftopvarmning i første omgang - men oplysningerne om disse ting er sparsomme og hentet fra DSB's fortegnelser, så troværdigheden er ikke stor.

C 23:

De almindelige, store personvogne var formentlig i første omgang tiltænkt M 1, men M 2 fik også en bivogn. I 1927/28 ombyggedes rejsegodsvognen E 42 til bivogn - litra C 23 - for M 2: Der indrettedes en passagerafdeling med 28 siddepladser og et rejsegodsrum på

ca. 7 m². Herved må tjenestekupeen være gået tabt, men hvordan indretningen har været, kan jeg kun gætte mig til, da vi ikke har fundet hverken fotos eller tegninger af vognen efter ombygningen. Derimod har de gode folk i JMJK fundet hovedtegningen af den oprindelige vogn, og det kan bekræftes, at vognen havde overgangsbrog i begge ender og IKKE bremse-sving-kasse i tjenestekupeenden. Og jeg vil stadig gætte på, at vognen beholdt rejsegodsafdelingen i tjenestekupeenden, beholdt skydedørene og fik passagerafdelingen i det tidligere godsrum, hvori der formentlig har været indsat nogle flere vinduer og måske et par døre, hvor det oprindelige vindue sad?

1931 indrettedes et 5,1 m² stort postrum i en del af passagerafdelingen, formentlig fordi man havde mistet den ene postvogn - den var nemlig lige blevet ombygget til motorvogn uden postrum.

C 23 er allerede meldt udgået i 1937, og søstervognen E 41 levede ikke længe efter krigen, så oplysningerne om vognenes endeligt er noget fågæde. Jernbane-entusiastene var nemlig ikke rigtig kommet frem endnu dengang, og banens driftsberetninger var meget kortfattede og oplyste ikke noget om de enkelte vogne. Først med privatbanekommissionens betænkning fra 1955/56 får vi igen oplysninger om banens vognpark - efter at DSB's privatbanevognfortegnelser sluttede i 1937, og 1955 var i hvert fald begge de gamle E-vogne udrangeret.

M 2 havde - ligesom sine samtidige søstre fra Triangel - en 100 hk benzinmotor, og VaGJ's tjenestekøreplan fra 1946 oplyser, at Triangelvognene M 2-4 aldrig må fremføre en togvægt over 48 t, inklusive motorvognenes ansatte vægt, og det vil for M 2 sige 34 t på krogen, da den "ansatte vægt" ifølge køreplanen var 14 t, svarende til vognens taravægt + ca. 30 passagerer med bagage. Det vil sige, at M 2 måtte medføre én af de store personvogne + C 23 eller en tom godsvogn, idet vi regner med, at en stor personvogn med passagerer eller en læsset godsvogn vejer ca. 20 t, mens C 23 vejede ca. 9 t eller 11 t i moderat



Ø: VaGJ SP 20 i Grindsted, 23/8 1967 (hol)
N: VaGJ Q 94 og VNJ Q 93 på Varde Vest, 28/8 1962 (hol)

læsset tilstand. M 2 kunne således fx. også medføre C 23 + en læsset eller to tomme godsvogne - eller et lille godstog på 3-4 tomme godsvogne eller 1-2 moderat læssede vogne til og fra de mange sidespor på strækningens stationer og trinbrætter. Men den kunne ikke erstatte M 1, og man havde regnet med til stadighed at disponere over 2 køreklare motorvogne + et damplokomotiv i reserve og til større godstog.

Da motorvognene kom i drift forøgedes det daglige antal tog fra 2-3 togpar til 4-5 togpar, og antallet af rejser steg fra godt 60.000 til ca. 85.000 pr. år. Det faldt dog hurtigt igen til 80-70.000 på trods af et svagt stigende antal persontogskilometre, der bl.a. skyldtes, at der visse dage kørte ekstra lokaltog mellem Varde og Ansager, hvilket resulterede i opførelsen af den lange vognremise i Ansager. Her kunne M 1 og et par vogne overnatte i tørvejr, mens Triangelvogne ikke kunne vendes her, så de var ikke egnede til at køre tog på delstrækninger, hvis ikke de kørte to sammen "ryg mod ryg".

Indsættelsen af M 1 resulterede straks i et betydeligt fald i dampogs-kilometrene - fra 85.000 til 64.000, og da M 2 kom til, ned til 32.000 km/år. Man havde på forhånd regnet med, at motorvognene hver skulle køre 72.000 km/år, svarende til godt 2 dobbeltture hver dag, men så højt kom de nu ikke op. De nåede tilsammen kun ca. 106.000 km/år det første par år eller omtrent 2 dobbeltture hver hverdag, mens damplokomotiverne måtte klare resten - men det var egentlig også ganske pænt, for der skulle også være tid til eftersyn og reparationer samt lidt børnesygdomme, snestandsninger m.v., hvor damptog måtte sættes ind i stedet.

M 3:

Motoriseringen fungerede vist egentlig ganske tilfredsstillende, og underskuddet holdt sig nogenlunde konstant i en årrække, men det var uheldigt, at man ikke havde nogen motorvognsreserve at sætte ind, når M 1 eller 2 havde nedbrud, men straks måtte opfyre et damplokomotiv og eventuelt måtte aflyse ét eller flere tog i den anledning - eller leje trækraft fra nabobanerne. Man var derfor stærkt interesseret i at skaffe endnu en motorvogn, og gerne så billigt som muligt. Man overvejede derfor snart at lade en af banens personvogne ombygge til motorvogn, og man

indhentede tilbud herpå både fra Frichs i Århus og fra DfA i Odense. Frichs tilbød en diesel-elektrisk motorvogn med 3 lænkeaksler, heraf 2 under motoren og en 3-cylindret dieselmotor med generator, fyldende godt 2 m i længden og anbragt i den ene ende af en af C-vognene. Nærmere detaljer kendes ikke, da vi herom kun kender et par lidet detaljerede skitser, men det var formentlig en dyr og ret tung løsning, men billig i drift og bekvem med førerrum i begge ender.

Triangelvognens tilbud var at ombygge en af D-vognene til noget, der meget lignede en almindelig Triangelvogn med kun ét førerrum og med det meste af vognen nogenlunde uændret, og det blev vedtaget at vælge denne løsning, hvis pris jeg desværre ikke har kunnet finde noget om.

Postvognen kunne man godt undvære, da man jo havde postrum i både M 1 og i den ombyggede rejsegodsvogn C 23. Man havde desuden ret stort overskud af personvogne efter at have indsat flere tog, hvorved de enkelte vogne udførte flere ture. Det blev derfor vedtaget at sælge de to "fine" vogne B 11-12 til Juelsmindebanen, der netop var i bekneb for nye personvogne. Flere af deres gamle vogne fra 1884-86 var stærkt udslidte, og man gik desuden i motoriseringstanker, da også lokomotiverne var ret antikke, og man hidtil havde holdt sig til dampkraft alene. Salget af vognene til HJJ hjalp så meget på økonomien, at man fik lov til at bestille M 3, ombygget fra D 31 hos DfA, og den nye motorvogn ankom til banen den 16. august 1930.

M 3 lignede naturligvis meget den vogn, den var lavet af, da den bageste del af den var ganske uændret. De 4 hele passagerfag var uændrede, mens resten: Den halve passagerkupe + postrummet ombyggedes til et normalt Triangel fører- og rejsegodsrum med motorkasse og dobbelte fløjdøre i hver side samt lange trinbrætter helt frem til pufferplanken. Til forskel fra de almindelige Triangelvogne var gavlen dog helt flad, og den havde "nedgroet" tag på samme måde som vognens bagende. Det ser også ud til, at man genanvendte postrumets vinduer samt dobbeltdørene fra dets venstre side, så man blot skulle nyfremstille ét sæt dobbeltdøre magen til samt gavlvinduerne.

Fører-m.v.-rummet var ca. 20 cm længere end på M 2, men da motorkassen fyldte ca. $\frac{1}{2}$ m mere i længden, var pladsfor-

holdene alligevel trangere end i M 2, selv om der i M 3 var blevet plads til et 2-mands klapsæde langs motorkassens venstre side og således var ikke mindre end 5 klapsædepladser på forperronen. Men den reelle gulvplads bag motoren var kun ca. 3 m² mod ca. 4 m² i M 2.

Den større motorkasse skyldtes bl.a., at M 3 havde en noget større motor, Continental 16Z på 140 hk ved 2000 rpm, men først og fremmest, at motoren var placeret lidt længere tilbage og ikke havde udvendig frontkøler, men havde et jalousi-reguleret luftindtag på for-gavlen til indvendig køling. Der var desuden anbragt langsgående køler-elementer på taget i lighed med arrangementet på DSB's ML 84-95 samt KS M 2, alle bygget samme år, mens alle andre Triangelvogne med tagkølere havde dem anbragt på tværs, hvilket VaGJ M 3 og så senere fik.

16Z-motoren anvendtes desuden i den nævnte 2. serie ML-vogne, i de bornholmske M 11 og 21 samt i TKVJ's M 5 (Lille Johannes). Da den mekaniske transmission i M 3 var mere effektiv end den elektriske i M 1, havde man nu fået en motorvogn med lige så stor maskinkraft som M 1, men med mindre end den halve vægt! Alligevel fastholdt man endnu i 1946, at ingen af Triangelvognene måtte belastes med mere end 48 t, inklusive motorvognens egen vægt! Det skyldtes selvfølgelig bl.a. vognenes ringe adhæsionsvægt, der for M 3 var ca. 7 t, mens den var ca. 19 t for M 1, der således stod langt bedre fast ved start. Men det skyldtes nok også bekymring for, hvor meget den mekaniske transmission - ikke mindst koblingen - kunne tåle i retning af barske igangsætninger med rigelig brug af sand! Den elektriske transmission var meget mere robust, idet den satte i gang uden rusk og rystelser, stille og jævnt, så der sjældent blev brug for at sande, men den kunne til gengæld ikke tåle langvarig overbelastning - det kunne få banemotorerne til at brænde af. Senere erfaringer med forskellige Triangelvogne har imidlertid vist, at deres transmission kunne tåle langt mere, end man oprindeligt turde byde dem, men herom senere.

Med 3 motorvogne til rådighed kunne man nu nedbringe dampkilometrene til størrelsesordenen 5.000 km/år (med store variationer fra år til år), så nu var der ikke meget mere at opnå ad den vej, og man dristede sig nu til at udrangere

damp 1, 3 og 4.

1929/30 startede den økonomiske "verdenskrise", der i nogle år frembragte en arbejdsløshed her i landet, langt værre end den, vi har oplevet i "fattigfirserne". Den påvirkede også trafikken på VaGJ, idet godstrafikken faldt til det halve fra 1930 til 1932, mens persontrafikken foretog et mindre dyk for atter at stabilisere sig. Godstrafikken stabiliserede sig også noget, men med en stadig faldende tendens, og banen udfoldede store bestræbelser for at finde nye transportere til banen. Man havde bl.a. kig på et par teglværker i banens nærhed: Måske kunne de lokkes til at benytte banen til transport af såvel deres produkter som kullene til deres ovne.

Haltrup teglværk ca. 1,5 km vest for Gravlunde station oprettedes i 1914, bl.a. ved hjælp af diverse maskineri m.v. fra det nedlagte Eksportteglværket

i Esbjerg, og det siges, at man oprettede stationen Gravlunde på VaGJ, fordi man håbede at få transportere til og fra dette værk. I sommeren 1930 fik man sluttet kontrakt med værket om transport af mindst 30% af produktionen og af alle kul til værket, når VaGJ anlagde og bekostede et normalsporet sidespor til værket.

VaGJ anskaffede til kørsel på sidesporet en normalsporet benzin-traktor fra Pedershaab: En fornøjelig lille sag, der mest lignede en svær trolje, hvorpå en Ford A 1929 var mavelandet. Karosseriet så lidt hjemmelavet ud, men "snuden" var umiskendelig en Ford A, og det var motoren også - iflg. en brochure fra Pedershaab en 40 hk benzinmotor. Selve troljen, hvorpå "bilen" var landet, var kun ca. ½ m høj over skinnetop, så pufferplankerne var monteret på et par trekant-af-

stivede opsatser af sammennittede plader, og motorhjælmen nåede kun en anelse op over pufferhøjden. Hjulene var knap ½ m i diameter, og affjedringen skete ved et par korte trykskruefjedre over hver akselkasse. Fabrikken fremhæver, at køretøjet havde "Fjedrende Buffer, elektrisk Lanterne for og bag, samt Banerømmere". Den kaldtes "PCM Ford Lokomotiv for Normalspor" og havde byggenr. 85, 1931.

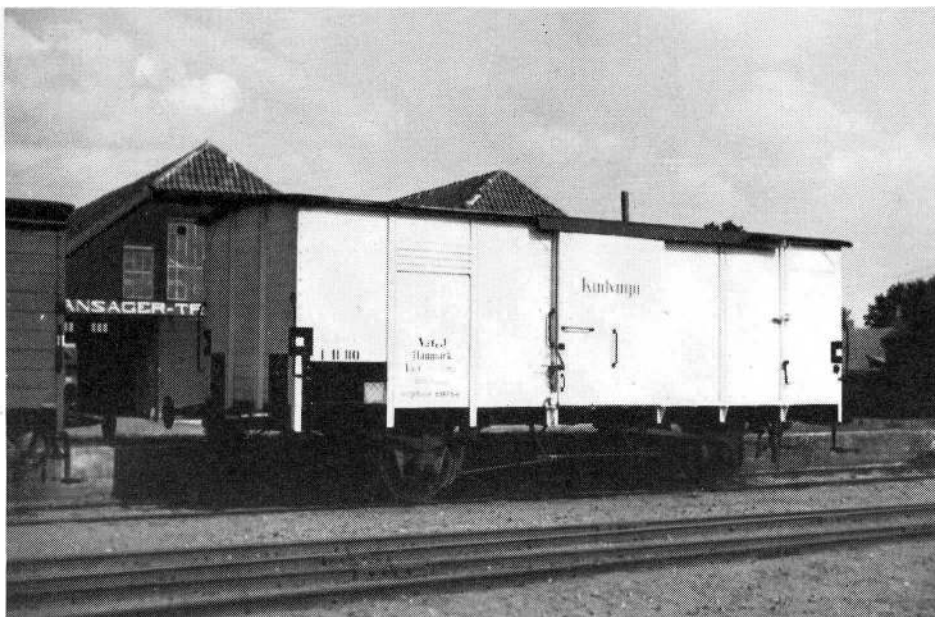
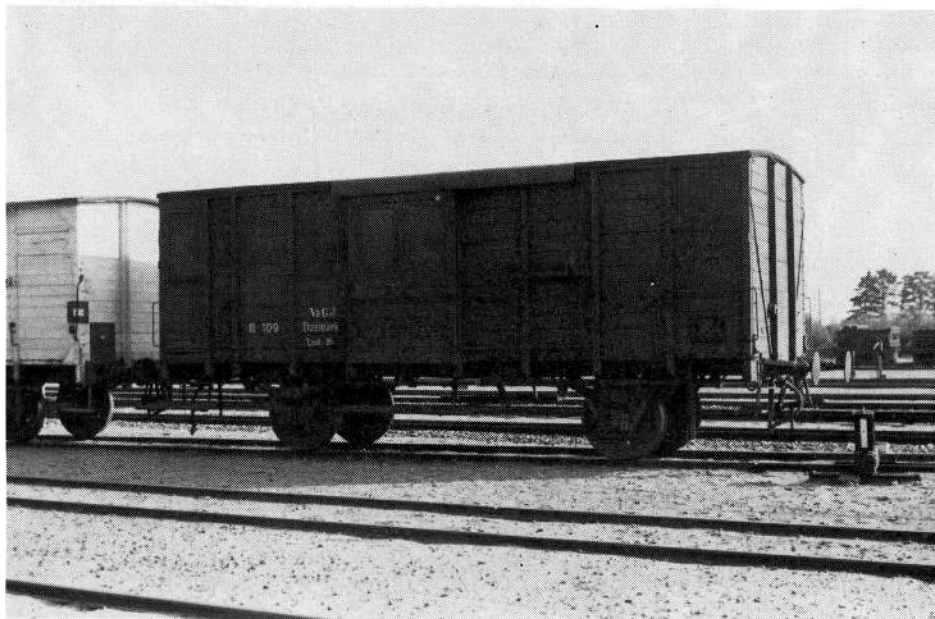
I Pedershaab-brochuren fra 1932 vistest et foto af traktoren i arbejde på Gravlunde station, rangerende med 3 lavsidede godsvogne (DSB TD?), lastede med mursten. Det var formentlig maksimum af, hvad traktoren kunne trække med sin adhæsiionsvægt på 4 t.

Baneformand Bach, hvis kone var ekspeditrice i Gravlunde, kørte traktoren, men teglværket benyttede ikke sporet ret meget - langt fra de 30% af produktionen, og 1934 brugte de det slet ikke, da biltransport nu var billigere. VaGJ anlagde sag mod teglværket for misligholdelse af kontrakten, og værket kom til at betale 4.500 kr. + 250 kr. i sagsomkostninger. Det var vist dengang en chokoladefrø kostede 5 øre ...

Sporet blev vist ikke benyttet siden, og det blev i hvert fald taget op før 2. verdenskrig. Efter krigen var teglværksleret ved Haltrup opbrugt, og teglværksmaskineriet samt tipvognsspor og wireoptræk fra graven blev flyttet til Orten, nord for Varde. Guldbæk har hos teglmesteren i Orten fået bekræftet, at man i sin tid havde "en oprindelig hestetræk-bane til Gravlunde". Man har nok først forsøgt sig med heste-traktion og siden anskaffet traktoren, da opgaven viste sig for svær for heste.

Selv om teglværket for længst var flyttet, har Guldbæk omkring 1960 endnu fundet aktiviteter på stedet: Kedlen og kedelbygningen var fortsat i brug, nemlig til Haltrup Kartoffelkogereri, og Guldbæk fortæller: "For 25 år siden blev overskudsproduktionen af kartofler på disse sandede hedejorder, samt de frasorterede kartofler dampkogt og ensileret i gruber af beton, eller simple jordgruber". Disse kartofler anvendtes siden til svinefoder, men deres foderværdi var ikke stor, og disse virksomheder uddøde efterhånden.

Ø: VaGJ Q 109 i Grindsted, 26/8 1964 (hol)
N: VaGJ IB 110 i Ansager, 1959
(Erik Schou Andersen)



Imidlertid var der endnu et teglværk i banens umiddelbare nærhed: Sønderkov Teglværk mellem Kirke Øse og Lille Øse, også kaldet Nordenskov. Også dette teglværk lå på stedet, inden banen blev anlagt, men først omkring 1935 anlagdes et sidespor på fri bane mellem Øse T og Nordenskov station, grenende fra VaGJ der, hvor Øse-Heagervejen skar banen ca. $\frac{1}{2}$ km ØNØ for Øse T og gående i en bue NØ-over til teglværket, knap $\frac{1}{2}$ km fra forgreningspunktet. Teglværket eksisterer endnu, og dets direktør Hans Larsen har fortalt Guldbæk løst og fast om værket i fortid og nutid, bl.a. følgende:

Banen blev bygget midt i 1930'erne, da H.L. var ca. 10 år gammel. Den havde en ret stejl stigning op mod såvel banen som mod teglværket, da den passerede en lavtliggende bæk undervejs. Kørslen administreredes af den tidligere nævnte

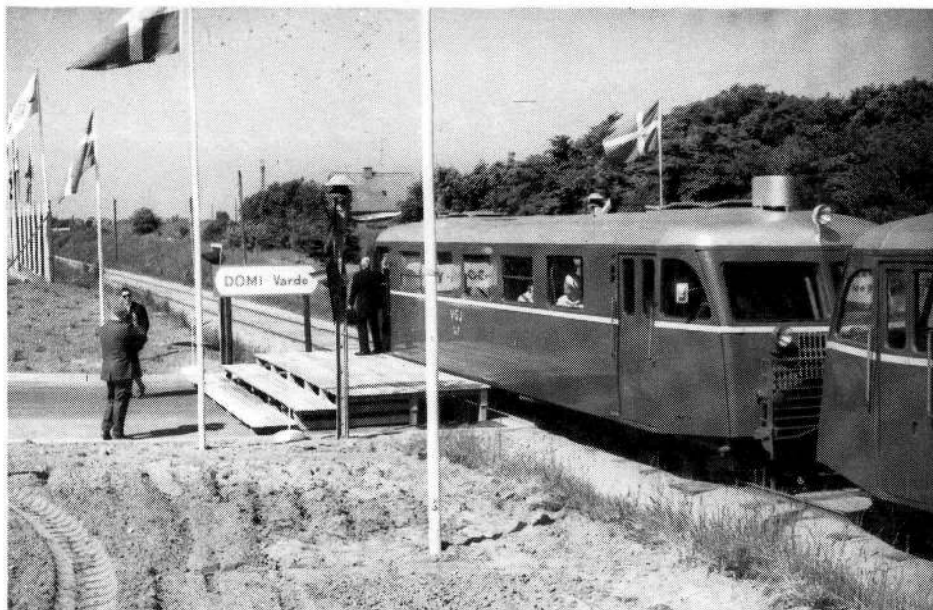
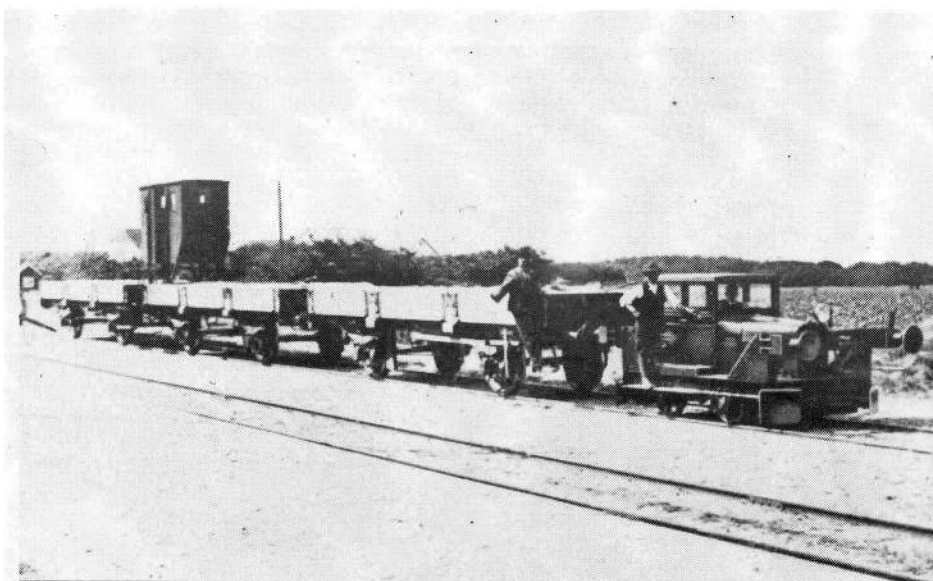
baneformand fra Gravlunde og "hans" Pedershaab-traktor, og H.L. fik ofte lov til at køre med og betjene sandingshåndtaget, når de skulle op fra bækken, og det gjaldt begge veje, at traktoren havde ondt ved at komme op ad bakken. Senere fik han også lov til at prøve at køre traktoren, der havde en ret lang tur hjem til sin lille remise i Gravlunde: Forbi både Nordenskov, Bolhede og Abilhede (endnu ej T), men først stillede den formentlig eventuelle vogne på sidesporet ved Øse T eller i Nordenskov. Ad sidesporet transporteredes kul til værket og af produkter specielt drænrør til Sønderjylland. Men i lighed med, hvad der var tilfældet ved Haltrup Teglværk, kunne banetransporten ikke svare sig, og sporet blev fjernet efter få års forløb.

Ind imellem anvendtes traktoren af baneafdelingen, bl.a. til fremførelse af banens kom-

binerede kantretter, lugemaskine og ballast plov, men da sporet til Sønderkov også blev nedlagt - ca. 1941 - blev traktoren solgt og kom til Esbjerg Flyveplads. Efter krigen dukkede den op ca. 1950 på Karup Flyveplads, og den menes udrangeret/ophugget i løbet af 1950'erne. Dette særprægede stykke trækraft synes ikke at have haft noget litra eller nummer ved VaGJ.

Uanset teglværksprojekterne og oprettelse af flere sidespor ved trinbrætterne (Biltoft, Bolhede), faldt godstrafikken stadig gennem 1930'erne, og banen havde en lang række godsvogne stående uvirksomme i vestenden af DSB's terræn i Varde, på det sydlige blindspor vest for DSB's remise. I 1937 vedtog man endeligt at udrangere de oprindelige Q-vogne af traditionel, dansk type: Nr. 101-108, men de ophuggedes ikke med det samme. Så bekendtgjorde DSB, at man agtede at supplere sin efterhånden utilstrækkelige godsvogspark, der stadig indeholdt en mængde vogne, der var indtil 70 år gamle, ved opkøb af nyere vogne fra privatbanernes tildels overflødige vognpark, og den chance greb VaGJ straks: Man solgte i 1938 22 af sine 24 godsvogne, heriblandt de nylig udrangerede Q-vogne til DSB, hvorefter man kun havde 2 af de tyske, lukkede godsvogne tilbage: Q 110 og 113. DSB gav nok ikke ret meget for dem, men man slap da af med dem og skulle ikke vedligeholde dem mere. Det hjalp dog ikke meget på økonomien: Underskuddet blev fra 1938 hurtigt værre og værre. I 1939 oprettedes endnu 2 trinbrætter: Abilhede og Jerrig, men med deres øde beliggenhed har de næppe heller haft mærkbar virkning på økonomien.

Kort efter udbrod 2. verdenskrig, og Danmark blev besat i 1940. Det betød meget snart mangel på benzin og dieselolie, og straks blev biltrafikken næsten lammet, mens jernbanerne i hast mobiliserede flest mulige damplokomotiver og nu oplevede et boom, de ikke havde drømt om i mange år. Hos VaGJ kunne man nu ærgre sig over, at man kort forinden havde afhændet sine godsvogne og nu måtte til at leje vogne udefra, evt. nogle af sine egne vogne fra DSB! De var i øvrigt her kommet til at hedde QGR 18501-02, QG 18495-500, IE 18793-800, PF 17503-06 og PER 17689-90. Det var de tyske Q-vogne,



Ø: Pedershaab-traktor, Gravlund ca. 1932 (Arkiv: P. Thomassen). N: DOMI - Varde, 12/6 1969 (Guldbæk Christensen)

der var blevet til IE efter at være malet hvide hos DSB, og de tyske P-vogne fik ved DSB litra PER med "R" for skruebremse.

Manglen på benzin og dieselolie ramte også hurtigt jernbanernes motortog, men VaGJ var hurtigt ude og fik bevilliget gasgeneratoranlæg til sine 2 benzinmotorvogne allerede i 1941, hvorimod dieselvognen ikke var egnet til drift med trægas.

Togantallet på VaGJ blev 1940/41 nedskåret fra 4 á 5 daglige tog til omkring 3, og motortog-kilometrene faldt til godt det halve, mens damptogene fik en vis renaissance, uden dog at køre flere km end de gjorde i perioden 1927-31, mens man endnu kun havde M 1 og M 2. Men damptogene blev længere, da både person- og godstrafikken steg i løbet af de 5 år, krigen varede, og siden 1930 havde man kun 2 damplokomotiver, nr. 2 og 5. Godstrafikken blev dog aldrig større end den var i 1920/21, hvorimod persontrafikken steg til 140 - 150.000 rejser, mens den aldrig før havde været over de 100.000.

Motorvognene var noget svækket af gasdriften og den øgede vægt af generatoranlæg-

get og M 1 var henstillet af mangel på dieselolie, men alligevel kørte de ca. 3/4 af togkilometrene, formentlig til tider i forspand eller med en arbejdende motorvogn i hver ende, så man kunne have et par personvogne med og samtidig undgå at løbe om ved endestationerne.

Q 93-94:

Man savnede snart et par små vogne, der kunne anvendes som stykgodsvogne i motortogene, og det lykkedes i 1941 at købe to små 11,1 m² Q-vogne fra VNTJ: NTJ Q 93 og VNJ Q 101. De kom ved VaGJ til at hedde Q 93 hhv. Q 94. Det var oprindelig vogne fra Vejle-Give Jernbane: VGJ Q 61 og 64, bygget af Goerlitz i 1894 og 1916 solgt til VNJ/NTJ. Det var lette vogne, der egnede sig godt til formålet, og den ene, Q 94, var oven i købet moderniseret med ny vognkasse og skydedøre i 1926, mens den anden stadig havde sit oprindelige udsæende med fløjddøre og skydelemme fra sin kreaturvognstid. Vognene havde kun håndbremse og trykluftledning, og de vejede ca. 5 t og lastede 6 t.

Da det var lykkedes at købe de to små godsvogne solgte man den ene af de tilbageværende

Q-vogne, nr. 113, til DSB, hvor den fik litre IE nr. 18787, så man har åbenbart stadig ikke haft megen brug for lukkede godsvogne!

Den sidste store vogn Q 110 blev malet hvid og indrettet til primitiv kølevogn uden isolering, men med iskasser til 600 kg is og kroge til ophængning af kød (fra svineslagteriet i Ansager). Den omlittreredes til IB 110, men egnede sig kun til relativt kortvarige transporter på grund af den manglende isolering og de utætte skydedøre. Den anvendtes dog endnu midt i 1960'erne som kølevogn, men blev til sidst malet brun og anvendt som almindelig, lukket godsvogn uden iskasser og kødkroge. Nu atter betegnet Q 110.

M 4:

Motorvognene med gasgenerator krævede meget dagligt arbejde med pasning og rensning af generatorer, filtre osv. og driftssikkerheden var noget nedsat - ikke mindst efterhånden som motorerne blev slidt og nye reservedele var svære at skaffe. Man så sig derfor om efter mulighed for at skaffe endnu en motorvogn, og i 1942 lykkedes det at købe en af DSB's Triangelvogne fra 1925:



VaGJ, Ansager. Interiør fra ventesal (E.V.P.)



VaGJ, Ansager. Stationsur i ventesal (E.V.P.)

MA 602, der ved VaGJ fik betegnelsen M 4.

Vognen var i maskinudrustning ganske magen til M 2, så de to vogne kunne benytte de samme reservedele. M 4 fik straks monteret gasgenerator, og man havde nu 3 gasdrevne motorvogne, så man normalt kunne regne med at have mindst 2 driftsklare, hvilket gavnet det, der nutildags hedder regulariteten.

M 4, altså DSB's MA-vogn, er tidligere beskrevet i SIGNAL-POSTEN 2/1978, men jeg må hellere lige give et kort signalement af denne DSB's første motorvogn.

I det ydre var den først og fremmest karakteristisk ved sin udvendige "snude", hvori motoren lå, helt uden for vognkassen. Derudover var vognen påfaldende smal: 2,62 m udvendig, men til gengæld lige bred over det hele, lige som de æld-

ste Triangelvogne. Vognen var, ligesom VaGJ's øvrige vogne, udvendig teakbeklædt, og den havde store, faste vinduer, der bare havde små "trækruder" foroven. Bagtil havde den åben bagperron, og i begge ender "nedgroet" tag. I det indre var forrest et chambre séparée til føreren med indgang fra det bagved liggende rejsegodsrum på 3,75 m². Herfra kunne man komme videre til passagerafdelingen, der havde 3 fag sæder med midter-midtgang: 2 pladser på hver side. Siddepladsmoduliet var kun 1450 mm, så her var ikke alt for komfortabelt, og vognen rummede ialt kun 24 siddepladser. Træsæderne var beklædt med filt og tæppestof. Vognen havde ikke toilet. Den opvarmedes med varmt vand fra en underhængt koksfyret kedel, men under krigen opvarmedes den næppe. Dengang måtte man klæde sig godt på, når man

skulle med toget om vinteren, man ødslede ikke brændsel på den slags unødvendig luksus.

Da passagertilstrømningen var stærkt voksende under krigen, kom det også efterhånden til at knibe med personvognekapaciteten, selv om M 4 havde givet et lille tilskud, og 1944 lykkedes det banen at købe en FA-vogn fra DSB: Netop en skræddersyet MA-bivogn, og 1944 kunne denne vogn, omlitret fra FA 4701 til VaGJ C 23, afgives til drift på VaGJ. Det må huskes, at en tidligere C 23, ex. rejsegodsvognen E 42, var udgået 1937, så den "nye" vogn egentlig burde betegnes C 23".

Den var bygget af Scandia i 1925 og indrettet med 5 fag i samme arrangement som i MA-vognen, og den havde åbne perroner i begge ender. Den havde mærkeligt nok IKKE trykluftbremse, kun -ledning, men den havde skrubremse på bagperronen - ligesom MA-vognen. Den rummede 40 siddepladser og vejede 9 t.

Fra 1942 forvandlede underskuddet i de næste 4-5 år til et helt pænt overskud, men dette forsvandt igen fra 1947/48 hvor overskuddet kun var på 1.290 kr.!

På godssiden fik man store tørvetransporter fra 1942 til 1946, og fra 1943/44 lånte man fra DSB en G-maskine, der bedre end nr. 5 kunne klare krigstidens store godstog. I stedet lånte DSB VaGJ 5 som rangermaskine i Fredericia.

Efter krigen faldt godstransporterne straks til under det halve af, hvad de havde været i 1945/46, hvor de toppede med 50.500 t, og i løbet af det næste 2-3 år faldt de helt ned på førkrigsniveau.

Persontrafikken holdt sig derimod på et højt niveau en årrække, ikke mindst fordi man efter krigen efterhånden udviklede køreplanen.

Dieselvognen M 1 kom hurtigt igang igen, og snart kunne man pille gasgeneratorerne af de stakkels Triangelvogne og få dem ført tilbage til deres oprindelige tilstand. Nu viste det sig, at man godt kunne klare sig med 2 Triangelvogne, og man besluttede at sælge M 2 til Køge-Ringsted Banen, hvor den fik betegnelsen KRB M 4. Jeg kender kun billeder af denne vogn fra KRB, og her havde den tagkølere, men havde mistet frontkøleren. Måske var denne ændring sket, da den fik gas-



Ø: VaGJ remise ved Varde H. 1972 (E.V.P.)
N: VaGJ, Nordenskov m. rester af kvægfold (E.V.P.)

generator hos VaGJ - jeg ved det ikke. Men den stige, den stadig hos KRB havde forpaa, foran venstre for-sprosse, var tydeligt den, der havde været brugt, når man skulle hælde bølgebrænde i gasgeneratoren, og en lignende stige var under krigen anbragt på ganske samme måde på M 3, men her senere flyttet helt ud til siden over venstre forpuffer.

Den gamle motorfører Hovedskov fra VaGJ mener, at man solgte netop M 2, fordi den var slem til at slingre ved høje hastigheder, mens både M 3 og M 4 gik meget pænt i sporet. Om M 1 hed det for øvrigt iflg. den gamle driftsbestyrer, at vognen, når den kørte, gik "ganske fortræffeligt i sporet, så fortræffeligt, at et fyldt snapseglass ikke spilder mange dråber undervejs". Derimod blev det sagt, at hele vognen rystede ganske forfærdeligt, når motoren gik i tomgang, hvilket postvæsenets kørende personale flere gange havde klaget over, og selv de tilkoblede vogne rystede mærkbart ved stationerne.

Efter krigen var motorvognene, trods hovedreparationer, ikke rigtig mere, hvad de havde været. M 1 gjorde somme tider knuder, når den skulle startes. Den startedes elektrisk med generatoren som startmotor, men brændstoffet skulle sprøjtes ind og forstøves med trykluft på 60 atmosfærers tryk. Hvis luftbeholderne havde tabt luft eller kompressoren var slidt eller der var utætheder i systemet, havde man ikke det fulde tryk til rådighed, og så kunne det knibe så meget med forstøvningen af brændstoffet i cylindrene, at det ikke ville tænde. Bedre blev det heller ikke, når motoren efterhånden var så slidt, at det kneb med kompressionen i cylindrene. Derfor kunne det være nødvendigt at forvarme motoren og siden holde en benzinklud foran indsugningen for at få maskinen i gang, og det skete, at man i Ansager måtte hen på det lokale elværk og have fyldt de 3 medbragte flasker komprimeret luft for at få startet maskinen.

Noget tyder på, at man også lejlighedsvis har lånt VNJ's lette motorbivogne C 19-20, efter at VNJ i 1960 udrangerede sin sidste Triangelvogn.

Det var tydeligt, at man måtte have fornyet noget af materiellet efter krigen, og man blev da også blandt de baner, der fik bevilget et par skinnebusser af 1. serie i 1948. Man fik hertil kun én bivogn (året efter), men indsættelsen af disse skinnebusser lettede meget på trækraft-situationen. Damp-

driften ophørte praktisk talt året efter og i 1952 udrangeredes det sidste, gamle lokomotiv (nr. 2), efter for sidste gang at have kørt nogle ture på en stump af Vejen-Gesten banen i anledning af en byfest i Vejen i 1951. Damplokomotiv nr. 5 beholdt man intakt endnu en år-række - der kunne jo måske vise sig en eller anden svær traktionsopgave - eller måske en gang snerydning, hvor det kunne komme til nytte.

Fra 1948 overtog skinnebusserne størstedelen af persontrafikken, men motorvognene kørte stadig ca. 1/4 af alle togkilometrene, og heraf kørte den gl. dieselmotor stadig ca. 1/3. De fleste af disse tog havde passagerpladser og måtte opfattes som blandede tog. De kunne fx. bestå af en Triangelvogn + et par godsvogne, men man havde også stadig 4 personvogne at vælge imellem, så man kunne mobilisere et godt, gammeldags persontog, hvis skinnebusserne skulle vise sig mindre driftssikre eller der fx. skulle køres specielt store udflygtstog. Der blev dog meget lidt brug for personvognene, og C 21-22 udrangeredes endeligt i 1954. C 23 anvendtes noget længere, da den var velegnet til at indlemmes i de små Triangelvogt, der måtte fungere som reserve for skinnebusserne, hvis man ikke kunne låne en skinnebus hos VNJ.

Man havde desuden stadig den kombinerede vogn D 31, der oprindeligt var person- og postvogn, men senere, formentlig lige efter krigen, blev ombygget til kombineret person- og rejsegodsvogn, der benyttedes som togvogn i de rigtige godstog, indtil den udrangeredes omkring 1958/59, hvorefter vognkassen endte som beboelse for brunkularbejdere ved Søbylund T 3 km nord for FASTERHOLT.

Ombygningen bestod i, at postrummet fjernedes, og vognkassen i postenden byggedes helt ud til pufferplanken og svalegangen inddroges i vognen, der nu blev ens på begge sider og i stedet for postrum fik indrettet et rejsegodsrum med indvendige skydedøre i begge sider. Passagerafdelingen var derimod uændret, bortset fra, at den, sammen med de øvrige personvogne samt M 3, fik sæderne belagt med et lag filt og overtrukket med læder, så de virkede knap så hårde og glatte som oprindeligt.

Den store, 140 hk Continental 16Z benzinmotor, som M 3 og visse samtidige Triangelvogne blev udstyret med, var langt fra så vellykket som de

ældre motorer på 100 hk: 14H og 15H eller 120 hk-udgaven 16H. Helt ringe kan den dog næppe have været, når den faktisk havde været i drift i over 20 år, heraf 4 år med trægas. 1952 kasserede man imidlertid M 3's motor som opslidt og lod indbygge en 11,1 l Leyland dieselmotor på 150 hk i stedet. Herved blev M 3 et betydeligt bedre stykke trækraft, der nemt kunne køre små godstog med op til 3 læssede - eller endnu flere tomme - godsvogne, og M 1 kunne nedtrappe sin virksomhed, selv om den endnu i 1960 meldtes at være god for at køre med 75 á 100 t på krogen. Men det blev der stadig sjældnere brug for på VaGJ, og M1 flyttedes efterhånden til Varde Vest og kørte enkelte mindre godstog på VNJ - til tider tog på over 100t gennemkørende, men det var med garanti ikke lyntog!

Den gamle DSB-motorvogn M 4 begyndte i 1950'erne at udvise alderdomssvækkelse, og da den både var lovligt lille og som passagervogn mindre komfortabel, mente man ikke, det var rimeligt at ofre den store renovering på den. Men skulle den udgå, måtte man have en anden vogn i stedet. Man fik chancen, da DSB i 1956 udrangerede alle sine tilbageværende 1A-Triangelvogne: 11 stk. 100 hk benzinvogne litra MF og 5 stk. MF, ombyggede til 150 hk dieselmotorvogne, litra MC. Tiden var nu løbet fra benzinmotorvognene, og det lykkedes kun DSB at få solgt ét stk. af dem (til VLTJ), mens alle de ombyggede med dieselmotor blev solgt til diverse privatbaner. VaGJ havde heldet med sig og kunne hjemføre MC 651.

På VaGJ var man imidlertid alt andet end tilfreds med vognens Hercules-motor, der ofte var vanskelig at starte, specielt i koldt vejr, og driftssikker var den heller ikke, så man besluttede at skifte den ud med Leyland-motoren fra M 3, der så i stedet fik den forhadte Hercules-motor, der kunne være god nok til M 3, der så blev udnævnt til at stå i reserve, mens MC 651, der aldrig blev omnummereret ved VaGJ, indgik i den daglige drift. MC-vognen var relativt nyrenoveret ved DSB, og dens indre var mere komfortabelt med fjedrende lædersæder og toilet, mens M 3 kun havde træbænke og intet toilet.

Ifølge den gamle motorfører Hovedskov fra VaGJ gik MC 651 "som en drøm", da den havde fået ilagt Leyland-motoren, og den startede "hver gang, man trykkede på knappen". Det var

noget, en motorfører satte pris på! Noget andet var, at den også trak godt. Hos DSB var det fastsat, at de måtte belastes med 32 t i krogen, men hos VaGJ viste det sig efterhånden, at den med den nye motor kunne frenføre et tog på 70 t, foruden sin egen vægt, hvilket blev anset for rigeligt til de foreliggende opgaver. Måske har man tidligere begrænset den tilladelige togvægt, så stærkt for at skåne transmissionen (og motoren?), men også af hensyn til køreplanerne, som de gerne skulle kunne overholde. Hos privatbanerne har man nok i stedet prøvet at udnytte deres ydeevne til det yderste - og så til sin forbavelse konstateret, at de faktisk holdt til det i årevis: Det var godt kram, de lavede i Odense sidst i 1920'erne!

Selv om man i reglen kun havde brug for den ene Trian-

gelvogn i den daglige trafik, havde man dog en gang imellem brug for reserven, fx. fremførte man en gang imellem godstog med en arbejdende Triangelvogn i hver ende. Så kunne man tage en pæn stribe vogne med - eller holde en acceptabel gennemsnitshastighed. Endelig kunne man så om nødvendigt trække M 3 i gang med nr. 651!

I 1962 tog man sig så endelig sammen til at kassere den tvivlsomme Hercules-motor i M 3, der i stedet fik en 11,1 l Leyland-diesel, magen til MC 651's. M 3 blev derved til et lige så godt "lokomotiv" som 651, selv om apteringen stadig var udpræget III klasse. M 3 blev så udnævnt til fælles reserve for VaGJ og VNJ, idet der efterhånden var opstået et tættere samarbejde mellem de 2 Varde-privatbaner.

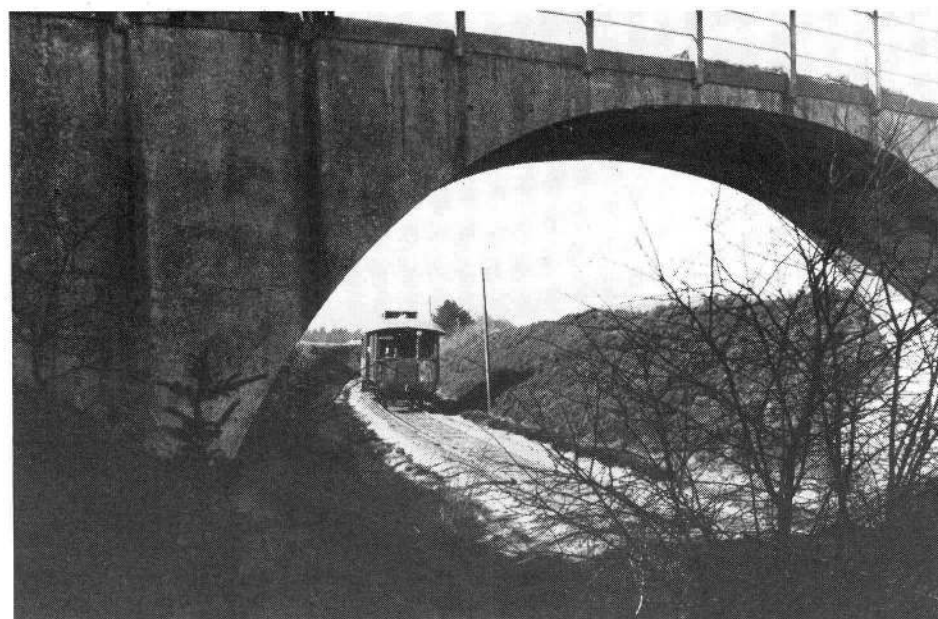
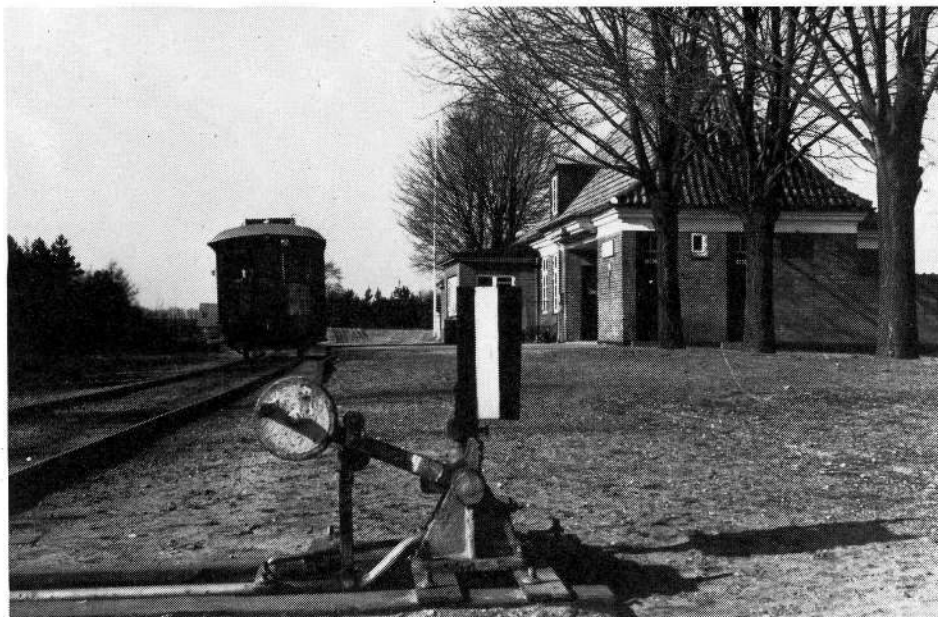
VaGJ havde i 1960 endeligt udrangeret sit sidste damploko-

motiv (nr. 5), og 1964 kørte VaGJ M 1 sin sidste tur: En udflugt for DJK, hvor den efter en del forberedelser blev klargjort og startet op og faktisk - efter at den værste os og blå røg havde lagt sig over Varde Vest og omegn - halede af sted med et tog bestående af VNJ-vognene C 25 + C 19 + E 41, som den uden uheld kørte til Grindsted og tilbage igen.

Herefter lånte VaGJ det lille diesellokomotiv VNJ 11, når der forekom godstogsture, der var for svære for Triangelvognene. Man havde dog allerede tidligere et vist samarbejde med VNJ/NTJ. Det er tidligere nævnt at man i 1941 købte de to små godsvogne Q 93 og 94 af VNJ efter NTJ's nedlæggelse. Thomassen har et notat om, at VaGJ tillige lånte de 2 NTJ-vogne Q 96 og 98 i 1941, og der er forekommet flere lignende lån fra den ene bane til den anden i tiden derefter. Efter krigen (fra 1956?) lånte VaGJ den 16,2 m² Q 86 (Maribo 1903) af VNJ, mens VNJ lånte den lille 11,1 m² vogn Q 93 af VaGJ, og dette vognbytte varede ved helt til VaGJ lukkede. Det ytrede sig bl.a. derved, at vognene "midlertidigt" byttede ejendomsmærke: Et skilt med lånerens initialer skrues oven på vognenes oprindelige baneforkortelse, hvilket bl.a. fremgår af talrige fotos.

Dette bytte var åbenbart alligevel ikke nok, for da Ørnhøjbanen lukkede i 1961, købte VaGJ den ret store godsvogn med bremsekupe RØHJ H 22, bygget af Scandia i 1926. VaGJ fjernede bremsekupeen og skruebremsen og gav vognen håndbremse i stedet. Endvidere spigredes bremsekupedørene til og alle vinduer: I kupedørene, i det modsatte endefag samt i skydedørene blandedes, og vognen fik rullelejer, formentlig fra en af de udrangerede personvogne. Vognen blev herefter anvendt i banens små Triangelblandettog under betegnelsen VaGJ Q 109. Vognen havde oprindeligt et laderum på 16,3 m² af samme form som i en standard-Q-vogn. Hertil kom så den tidligere bremsekupe, der forøgede længden så meget, at bundfladen blev 19,0 m². Vognen lastede ifølge påskriften 10 t.

Q 109 anvendtes helt til banen lukkede, mens de øvrige to(!) godsvogne: Q 110 (ex. IB 110 hvid) og Q 86 (egl. VNJ)



Ø: VaGJ, Nordenskov med M 3, 1972 (E.V.P.)
N: VaGJ M 3 ved Bolhede, 18/3 1972. Et yndet motiv (E.V.P.)

henstod uvirksomme på Varde Vest i banens sidste få år. De 2 små Q 93-94 synes at være udgået (ophugget?) sidst i 1960'erne.

Det må lige nævnes, at banens sidste gammeldags personvogn: C 23", ex. DSB FA, op-huggedes i november 1960, idet teakbeklædningen kunne benyttes til reparation af MC 651, der var blevet beskadiget ved et færdselsuheld. Herefter havde man af gammeldags materiel kun M 1 (henstillet), M 3 og MC 651 samt 3-4 godsvogne, jfr. ovenstående, og tilbage er kun at omtale skinnerbussernes sidste, korte historie ved VaGJ.

1948-1966 havde man kun 2 motorvogne og (fra 1949) én bivogn, men da man havde brug for 2 skinnerbus-"stammer", var det i høj grad i underkanten af behovet, ikke mindst fordi ingen af vognene kunne tillade sig at bryde ned eller komme på værksted, uden man måtte afløse med et Triangel-tog, som næppe kunne holde tid i en SM-plan, i hvert fald ikke før M 3 fik dieselmotor. Ellers måtte man forsøge at låne hos VNJ eller TKVJ, der heller ikke havde overflod af skinnerbusser.

Efterhånden som der nedlagdes privatbaner rundt omkring, blev det lettere at redde sig en billig, brugt skinnerbus, og en sådan fik VaGJ i 1966. Den var oprindelig leveret til VVGJ (SM 5). Herfra gik den til KRB, hvor den afløste den tidligere VaGJ M 2 i 1957, da VVGJ lukkede. KRB holdt ud til 1963, hvorefter SM 5 kom til SVJ (SM 8). SVJ lukkede 1966, og så kom vognen til VaGJ som SM 7. Den var af samme type som SM 5-6.

Specialvogne:

Ud over det hidtil omtalte driftsmateriel har VaGJ naturligvis haft nogle arbejdskøretøjer, troljer etc., men herom haves kun yderst sparsomme oplysninger.

Man må formode, at banen har haft en sneplov og/eller én eller flere snenæser til lokomotiverne og måske til M 1, men i de seneste år lånte man sneplov og lokomotiv fra VNJ. Et foto i DJK's Vestbanebog side 150 viser VNJ damp 9 med snenæse et sted på VaGJ i 1970.

Til inspektion havde VaGJ en motordraisine, som vi kun kender fra årsberetningernes stadig tilbagevendende bemærkning: Til sikkerhed for statslå-

net til modernisering i henhold til lov af 14/3 1931 er givet pant i 1 stk. benzinmotorvogn M 3 og 1 stk. motordraisine.

Billedet af teglværks-traktoren på arbejde for baneafdelingen viser en hjemmelavet kantretter/lugemaskine, betjent af 4 mand + traktorfører. Bemærk, at den yderste "radrenser" trækkes fremad af et reb fra traktorens forlængede pufferplankel! Desværre ved vi ikke, hvad man har brugt til fremføring af sådanne arbejdstog før 1931 og efter 1940.

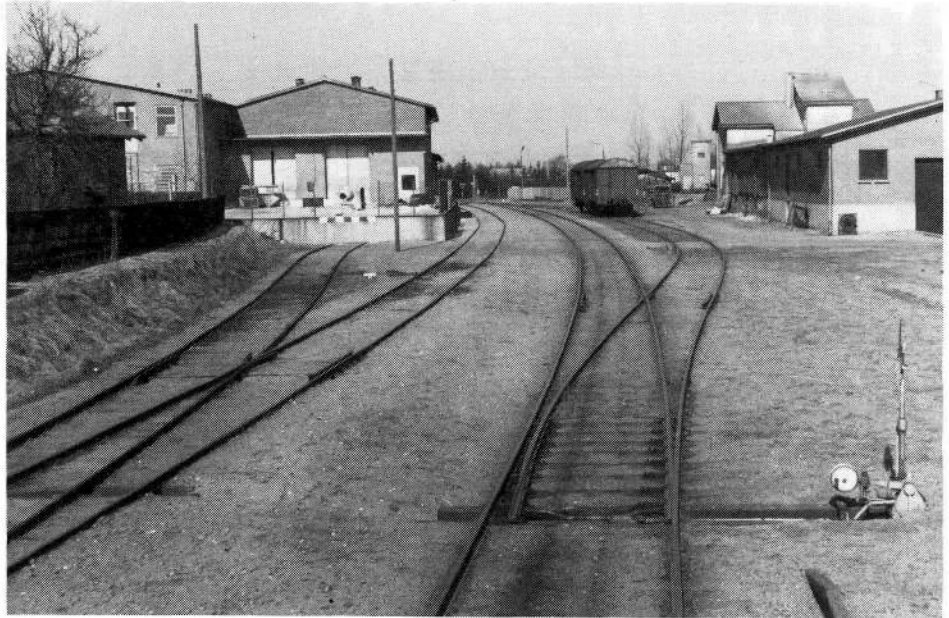
I banens seneste år bevirkede samarbejdet med VNJ, at man kunne benytte denne banes skinner-lastbil som trækraft for lette arbejdstog, og den ses i funktion på VaGJ på billedet i SP 3/85, side 113 nederst, hvor den holder på Nordenskov st. med arbejdstog 2 dage før banen lukkede - formentlig et oprydningstog i anledning af banens forestående nedlæggelse.

Skinnelastbilen var en godt brugt Bedford, ombygget til skinnerkøretøj ca. 1955. Efterhånden gik overdelen til og blev erstattet med et nyere Mercedes-karosseri, og den fik bremses fra en Chevrolet!

Bedforden fortsatte i maskineri og undervogn, indtil det hele blev hugget op i 1983/84. Da var køretøjet for længe blevet afløst af VNJ's nye motortrolje, ex. VaGJ SM 7".

Anskaffelsen af SM 7 betød, at man kunne udvide køreplanen en smule, og det bevirkede forbavsende nok en betydelig fremgang i antallet af rejser (30%), men fremgangen varede kun et par år, så faldt passagertallet igen.

Samtidig med anskaffelsen af SM 7, fik man også en ekstra bivogn SP 20, ex. SVJ SP 7, magen til den oprindelige SP 1, der i 1962 omnummereredes til SP 19 (for at undgå nummersammenfald med VNJ's vogne)



Ø: VaGJ, Ansager, stationsområde, 1972.

N: VaGJ M 3 ved Øse, 1972 (begge E.V.P.)

Endelig købte man fra NFJ i likvidation en 2-akslet bivogn SB 2, der beholdt sit nummer ved VaGJ. Det var en ren rejsegodsvogn af standardtypen.

SM 7 havde man kun glæde af i kort tid, idet den blev kraftigt brandskadet nytårsaften 1968 og herefter udrangeret. Men nu havde FFJ opgivet ånden, så herfra fik man hurtigt en erstatnings-vogn: FFJ SM 15, 1951-1965 OHJ SM 16. Dette var, i modsætning til de øvrige SM og SP en vogn af 2. serie, og det var en speciel udgave, som kun leveredes til Holbæk Privatbaner. Den havde toilettet anbragt i B-enden i højre side, sammenbygget med et lille kedelrum til opvarmning af vognen som supplement til opvarmningen ved kølevandet. I motor-enden (forperronen) havde den kun ét klapsæde, da der i højre side var anbragt en radiator på det andet sædes plads. Denne vogn fik også nr. SM 7 (7").

SM 5 og 6 fik 1962-65 Frichs-motorerne udskiftet med Leyland 11,1 l dieselmotorer, kombineret med et 4 trins Wilson-gear, styret med trykluft ved hjælp af elektrisk styrede ventiler, hvorfor gearskiftet let kunne foregå med en lille gearstang "som en cigar", anbragt på instrumentbrættet. Gearet var kombineret med en hydraulisk kobling/momentomformer. Samme reformer udførtes på VNJ

SM 15-17, og der var tanker fremme om at indrette en eller flere bivogne til styrevogne, da den elektriske styring af gear, kobling m.m. tillod en nem fjernstyring af motorvognene via styreledninger. Dette blev dog afslået af Privatbanetilsynet, der bl.a. var betænkelig ved at køre så hurtigt med de meget lette SP-vogne forrest og desuden ikke mente, at Scharf-fenberg-koblingerne var egnede til at skubbe med i større stil.

Det vides ikke, om SM 7 fik Leyland-motor m.v., men derimod havde SM 7" det allerede fra FFJ-tiden.

VaGJ SP 19 ombyggedes i 1968/69 til ren personvogn på samme måde, som tilfældet var med VNJ SP 3, se DJK's bog om Vestbanen, DJK 41, side 73-74. Skydedøren i rejsegodsenden blandedes, og rummet udstyres med et sædearrangement med 2 bænkefag. I den anden ende af vognen anbragtes også et sæde op ad gavlen. Noget tyder på, at man herved indvandt 25 ekstra siddepladser (efter driftsberetningernes tal).

Det ser ud til, at VaGJ efterlod sig 5 stykker rullende materiel, der lever videre på én eller anden måde. M 1 er købt af en privatmand og er indtil videre bevaret. M 3 og MC 651 gik til ØSJK, hvor de er bevaret. Men de har voldt foreningen en mængde hovedbrud, fordi de begge fik frost-

sprængt motorblokke og topstykker under en pludselig, stærk frost i julen 1976, og diverse forsøg på at få dem repareret har været mere eller mindre mislykkede. Siden er det lykkedes at skaffe en lignende motor fra "Bisserup-Bilen" til MC 651, og man håber også at skaffe endnu en Leyland af samme slags fra en HT-bus til M 3. Begge disse motorer var dog beregnet til at ligge ned, men kan af tilpas kyndige folk rejses op og få et normalt bundkar. MC 651 siges efter operationen atter at gå "som en drøm", så vi kan jo håbe det bedste for M 3 også.

SM 6 kom, efter længere tids henstand ved VNJ, til FDSB i Skælskør, mens SM 7" i 1975 blev ombygget ved VNJ til motortrolje med tippelad og hydraulisk kran, og den er stadig i brug.

Der er ikke bevaret personvogne fra VaGJ, men VNJ C 25, der er ganske magen til VaGJ's C-vogne, er 1970 solgt til MHVJ, der således har et velbevaret eksemplar af typen.

Ved VaGJ's lukning henstod de 3 godsvogne Q 86, 109 og 110 på Varde Vest, og de har en årrække fungeret som lager for materialer til automatiske blinklys anlæg, men jeg mener at have hørt, at de nu alle er borte ...

H. Alkjær



VaGJ perron på Varde H. 18/3 1972 (E.V.P.)

Klubnyt

LITTERATUR

NØRREBROS STATIONER GENNEM 100 ÅR 1. JULI 1886-1986

REFERAT AF
GENERALFORSAMLINGEN I
MODELJERNBANEKLUBBEN "HO"
ALBERTSLUND d. 5/3 1986

Til dirigent blev valgt Bent Størnøse.

I formandens beretning blev det konstateret at klubben på nuværende tidspunkt har 19 aktive og 3 passive medlemmer. Der blev i den forbindelse nævnt, at fremover vil der blive taget stilling til nye medlemmers forhold inden for 3 måneder. Dette sker på baggrund af en uheldig episode omkring et nyt medlems optagelse i klubben. Under aktiviteter i årets løb omtales færgestationen, renoveringen og udbygningen af transistorthrottlerne, signalanlægget på Højbjerg station, samt landskabet i lokale 4. Formanden nævnte endvidere de mange præmier som gik til klubben ved DMJU's byggekønkurrence og de mange køreaftener, hvor der har været vist film eller lysbilleder, samt det sidste nye, hvor man tager halvfærdige modeller med og viser frem. Tilsidst takkedes der for et godt kammeratskab med håb om at det også vil gælde i 1986.

Kassereren fremlagde regnskabet og konstaterede, at der i årets løb var foretaget store materialeindkøb som man i fremtiden nok måtte sørge for at begrænse lidt. Regnskabet blev énstemmigt godkendt.

Følgende blev valgt til bestyrelsen:

Formand: Henrik Borgen,
Kasserer: Povl Kjær-Larsen,
Bestyrelsesmedlemmer:
Erik Bugge,
Hans Schontal,
Henning Wachter,
Suppleant: Allan Huusom,
Revisor: Bent Størnøse.

Det blev besluttet, at forhøje kontingentet således at der fra 1987 skal betales 30 kr. pr. måned samt et indskud for nye medlemmer på 90 kr.

Der blev fremsat forslag om at udnævne Erik Bugge til æresmedlem. Dette vil bevirke, at han fremover ikke skal betale kontingent og at han modtager et diplom.

H.H. Wachter

af Peer Thomassen
Forlaget Banebøger.
Format 170 x 250 mm
48 sider, rigt illustreret.
I boghandelen.

Thomassens sprudlende pen fortæller i denne af omfang lille, men i indholdsværdi særdeles store bog om de københavnske jernbanestationer i bydelen Nørrebro.

Det drejer sig om den Nørrebro station på Nordbanen, hvis placering (den lukkedes i 1930) stadig kan ses tydeligt i terrænet, om Højbanen og den nye Nørrebro station, om Nørrebro godsstation, om Lersøen, om Frihavnsbanen og om Slangerupbanens station.

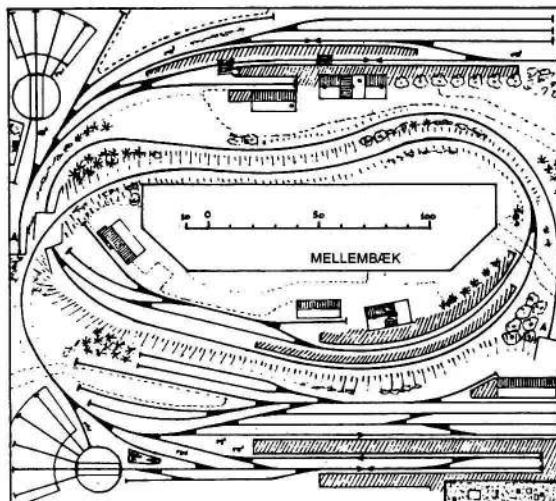
Hver stations historie er særdeles levende beskrevet og er ledsaget af et vidunderligt illustrationsmateriale som på fortræffelig vis supplerer teksten.

Nogle af fotografierne er "gammelkendte" (og findes bl.a. i H.G. Hansen: Jernbaneminder) men der er mange, der er nye for mig.

Skulle jeg kritisere noget må det være de mange trykfejl, herunder forkert adskillelse af ord, som det åbenbart er blevet moderne at tolerere af udgiverne, men som tager noget af læseglæden fra mig.

Bogen har været meget givende for mig, måske fordi jeg selv i de sidste 40 år har færdedes meget i området. DMJK har jo lokale i Højbanestationen og jeg var i perioder næsten dagligt i klublokalet, og jeg har mangan en sommeraften været et smut ovre på København L for at se på den store trafik og indånde kulrøg og dieselfims.

Anlæg: 250 x 225 cm



Bogen vil også give dig del i denne specielle atmosfære - og den skal anbefales på det varmeste.

Jeg har desværre ikke prisen ved hånden, men næsten uanset, hvad den koster, vil den være pengene værd.

Holtrup

SPORPLANER og ANLÆG

af Torben Bejerholm med bidrag af Anna Christina von Bauditz og Jens Bruun-Petersen.
Særskrift nr. 4 fra Lokomotivet
Format 150 x 215 mm, A 5.
68 sider, rigt ill. med 25 sporplaner og 48 fotos.
Pris kr. 30,- (i hobbyforretningerne).

I allersidste fase af dette nummers opsætning modtog vi Lokomotivets særskrift nr. 4, Sporplaner og Anlæg. Derfor blev der desværre ikke plads i dette nummer til en egentlig anmeldelse.

Det kan dog kort siges, at der er tale om et nydeligt lille hæfte i stil med Lokomotivets særskrift nr. 1, men i en ny og forbedret udgave, med udvidet omtale af anlæggets opbygning, men færre og mere udføreligt omtalte sporplaner.

Har man derfor brug for nogle sporplanforslag til sit kommende anlæg, eller blot lyst til at få lidt inspiration til nye ideer på sit gamle anlæg, kan hæftet anbefales på det varmeste, med sin omtale af ca. 17 modelbaneanlæg eller forslag dertil.

Måske skal man ikke betænke sig for længe, - særskrift nr. 1 blev udsolgt fra forlaget op kun fire måneder.

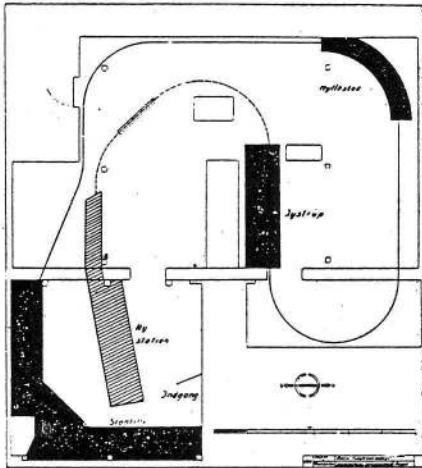
E.V.P.

Vi har "hugget" en smagsprøve fra hæftet - den bringes stærkt formindsket.

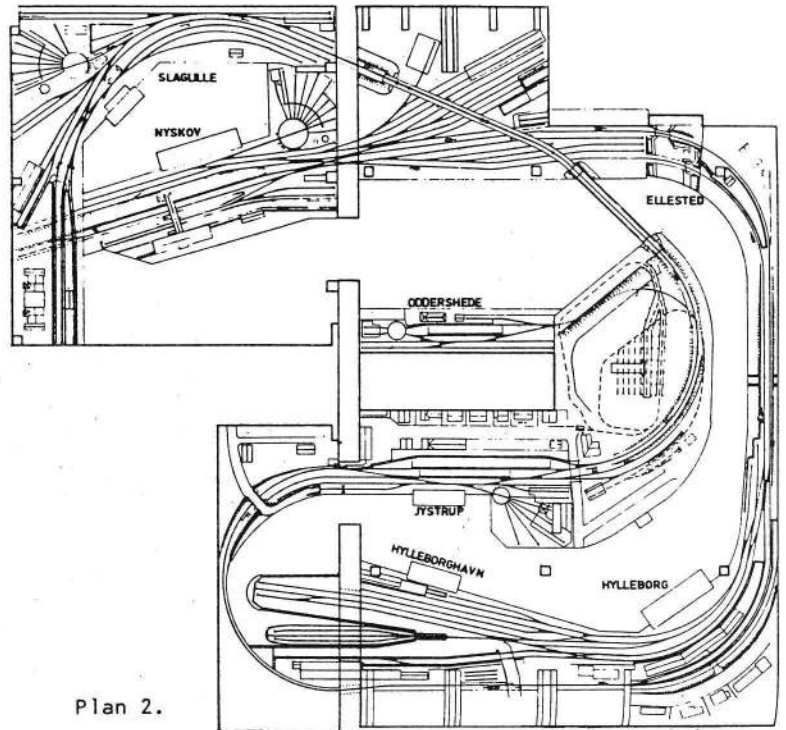
LAVDAL

STORBY

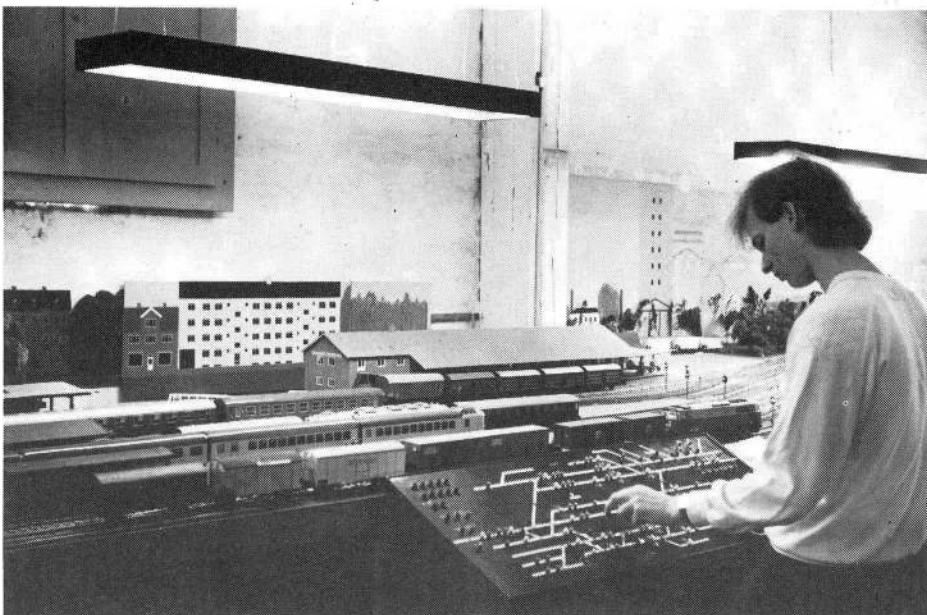
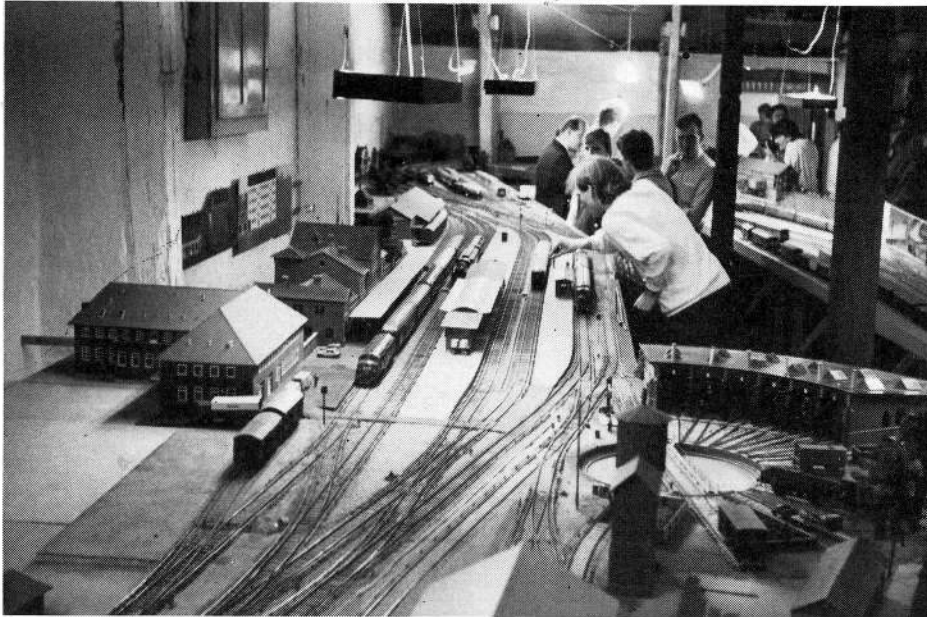
Adams Hjørne



Plan 1.



Plan 2.



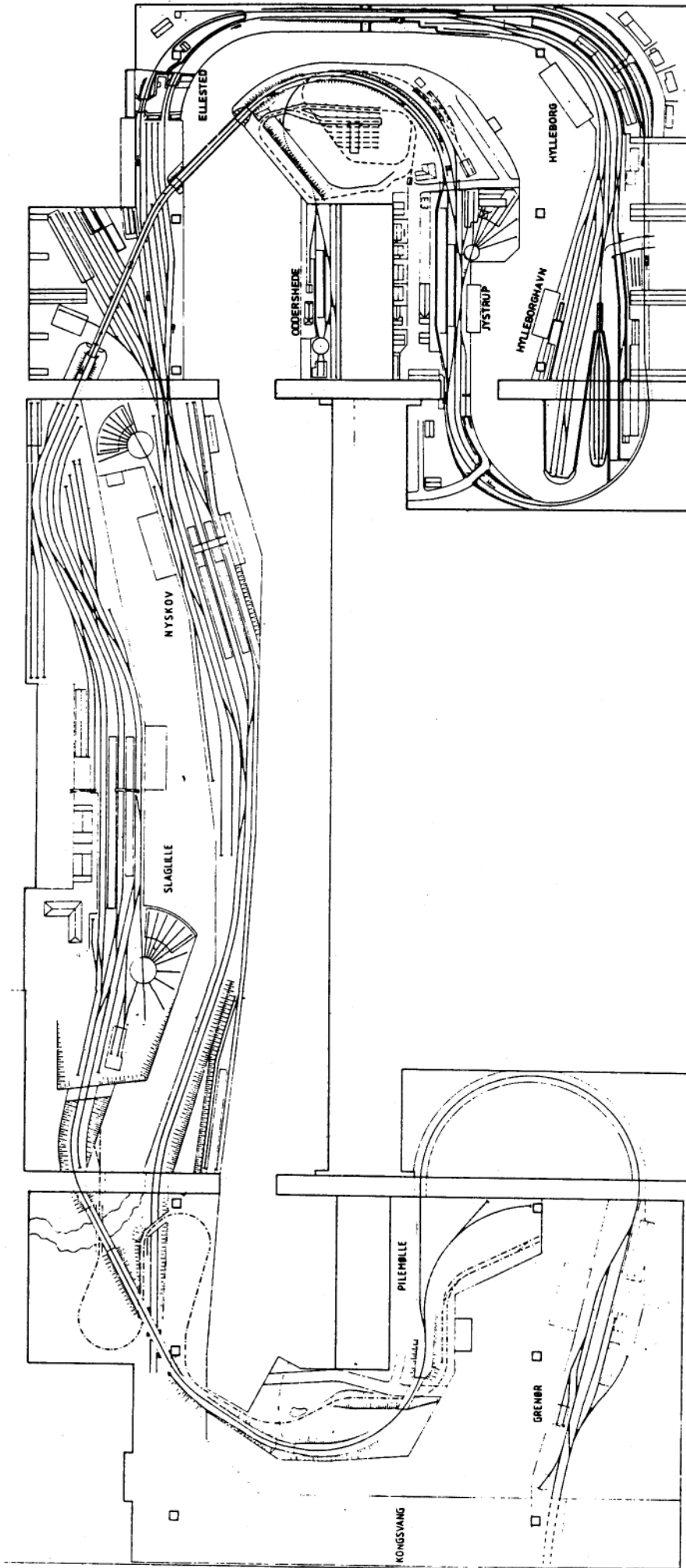
SMJK-JUBILÆUM og DMJU-BYGGEKONKURRENCE

Lørdag den 3. maj 1986 fejrede Slagelse Model Jernbaneklub sit 40 års jubilæum med åbent hus om eftermiddagen og et større og meget festligt middagskøkken om aftenen.

Initiativet til klubbens oprettelse kom fra de herrer baneområdechef P.E. Harby og nu afdøde togfører B.O. Sørensen, hvis interesser og beskæftigelse ved de rigtige jernbaner også rakte ind på de modelbane-mæssige områder. Den stiftende generalforsamling fandt sted den 3. marts 1946, og med den gæstfrihed klubben altid har vist, og ved de inspirationer, der her kunne hentes, er vi mange der kan glæde sig over, at dette initiativ blev virkeliggjort. Som det fremgår af klubbens jubilæumsskrift lægges der ikke skjul på, at uden en enkelt persons meget store indsats og arbejde, havde SMJK ikke nået det omfang, som det er tilfældet på jubilæumsdagen. Nævnte hæfte er da også, og med rette, tilegnet klubbens tidligere formand Paul Egon Jensen.

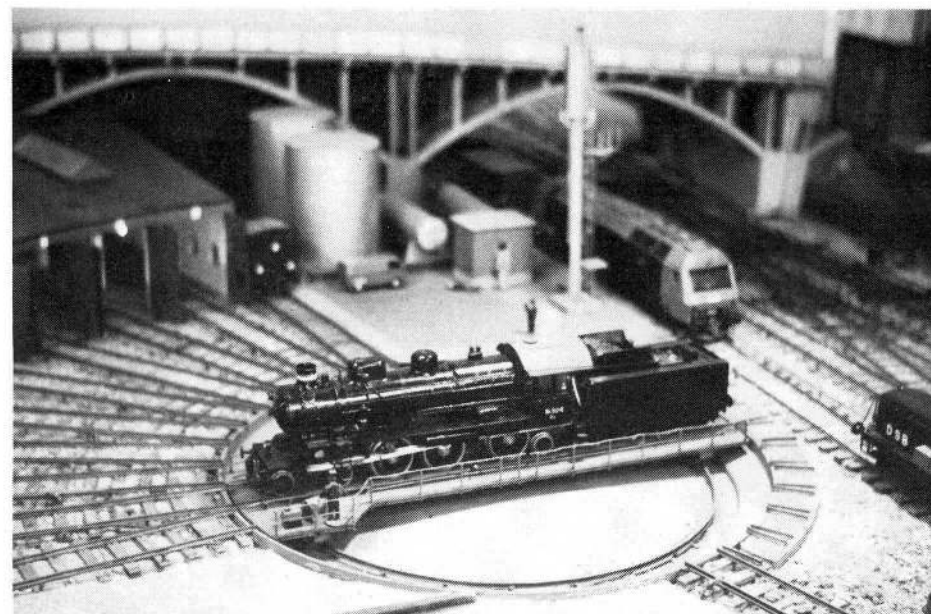
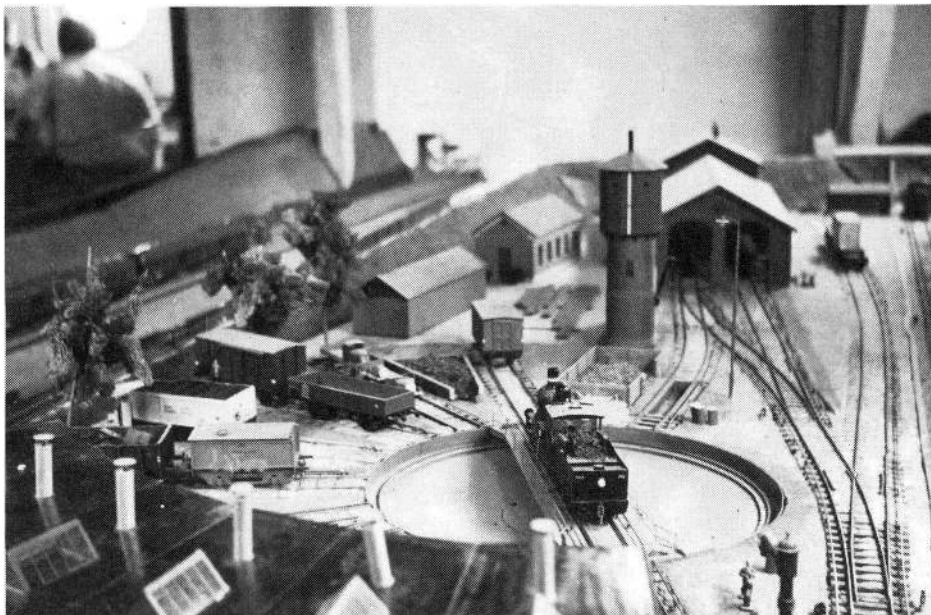
Klokken to blev portene slået op, og gæster og gratulanter med videre fra alle kanter af ind- og nærmeste

Ø: SMJK, Slaglille i hele sin længde (ADAM)
N: SMJK, kontrolpult, Slaglille (ADAM)



Plan 3.

Slagelse Modeljernbane Klub



udland myldrede frem, overrakte gaver og diverse hilser, for derefter at tage jubilaren i nærmere øjesyn. Klubbens medlemmer havde, formoder jeg, strikket en køreplan sammen, der indledningsvis, minus el-driften, præsenterede det nyeste indenfor DSB og privatbanerne, hvorpå de gradvis skruede tiden tilbage i det omfang, og det siger en hel del, som det rullende materiel tillod det. Samtidig fik gæsterne et glimrende indtryk af de muligheder som de tilstødende, forholdsvis nyhvervede lokaler havde at byde på.

Plan 1 viser den oprindeligt pätænkte linieføring, der imidlertid endte som plan 2. Fra året 1974 begyndte SMJK at leje sig ind i de tilstødende rum, og det nuværende anlæg ser i dag ud som det fremgår af plan 3. Stationen Kongsvang er endnu kun på tegnebordet, og det fremgår heller ikke af planen, at der udover det viste også er rådighed over yderligere lokaler anvendt som lager, mødelokale og værksted. Klubben har således fået den luft og det albuenum omkring anlægget, som jeg altid har savnet ved tidligere besøg, og indtrykket af banen er herved også blevet langt mere naturligt og ægte.

De medfølgende billeder måtte tages uden blitz og mangler derfor hist og her en passende dybdeklarhed. Alligevel skulle de forhåbentlig give et indtryk af det store og imponerende arbejde, der her er lagt for dagen. Endnu en gang må vi ønske klubben tillykke med jubilæet og dertil føje vore bedste forhåbninger om tiden fremover.

Lørdagen fortsatte med fællesspisning, velformulerede taler og hurraråb som sig hør og bør, rundet af med forevisning af lysbilleder.

Den efterfølgende søndag var der i fællesskab med Dansk Modeljernbane Union arrangeret særtogs-udflugt til Skelskør. Desværre tillod min tjeneste mig ikke at deltage i denne udflugt der samtidig omfattede unionens årsmøde, men mon ikke vi får et referat af denne begivenhed fra unionens eget sekretariat.?

Ø: SMJK, maskindepot, Slaglille (ADAM)
 M: O.Pedersen, KMJK, J.K.Petersen, SMJK
 (formand) og E.V.Pedersen, SP.
 N: SMJK, strampudset PR. (ADAM)

MODELBYGGEKONKURRENCEN - udskrevet af unionen i forbindelse med årsmødet/generalforsamlingen - blev afviklet i forbindelse med SMJKs festligheder om lørdagen, hvor præmier og lovord blev uddelt efter kaffebordet. Ved en tidligere lignende begivenhed tillod jeg mig her i bladet at fremsætte et par kritiske bemærkninger uden selv at have overværet sammenkomsten. I denne omgang var jeg så heldig eller uheldig at komme til at deltage som en af de tre dommere, udpeget af unionen, og fik således lejlighed til at opleve situationen fra denne synsvinkel. Om man så derved er blevet det mere klogere og dygtigere er nok tvivlsomt, men et par praktiske småting er der da dukket op.

Konkurrencens betingelser opdelingen i klasser og kategorier, valget af dommere, og fastsættelse af konditionerne iøvrigt, må være et af arrangørens privilegier der ikke kan pilles ret meget ved. Alligevel ville det have været hensigtsmæssigt om man havde tænkt på en anden præmie i kategorier med mange deltagere, henholdsvis sat en nedre grænse som betingelse for præmiering i det hele taget.

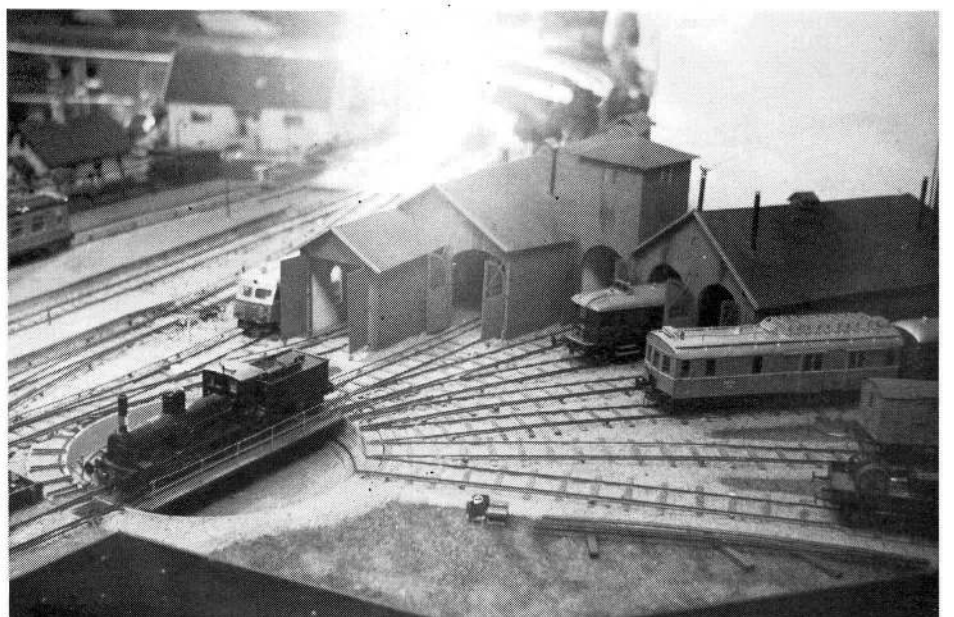
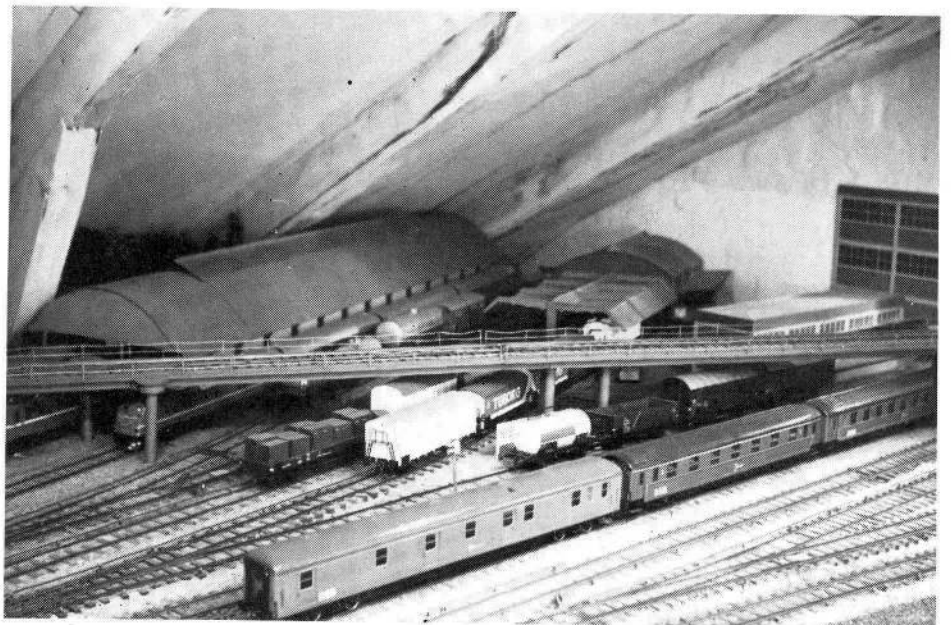
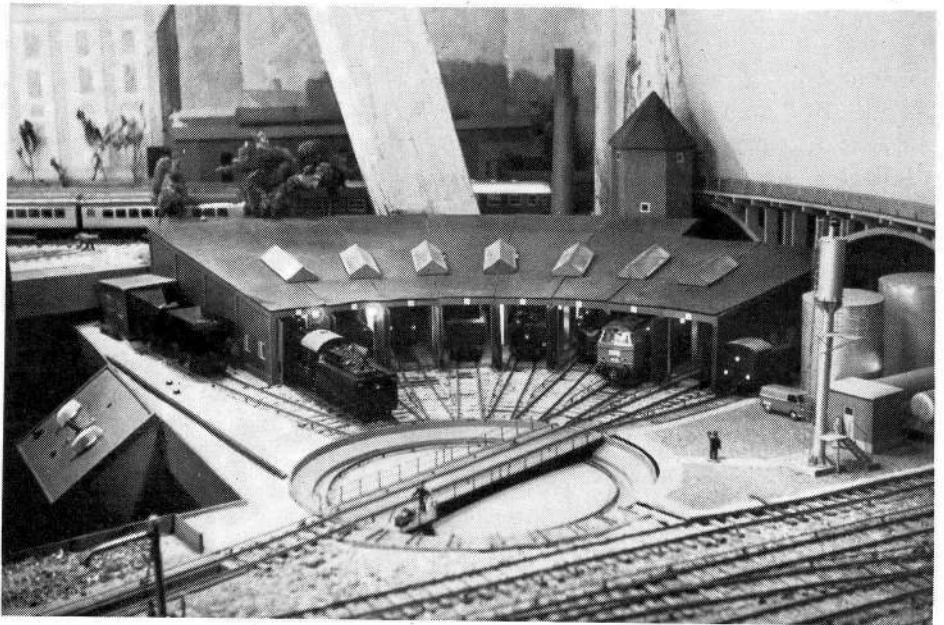
I Slagelse var der ialt anmeldt 40 modeller, men med en meget skæv fordeling og det kan da ikke have meget med konkurrence at gøre, når der i en gruppe kun er én deltager. Om valg af dommere fremover blot dette, at man må håbe på at arrangøren kender de udvalgte evner tilbunds, subsidiært at uheldigt valgte afslår tilbuddet.

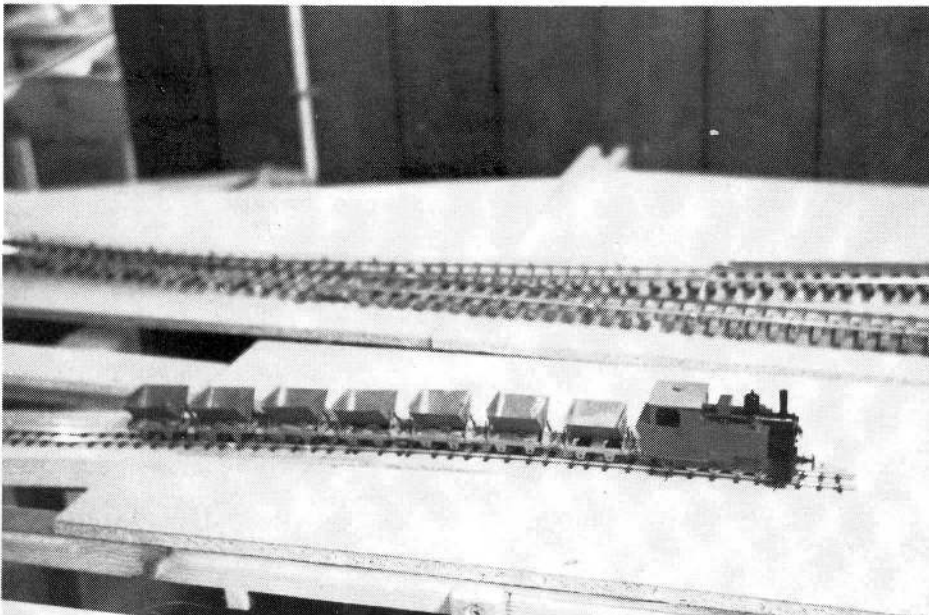
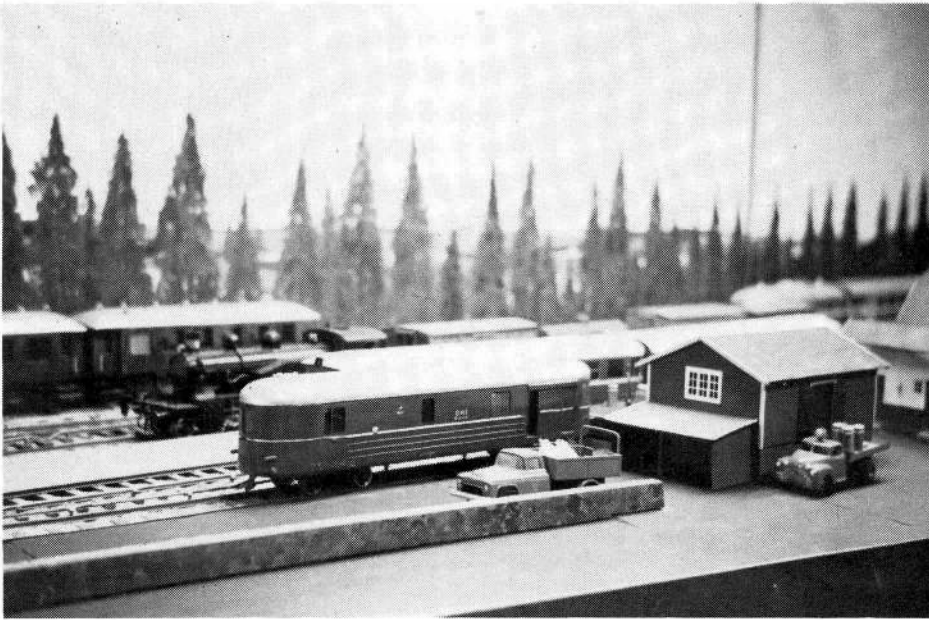
Som det næste må det forventes, at modellerne er indleverede så betids, at der kan afsættes rigelig tid til i fred og ro nøje at kunne overveje og vurdere de tilmeldte og indleverede modeller. Sammenholdt med den tid og det arbejde den deltagende bygmester har investeret i sit mesterværk - også om mesterværk skulle have været sat i gæseøjne - er det lidt af en hån mod såvel aktiv som tilskuer, om bedømmelsen skal jaskes igennem. Sidst, men ikke mindst, vil jeg slå meget kraftigt til lyd for, at

Ø: SMJK, Maskindepot, Nyskov (ADAM)

M: SMJK, læsse- og omladehaller, Nyskov (ADAM)

N: SMJK, privatbaneremise, Hystrup (ADAM)





hver enkelt model er vedlagt en dokumentation i form af både tegninger og fotografier af forbilledet. Det er ikke så vanskelig at vurdere den håndværksmæssige udførelse, undertiden lidt sværere at afgøre i hvilket omfang præfabrikerede materialer har været anvendt, men det er da (for mig) skrupumuligt at afgøre til fulde i hvor høj grad det på modellen er lykkedes at efterligne forbilledets mål og detaljer uden et sammenligningsgrundlag. Stillet over for to enslydende modeller i samme klasse, hvor afgørelsen nu må bero på de fejltagelser der vitterligt må gæses på jagt efter, er man da helt fortabt. Hvem kan med sikkerhed afgøre om lukketøjet på Q-vognens gavldør åbnes ved at dreje det med eller mod uret uden den fornødne dokumentation, eller blev C-maskinen forsynet med pop-ventiler før dampbremsen blev afskaffet??

Altså! indfør ledsagelsen af passende dokumentation ved kommende modelbyggekurrencer. Det vil lette og sikre afgørelserne når dommerne tager fat, og det vil om muligt også kunne få uberegtiget kritik til at forstumme. Endelig må det da heller ikke glemmes, at diverse konkurrencer er en venskabelig spøg, igangsat for at stimulere interessen, hvor det er vigtigere at have været med end egentlig at blive præmieret, men også når det endelig skal være, at afgørelser med påfølgende præmiering har kunnet finde sted på et passende rimeligt og fornuftigt grundlag.

ADAM

Fra vor læser E. Eriksson i Odense, der også ynder at fremstille sine beplantninger på egen hånd, har vi modtaget følgende:

Kære redaktion.

Jeg har læst i det nye nummer af SIGNALPOSTEN, om hvordan man kan lave træer. Her er en anden metode at lave træer på.

Det bedste materiale får man fra f.eks. Ligusterhække, om vinteren/foråret, hvor der næsten ingen blade er på grenene, og de er også lettere at finde.

Ø: SMJK, Endestation Oddershede (ADAM)

M: SMJK, svenske og danske gæster udveksler erfaringer (ADAM)

N: SMJK, roebanetog, Pibemølle (ADAM)

SMJK, Grenør, nord (ADAM)

Grenene kortes af, så de er næsten lige lange, og blade pilles af. Så bøjes den midterste gren forsigtigt, men skulle den brække gør det ikke noget. Derefter holder man i stammen, og dypper kronen ned i hvid Cascolim. Derefter lader man limen dryppe af i ca. 30 sekunder. Derefter sættes grenen til tørring i en flamin-goplade, så grenen har udseende som på foto (B).

Disse træer er gode til at sætte mellem andre træer, men den yderste række, eller de træer der er meget synlige, skal der bruges grene af type C til.

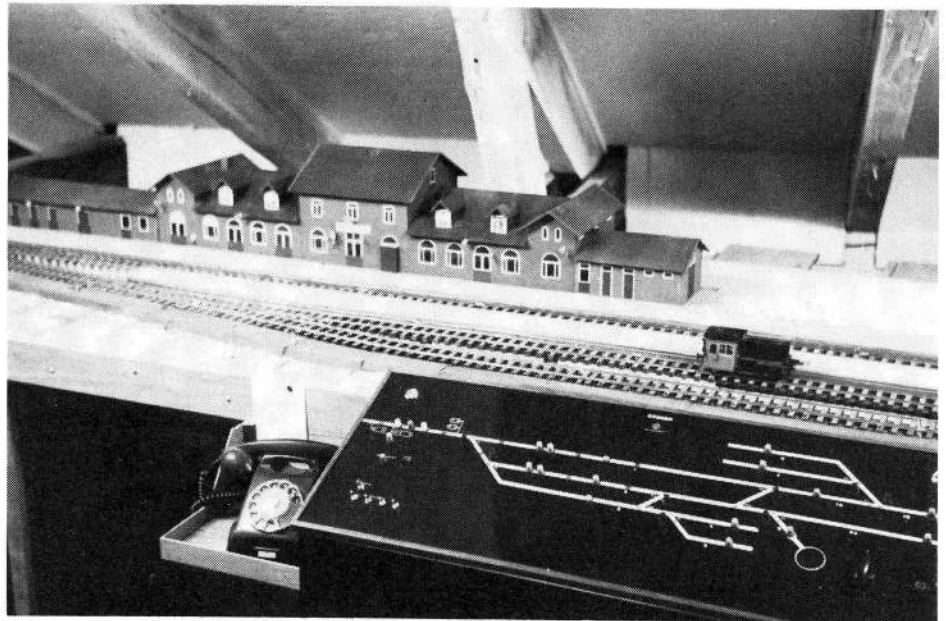
Træerne skal bestå af 3 til 4 grene, de dyppes også i lim, og sættes til tørre. Når man har ca. 15 træer klar, dyppes de endnu engang i hvid lim, og det islandske mos påsættes.

En pose islandsk mos koster i Tyskland ca. 2 DM, og af den portion bliver der ca. 15 træer - det er under 1 krone pr. træ. Et færdig købt træ koster 15-20 kr. - mindst.

Det er en fordel at lave grenene spidse, så er det lettere at få mos på.

Inden en ligusterhæk skal klippes, plejer der at rage nogle lange grene op fra hækken. Disse klippes af, så langt nede i hækken som muligt. De skal så lægges til tørre i en uges tid, og derefter kan man lave brændestabler og træstammer til åbne vogne med sidestøtter, på den måde at man saver dem over (med en rundsav) i passende længder, og limer dem forskudt, så ser det naturligt ud.

Man måler vognbunden op og trækker et par millimeter fra. Derefter slår man 4 søm ned i et brædt med den udmålte afstand, derefter lægger man et stykke pap, hvor man kan smøre lim på med en



pensel og så lægges det underste lag ud. Ca. 10 minutter senere lægges det næste lag - forskudt, o.s.v.

FORTSAT KOMMENTAR

Siden Adam skrev ovenstående, har vi i Modeljernbaneklubben H0, Albertslund, arbejdet lidt med sagen. Vi er så heldige, at et af vore yngre medlemmers far, René Køel Jensen, ikke alene er medlem af en modelflyveklub, men endog er dommer ved modelflyvekonkurrencer svarende til vore modelbyggekondkurrencer.

På en af klubbens byggeaftener fortalte René Jensen os om modelflyvernes konkurrenceregler, og man må nok sige, at der er tale om helt anderledes faste regler end vore, men samtidig synes disse regler også at medvirke til et mere retfærdigt konkurrenceresultat.

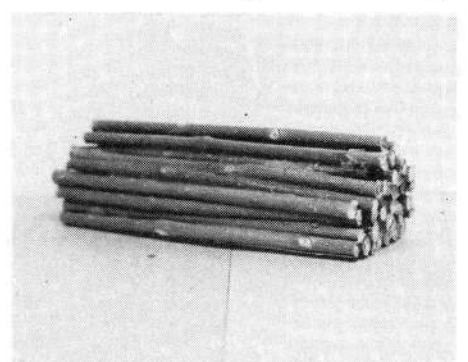
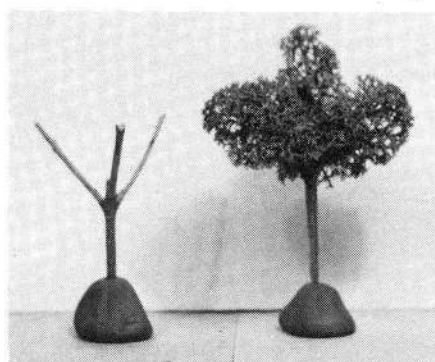
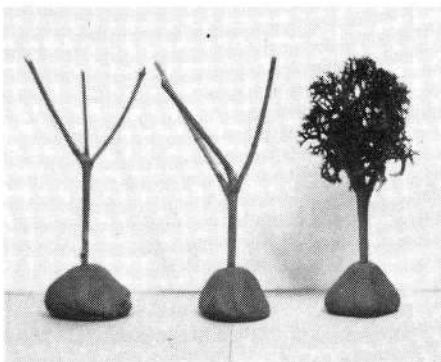
Lad det imidlertid være sagt straks, at vi IKKE er ude efter, gennem en stramning af reglerne, at få "jaget" nogle af vore deltagere væk, - tværtimod. Som reg-

lerne er nu, mener vi, at der er meget store chancer for, at næsten ligemeget hvilken model der vinder, så er der en gruppe deltagere, der føler sig ladt i stikken. Hvis der tages for meget hensyn til det store og langvarige arbejde, der er lagt i en hjemmebygget model, ja så risikerer vi, at de der kommer med modeller, der er bygget op omkring industrimodeller, bliver hjemme for fremtiden. Tilsvarende resultat vil vi nok få, hvis vi favoriserer de meget flotte modeller, der kan laves gennem en udstrakt brug af de meget fine og meget detaljerede industriprodukter, der kan købes nu om dage. Så bliver alle de "gammeldags" modelbyggere sikkert væk.

Kort sagt må vi enten have nogle regler, der tager skyldigt hensyn til begge grupper, eller eventuelt en præmierække for hver gruppe.

Hvordan klarer de så dette i en modelflyvekonkurrence?

Først og fremmest må man nok konstatere, at man der i større omfang end hos os,



Fremstilling af træer og brændestabler

benytter sig af industriprodukter. Det er måske derfor ikke så meget et spørgsmål om enten/eller, men måske mere et spørgsmål om at konstatere, i hvor stort et omfang, disse industriprodukter indgår i et modelfly.

Tekniske data og dokumentation.

Deltagerne i modelflyvekonkurrencen skal aflevere et skema, hvori man skal angive forskellige tekniske data om motor og radioanlæg, om selvbygningsgrad og anvendte materialer, samt underskrive en erklæring om, at man selv har bygget modellen.

Endvidere forlanges der dokumentation i form af

- 1) data om prototype og data om skalamodellen.

- 2) en god treplanstegning eller en fyldestgørende skitse i størrelsesforhold mellem 1:72 og 1:24.

- 3) billeder, mindst 3 (fotos af prototypen eller reproduktioner der stammer fra anerkendte bøger eller blade), til dokumentation af farver, bemaling og skaladetaljer.

Bedømmelse af skalalighed og håndværksmæssig udførelse

Ud fra ovenstående materiale samt naturligvis modellerne, skal dommerne så tage stilling til:

- 1) Skalanøjagtighed set fra siden set forfra og bagfra set oppefra og nedefra
- 2) Farver
- 3) Mærker og påskrift
- 4) Overfladebeskaffenhed
- 5) Håndværksmæssig udførelse
- 6) Skaladetaljer.

Punkterne 1-3 skal bedømmes først på en afstand af mindst 3 meter fra modellen. Punkterne 4-6 skal bedømmes på en afstand af mindst 1 meter fra modellen.

Ved denne bedømmelse giver dommerne, indenfor hver af de ovennævnte grupper, karakterer efter en skala fra 0-10 med mulighed for at tildele "bonus-tillæg" for komplicerede modeller.

Dommerne

For at sikre at også dommerne kender de regler de skal bedømme efter, afholdes der hvert år specielle dommerkursus, hvor nye dommere instrueres af "gamle" dommere. Endvidere er dommerne valgt på forhånd, ligesom der i tilfælde af forfald ved konkurrencen, er sørget for reservedommere.

Det var i meget grove træk en gennemgang af modelflyvernes konkurrenceregler, og vor instruktionsaften i klubben fortsatte med, at René Jensen med et par af vore modeller og tilhørende tegninger som udgangspunkt, gav os et meget fint, praktisk indblik i, hvorledes modellerne ville blive bedømt ved en modelflyvekonkurrence. Alt i alt var det en meget lærerig aften for os, der overværede den, og som jeg da gerne vil benytte lejligheden til at sige René Køl Jensen tak for.

Ovenstående er vel imidlertid kun nogle af de muligheder, der er for at ændre vore regler, forhåbentlig til det bedre. Måske har du eller dine eventuelle klubkammerater nogle ønsker eller forslag?

Som eksempel på andre punkter, der eventuelt skulle drøftes, kunne nævnes:

Det bør undgås, at det bliver økonomisk uoverkommeligt for DMJU med alt for mange præmier. Der er i forvejen 6 præmiegrupper inden for hver størrelse, og så kunne der gå hen og blive dobbelt så mange, hvis vi får en præmierække for både de industriprægede modeller og en for de hjemmebyggede. Man kunne måske derfor tænke sig, at der blev "saneret" lidt i de "tyndest" besatte tilmeldingsgrupper, f.eks. ved en sammenlægning af nogle af grupperne.

På den anden side kunne man måske også hjælpe lidt på det økonomiske ved at indføre et beskedent tilmeldingsgebyr. Et sådant kendes fra mange andre konkurrencer, og blandt modelflyvere er det f.eks. almindeligt med gebyrer på 50-100 kr., men så har de til gengæld også meget fine præmier til både 1., 2. og 3. pladserne.

Hos os ville jeg mene at 10-20 kr. måtte være nok.

Hos modelflyverne kan "dommersedlerne" (de enkelte dommerses bedømmelse af hver enkelt model) bese bagefter. Det finder jeg meget fornuftigt, da man derved får lejlighed til at se, på hvilket område man evt. ikke var tilstrækkelig dygtig eller evt. må sætte ind næste gang. Det må vel indrømmes, at hos os står de, der ikke vinder, blot tilbage med en stor "tom" fornemmelse, - man "lærer" ikke en pind af det.

Hvis dommerne har gjort et godt og seriøst arbejde, så er der vel ingen grund til at holde bedømmelserne hemmelige, eller er der?

Lad os få skabt lidt debat om emnet. Bladets redaktør har lovet at stille spalteplass til rådighed, og DMJU har lovet at se positivt på eventuelle ændringer.

Spørgsmålet er så, om vi med f.eks. et sådant materiale i hånden, måske kan finde frem til en, efter vor mening, for alle parter mere rigtig og retfærdig bedømmelse.

Vi, d.v.s. en gruppe MJ'ere fra modeljernbaneklubben "HO" har derfor, når dette læses, fremsendt et forslag til DMJU, gående ud på, at vi eventuelt ændrer vore konkurrenceregler til noget i den omtalte retning, men naturligvis behørigt tilpasset til vore forhold, der trods alt afviger fra modelflyvernes forhold på mange punkter.

Derfor, - lad os snarest høre også DIN mening, så man (DMJU) kan nå at få også den med i betragtning inden næste konkurrence i maj 1987.

E.V.P.

Redaktøren beklager dybt, at der i en del af artiklerne i dette nummer forekommer urene eller utydelige bogstaver.

Årsagen er, at bladets sættemaskine trængte hårdt til en justering af bl.a. skrivemåden og valse, men at denne serviceforanstaltning desværre først kunne effektueres på et tidspunkt, hvor jeg havde været nødt til at udskrive stoffet.

Vi Bygger

HOTELKOMPLEKS "9005"

Denne årgangs første nummer af SIGNALPOSTEN bragte en større artikel om stationsbyhuse af Povl Wind Skadhaug med dels PWS' tegninger, dels en byggebeskrivelse af hvordan man eventuelt kunne bygge sine huse.

I tilslutning hertil, og da vi jævnligt bliver beskyldt for at være for omstændelige/at gå for meget i detaljer, skal det her forsøges at bringe en byggebeskrivelse af et sådant hus men efter en (forhåbentlig) lidt nemmere recept.

BYGGEBESKRIVELSE

Der er her som udgangsmateriale benyttet to fotokopier af PWS' tegning "9005" forestillende et hotelkompleks (fig. 1).

Del del af tegningen der viser bygningens mure, er klippet ud, idet man skal huske, at "muren" skal være ca. 5 mm højere end det fremgår af tegningen, da dette stykke mur jo er dækket af tagudhænget. Det må endelig huskes, for at taget kan blive anbragt i den rigtige højde, og det gælder både den egentlige mur og muren bag frontispicen.

De således udklippede sider og gavle limes nu på f. eks. "glat" bølgepap at den type, der ofte bruges til emballering af bøger o.l. (ca. 2-2,5 mm tykt), men bølgepap fra egentlige bølgepapkartoner kan dog også bruges.

På bygningens to langsider bør kartonen dog afklippes en materialetykkelse kortere end "murspapiret" i hver side, idet gavlstykkerne skal limes fast her.

Når de to sider og de to gavle er limet sammen, klippes et stykke bølgepap til i målene 189 mm (langsiden) x 77 mm (højden). Midt på tagets underkant fraklippes et lille stykke svarende til

frontispiciens bredde (69 mm) x ca. 10 mm i dybden (fig. 2).

Frontispiciens sider fremstilles af et par trekanter af bølgepap, der tilpasses på stedet (fig. 3).

Taget over frontispicen laves også af glat bølgepap og tilpasses på stedet (fig. 4). Brug eventuelt et stykke papir eller tyndt karton som prøve inden det "rigtige" karton klippes til.

Det skal lige bemærkes, at man jo efter behag kan lave begge langsider med eller uden frontispicen, idet den jo blot kan klippes væk hvis man ikke ønsker den. I dette tilfælde hvor jeg stod og havde brug for et helt hus, blev den afbillede bygning lavet som en hurtig, "fræk" prøve, indtil det rigtige er klar sidenhen, og her er der kun lavet frontispice mod gaden. Taget på den side af bygningen, der eventuelt ikke forsynes med frontispice afskæres i så fald blot i målene 189 x 77 mm og limes fast.

Sluttelig kan taget beklædes med alm. karton ridset som skiferplader, med småbølget bølgepap som tagsten eller evt. blot males i den ønskede farve. Vindskederne er kartonstrimler og malet ligesom bygningen med en forholdsvis tynd maling, blot for at antyde en farve.

Bygningen er derefter svinet til som beskrevet i artiklen i SIGNALPOSTEN, 22. årgang, nummer 1.

Skorstenene er lavet af stumper af 6 x 6 mm træliste (raketpinde) medens skorstenens sokkel og "båndet" er

kartonstrimler, der er limet på.

Navneskiltet på facaden er fundet i en telefonbog (fagbogen) og limet på karton, inden opsætningen på bygningen.

"HERLØV KRO"

Den anden bygning benævnt "Herlev Kro" er også fremstillet ud fra samme PWS-tegning. Ideen fik jeg gennem et fotografi i et af de lokale distriktsblade. Denne bygning er nok lidt besværligere at lave, men til gengæld er den meget dekorativ. Den afbillede "model" har manzardtag på alle fire sider, medens originalen dog kun har det på langsiderne.

Igen er udgangsmaterialet to fotokopier af "9005" tegningen med det omtalte "til-læg" på ca. 5 mm på murens overkant som tidligere beskrevet. Her må man dog foretage en sammenlimning af underdelen af underste etage (fra sokkel til sælbænk) og overdelen af øverste etage (fra sælbænken og resten opad). Når papiret er limet på karton og siderne derefter er limet sammen som beskrevet under den første bygning, fortsættes med manzard-etagen. Denne er lavet af kartonstrimler (glat bølgepap) 30 (højde) x 61 mm, der klippes til (afrundes) i de modstående ender (se foto) og bukkes let i hånden inden de limes fast oven på murene (fig. 5). I gavlene tilpasses manzard-taget imellem for- og bagside, eller hvis der er tale om et halvt hus, mellem forsiden



Fig. 1.

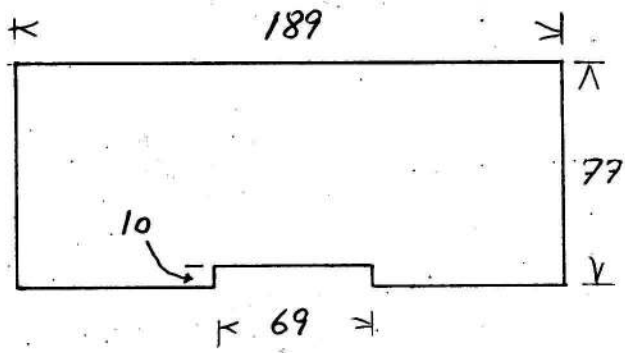


fig 2

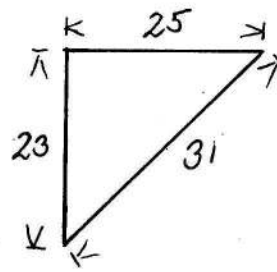


fig 3

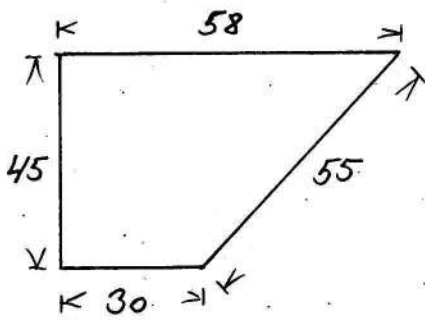


fig 4

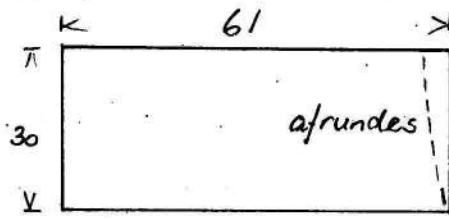


fig 5

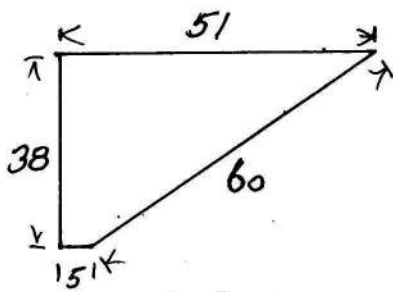


fig 6

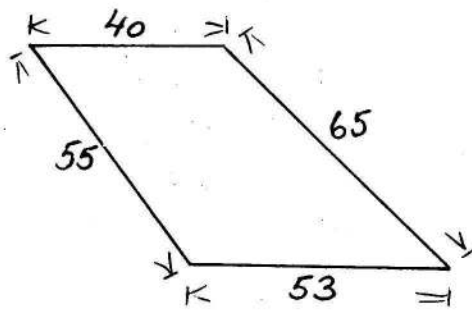


fig 7

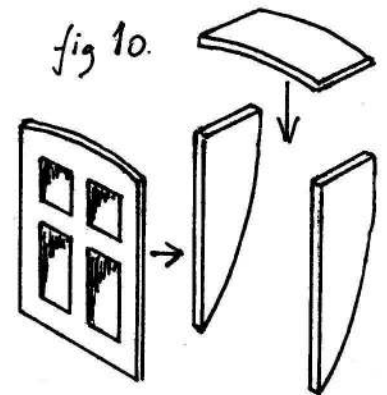


fig 10.

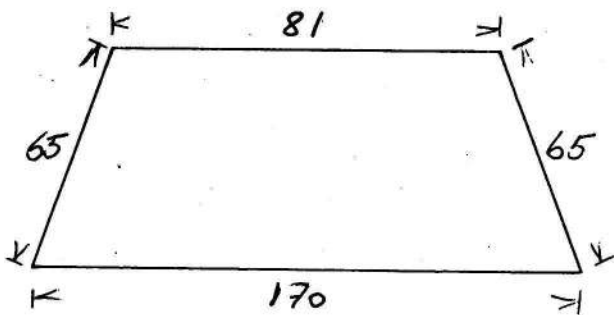


fig 8

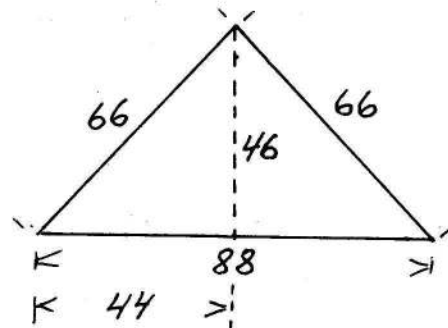


fig 9

Ikke i målestok - alle mål er cirka-mål.

og "midterlinien" der så bliver bygningens bagkant.

Det øverste egentlige tag består dels af to næsten trekantede tagflader over frontispicen (fig. 6) og dels to skæve rhomber (fig. 7) på bygningens forside, og hvis der er tale om et helt hus uden frontispice består bagsidens tagflade af et trapezformet stykke (fig. 8). Også her tilpasses taget over gavlene ind imellem de allerede opsatte tagflader og vi får derved brug for et par kartontrekanter (fig. 9) til et helt hus, eller et par der er halvt så store (fig. 9) til et halvt hus.

Kvistene er limet sammen af karton og forsiderne er beklædt med tegningens vinduer (fra en ekstra fotokopi) (fig. 10).

Endelig er hele tagetagen beklædt med "tagstens-bølgepap" som beskrevet i SP 22/1 og malet.

Skorstenene er omtalt under første bygning, medens gavltrekanter gesims er lavet af to-tre lag kartonstrimler af forskellig bredde, der er limet på muren.

Bygningen såvel som skorstenene er tilsidst malet med en fortyndet gul maling og tilsmudset (fig. 11).

Skal jeg være ærlig (og det skal man jo) synes jeg, at bygningen (som type, - ikke mit arbejde) er så flot at den egentlig også kunne anbringes lidt i baggrunden på modelbaneanlægget, som et lille landsted (lystgård) fra en længst svunden tid. Som eksempel herpå kan nævnes Frederiksdal Slot ved Furesøen el.lign., hvoraf der er flere i Københavns nærmeste omegn, omend de er lidt mere beskedne i deres udseende end Frederiksdal.

E.V.P.

DSB LITRA Crs

Som nævnt i SIGNALPOSTEN 20. årgang nummer 3 i min serie om bygning af MO, kunne jeg tænke mig at fortsætte med bygning af et par styrevogne litra Cps eller Crs. Cps'eren blev bygget sidste år, og er beskrevet i SP 20/4 samt lidt om bogierne i 21/3.

Turen er nu kommet til CRS.

Vognen er denne gang byg-



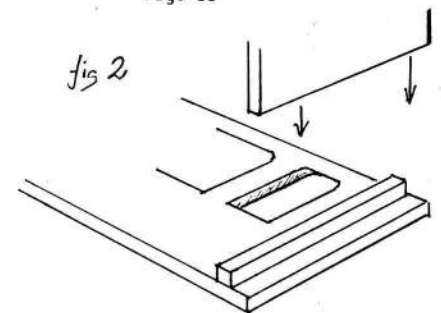
Fig. 11

get i plasticard med brædepræg (forhandles bl.a. gennem MJ-teknik, postbox 10, 2760 Måløv). Plasticard, - det er der i vore dage ikke noget nyt i (det skulle da lige være for mig), tværtimod er det efterhånden et yndet materiale blandt modelbyggerne. Der er da også bragt byggebeskrivelser i flere af vore tilsvarende modelbaneblade såsom UK-modelinformation/Sidesporet og Lokomotivet, hvorfor jeg vil undlade en egentlig byggebeskrivelse af vognen. Når der ses bort fra vognkassens sider og gavle, følger opbygningen da også de gængse metoder.

BYGNING

Vognsiderne er klippet ud af den nævnte plasticardplade således, at jeg starter med at klippe de to stykker plade, hver på 220 x 45 mm, der skal bruges til vognsider. Den ene vognside er derefter optegnet midt på den ene af disse plader (fig. 1).

Der bliver derved en ekstra kant på ca. 10 mm udenom hele vognsiden. Denne kant skal "bruges", idet jeg forsigtigt limer de to plader sammen "ryg mod ryg" i denne kant. Når de to siders vinduer så er savet ud (med undtagelse af førerrumsvinduerne og den lille midlertidige stiver tværs over det



store midterindgangsparti) skæres de to sider til i deres egne mål. Herved afskæres alt det sammenlimede, og de to sider skulle nu gerne kunne skilles ad. Nu udsaves også de to førerrumsvinduer (hver for sig, da de jo ikke er lige store)

Efterhånden som de forskellige øvrige dele til vognen er udsavet, limes (svejses) de sammen med en passende plastlim, i dette tilfælde polychlorethan (noget giftigt stads - men hvad er ikke det i vore dage). I alle samlingerne er der forstærket med en lille tynd (ca. 1 x 1 mm) plaststrimmel lavet af det overflødige fra klip. Disse strimler er

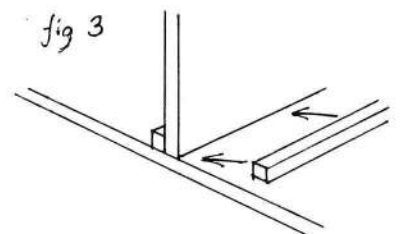
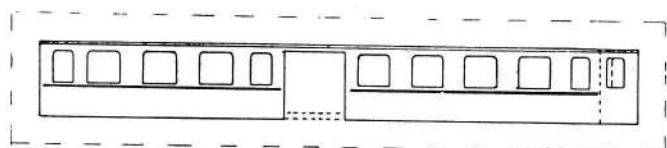
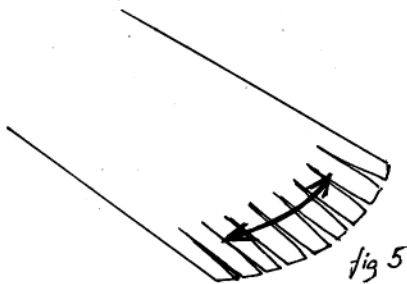
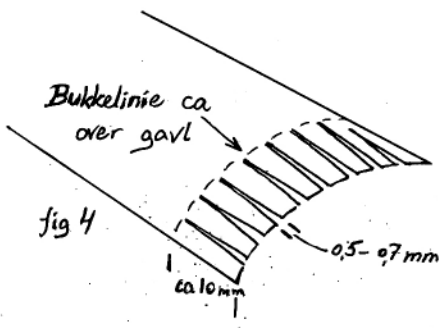


fig. 1

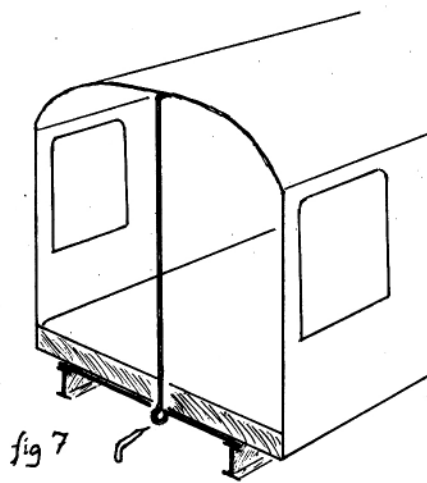




limet fast på de aktuelle pladser i en pladetykkelses afstand fra kanten, hvorefter den tilstødende plade er limet på (fig. 2). I nogle tilfælde, f.eks. ved nogle skillerum, er dette limet på plads først og er derefter forstærket ved, at der bagefter er anbragt en eller evt. to forstærkningsstrimler (fig. 3).

Først når man er helt færdig med sammenlimningen af vognkassen og man er sikker på, at den er helt tør i limningerne og tilstrækkelig stærk (stiv) fjernes de to midlertidige afstivninger ved midterdørene.

Taget er bukket i dåseblik ved hjælp af håndkraft og diverse stykker rundjern som tidligere beskrevet. De nedadbuede dele af taget over gavlene, er dog lavet ved, at der er udklippet ca. 10 lange tynde kiler ca. 0,5



- 0,7 mm brede og så lange som indtil det sted, hvor nedbukningen begynder. Nu kan de enkelte flige bukkes nedad til taget har den rigtige facon (fig. 4).

Prøv at lægge taget på et jævnt, hårdt underlag, med tagets inderside opad. Med håndgrebet af en tang (f.eks. en flad- eller bide-tang) glattes fligene ud, og samtidig bukker de automatisk en anelse opad. Hvis denne opbukning af fligene ikke er tilstrækkelig fortsættes forsigtigt på et lidt blødere underlag (fig. 5).

Herefter sikres de enkelte flige i denne stilling ved pålodning af en lille strimmel blik lige indenfor tagets yderkant og på dettes underside. Taget færdiggøres ved udspartling med plasticpadding og derpå følgende afslibning med fint sandpapir. Vandlister af 0,3-0,5 mm kobbertråd loddes på, såvel som ventilatorer. Disse laves af 1,5 mm kobbertråd, der tilspidnes ved hjælp af en boremaskine og en fil, og derefter anbringes i en lille split af dåseblik. Ventilatorerne kan dog også købes i hobbyforretningerne. (fig. 6).

Taget er fastholdt til den øvrige vogn ved hjælp af to forbindelsesstænger der er lavet af et par stykker hårdttrukket kobbertråd eller ståltråd. Disse forbindelsesstænger holder iøvrigt hele vognen sammen, idet vognens fire bestanddele: tag, vognkasse med skillerum, bund med sæder og undervogn er sikret mod adskillelse ved at der er stukket en lille "split" gennem forbindelsesstængerne øjne under vognbunden (fig. 7).

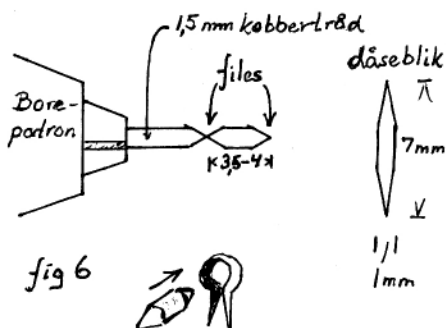


fig 6

splitten stikkes gennem taget og bukkes

Som noget nyt er vognen forsynet med front- og slutlys (slutsignal), der lyser ved hjælp af elementer i vognen, men som styres af kørestrømmens polaritet. Dette er resultatet af min efterlysning i SP 20/4.

Fra en af vore abonnenter, Mogens Nielsen, Vejle, kom der en dag besked, at han mente at kunne lave et lille print, der kunne klare den omtalte styring af lyset. Lidt senere på året modtog jeg så med posten en "kæmpestor" postpakke med en sømpstilling, der var forarbejdet til printet. Selv om der var tale om de aktuelle elektriske komponenter i den rigtige størrelse, kunne man godt få sine bange anelser om alt det kunne gemmes væk i en sådan lille vogn, og endda helst kun i rummet over mellemperson og toilet/tjenestekupe samt under vognbunden mellem de store trinkasser.

Det skulle siden vise sig at der var rigelig plads, og der blev endda også plads til et lille ladeagregat, så vognen kunne forsynes med genopladelige elementer i stedet for de oprindeligt planlagte almindelige elementer. Vi har dog måttet trække gardinet for vinduet i tjenestekupeen for at dække over, at vognens to elementer udfylder hele det område, der udgør toilet, gang og tjenestekupe.

Frontlyset er iøvrigt installeret i Crs'erenes øverste lanterne, medens slutlyset er installeret i den nederste lanterne. Her vil den opmærksomme læser nu springe op fra lænestolen og udbrøde noget i retning af, at Crs'eren ikke have denne type slutsignal, men derimod de dengang anvendte slutlygter med en lille gennembrudt

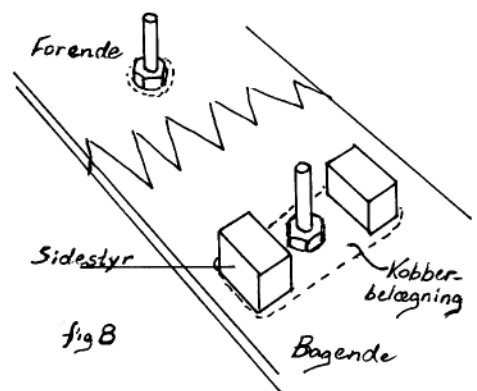
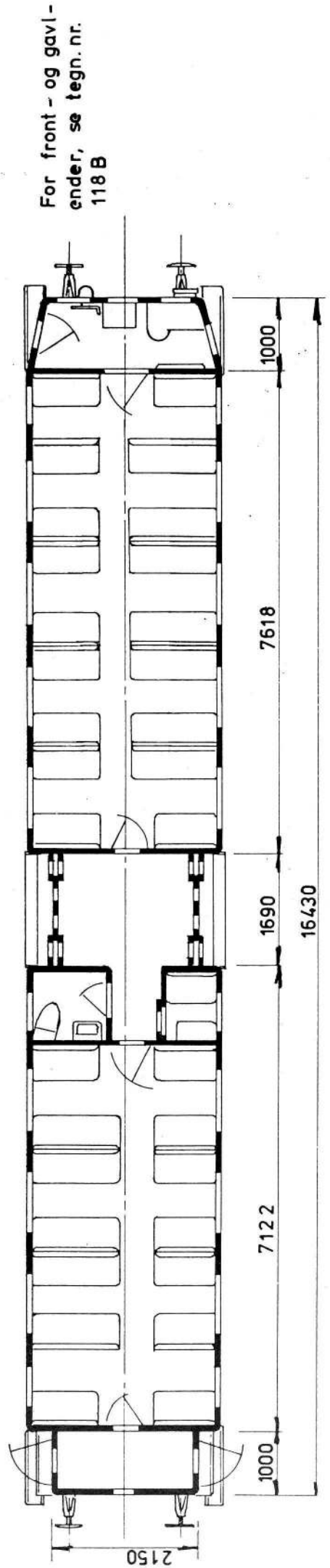
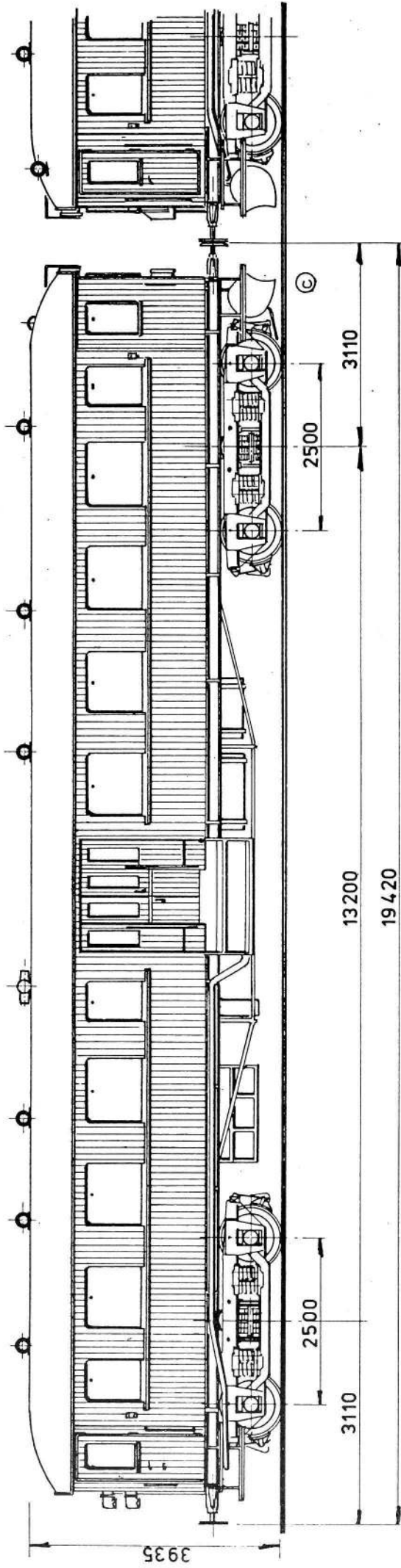
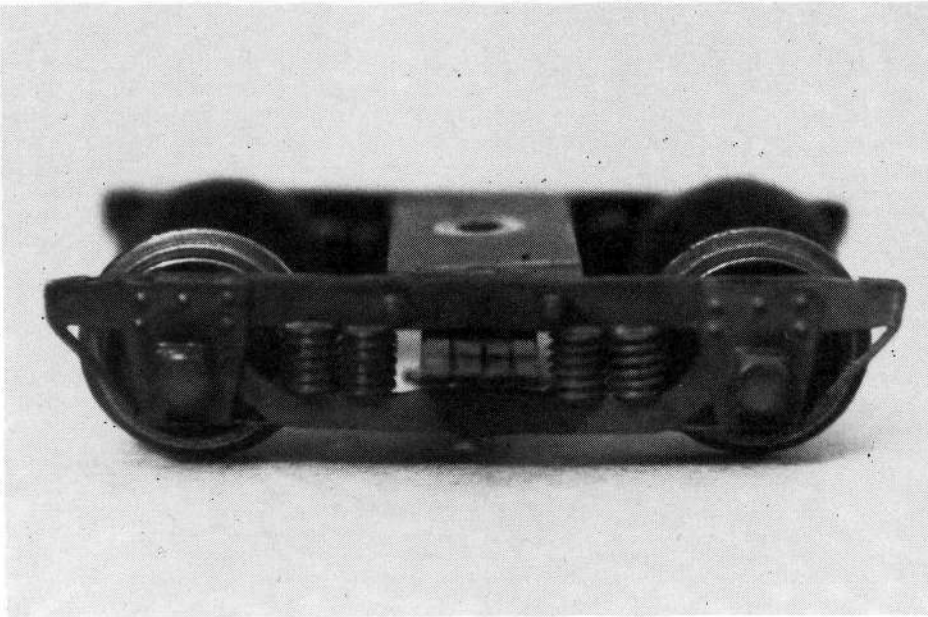


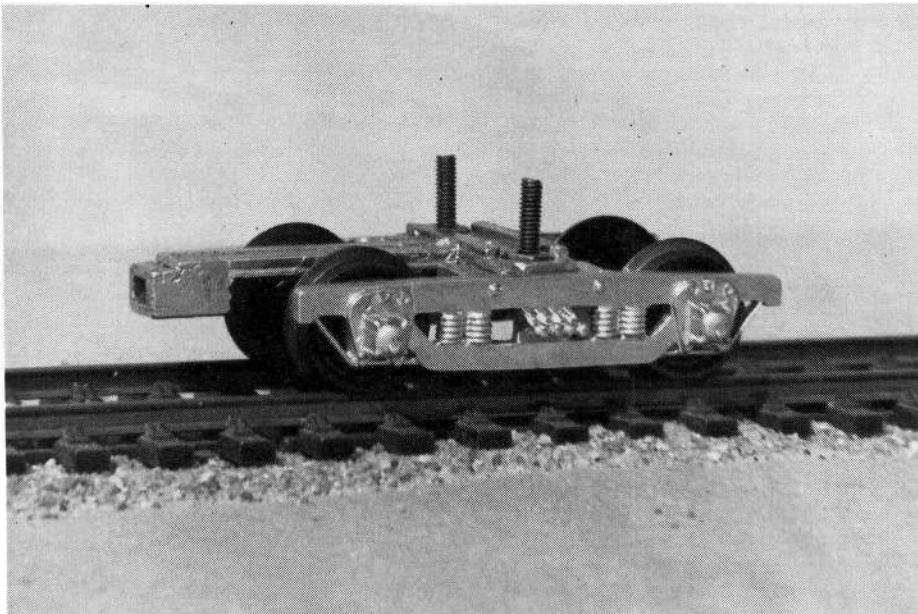
fig 8

DSB Personvogn litra CRS Nr 3604.





Ø: Fig. 9. Hjemmelavet bogie, her til Crs-vognens forreste ende
N: Fig. 10. Bogie fra "På Sporet"

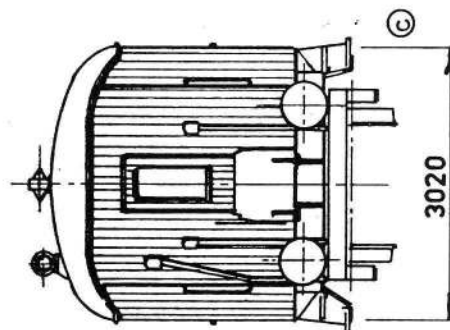
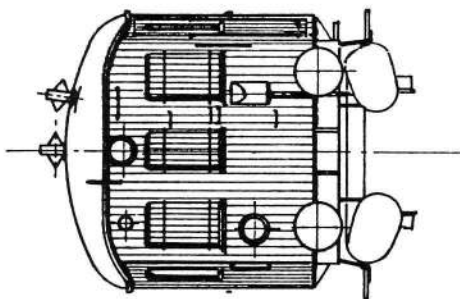


gul plade som dagsignal og rødt blinklys som natsignal. Det er da også rigtigt, men det er vist ikke nemt at lave sådanne slutsignaler i 1:87, for disse skal jo kunne aftages og flyttes til togets anden ende. Derfor er valgt denne løsning, der kendes fra M0-ernes sidste tid med Bhs-vognene.

Med hensyn til opbygningen af vognens elektriske system, har vi valgt at lade Mogens Nielsen selv beskrive dette, hvilket vi vil bringe som en selvstændig artikel i næste nummer af SP.

Imidlertid skal det nævnes allerede nu (af hensyn til dem, der eventuelt kunne tænke sig at forsøge sig med det omtalte front/slutlys), at vognbunden i denne vogn er fremstillet af dobbeltsidet printplade. Denne plades underside er ætset således, at al kobberbelægning er fjernet undtagen lige rundt om bogiernes centertapper (et par skruer, $\varnothing 2,5\text{mm}$), dog i den bageste ende rundt om både de to sidestyk (af metal og dermed elektrisk ledende) og bogiens centertap (fig. 8).

Den elektriske forbindelse fra centertappene til resten af elektronikken, sker ved tilsvarende ætning i vognbundens (printpladens) overside. Herved opnås, at bogierne (fig. 9), der er opbygget efter samme princip som ved Cps-vognen (omtalt i SP 21/3), kan monteres med halvisolerede hjulsæt (af fabrikat Liliput). Disse hjulsæt er så vendt således i bogierne, at den ene bogie



BYGGET 1930-1934 af Odense -
Scandia.
77 siddepl. på fællesklasse
Ombygget til styrevogn 1951/52
Nr. 3602-08, 3638, 3658-59,
3662, 3667, 3670-78.

A. Hansen 8-6-86

Nr. 118 B

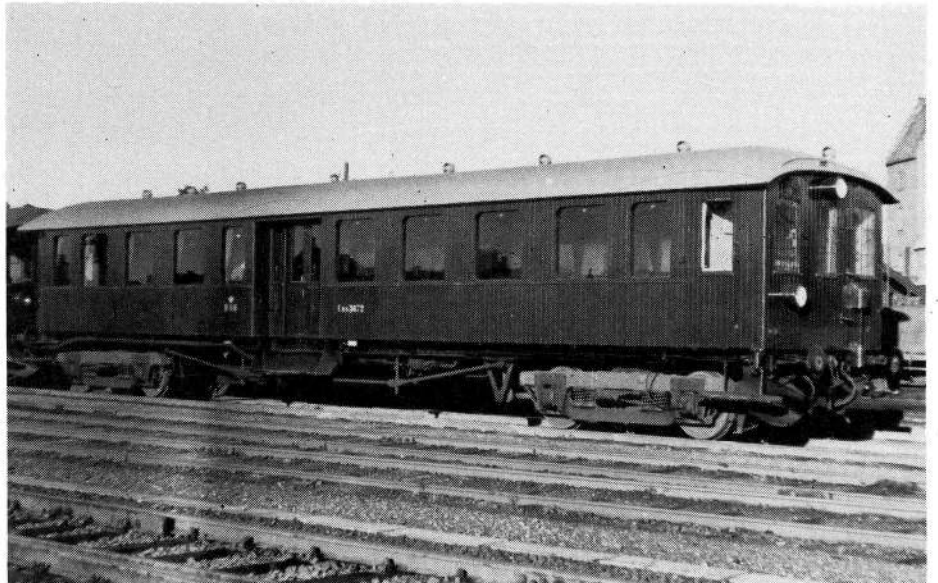
DSB, Crs 3672 i Roskilde (E.V.P.)

optager strøm fra den ene køreskinne, medens den anden bogie tilsvarende optager strøm fra den anden køreskinne.

For at undgå kortslutning mellem de to bogier, er hele vognens bundramme med tilbehør af luftbeholdere, akkumulatorkasser, generator med videre lavet som en løs enhed, der er fastholdt af de tidligere omtalte forbindelsesstænger (fig. 7), men er iøvrigt holdt helt fri af bogierne og den øvrige vognkasse, d.v.s. både mekanisk og elektrisk.

For dem, der eventuelt ikke er vilde med at lave deres egne bogier, kan det nævnes, at Bjørn Schultz, "På Sporet", har ladet fremstille nogle meget fine 2,5 m bogier, der forhandles i samlesæt å to bogier til en pris af kr. 170,- (fig. 10).

Lad mig sluttelig indrøm-



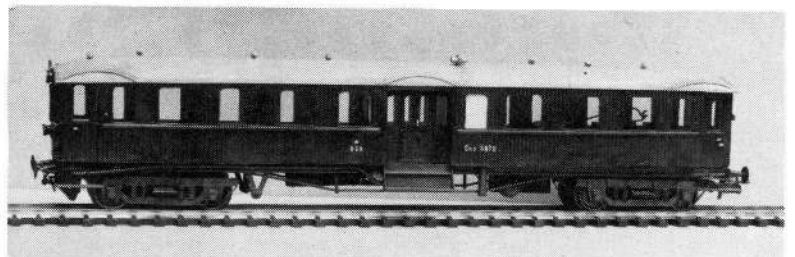
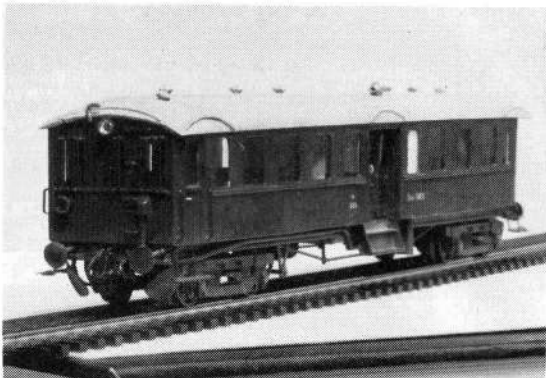
me, at jeg er og bliver "blik-fan". Plasticard er sikkert godt til mangt og meget, og det bruges med godt resultat af mange modelbyggere. Det er dog efter min mening ærgerligt, at man ikke kan lodde på det, som

man kan på metal, men til gengæld må jeg jo også indrømme, at jeg endnu ikke er stødt på dåseblik med brædepræg!

E.V.P.

... og sådan blev resultatet -

DSB CRS 3672 i model.



Et nyt dansk modelbane-firma har set dagens lys,

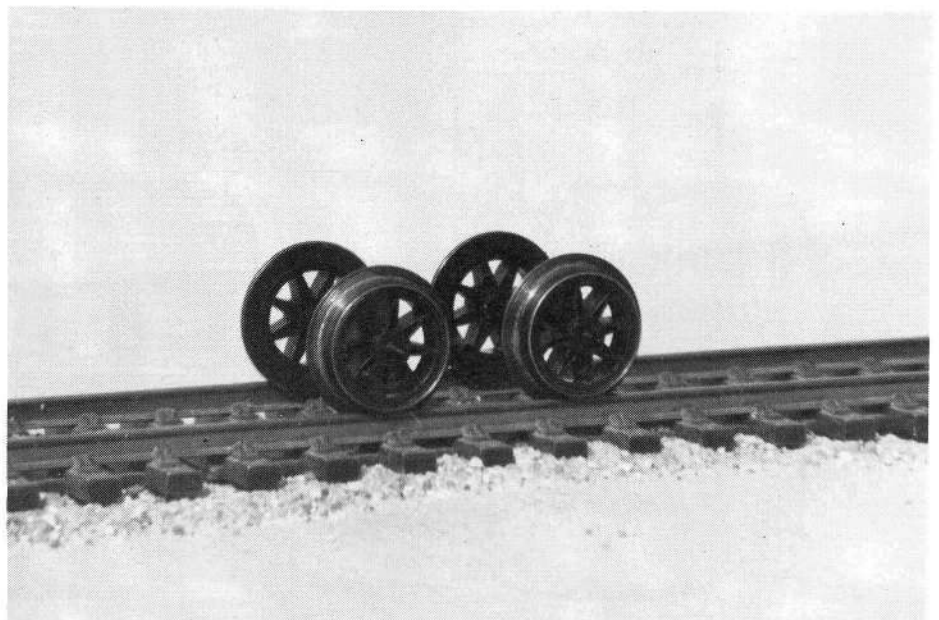
HOBBYtech

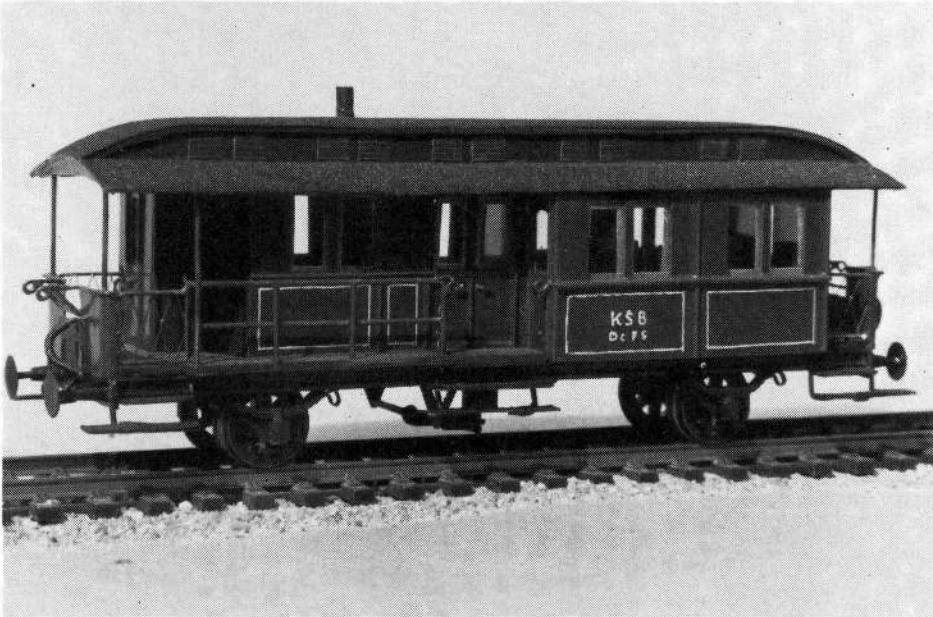
- ET FIRMA I MJ-TEK GRUPPEN.

som har startet sin løbebane med fremstilling af et stjerneeger-hjulsæt.

Vi har "plukket" lidt i firmaets egen præsentations-skrivelse:

- Navdelen er af glasfiberforstærket plastic og er sprøjtet støbt efter de mest





moderne principper indenfor den førende del af plasticbranchen, materialet har en lav krympeprocent og er særdeles stærkt.

- Hjulring (bandagen) og akslen er drejet af automatstål som er overfladebehandlet dels til beskyttelse mod fugtindholdet i luften, som bevirker rust, og dels for at give et korrekt modeltro indtryk.

Formålet med udviklingen af denne produktionsteknik har været at tilvejebringe stjerneegerhjul med absolut bedst opnåelige køreegenskaber; et modelmæssigt korrekt udseende samt sidst med ikke mindst til en rimelig pris.

Hjulene leveres normalt i plasticpose med monterings- og vedligeholdelsesvejledning, men kan leveres efter ønske.

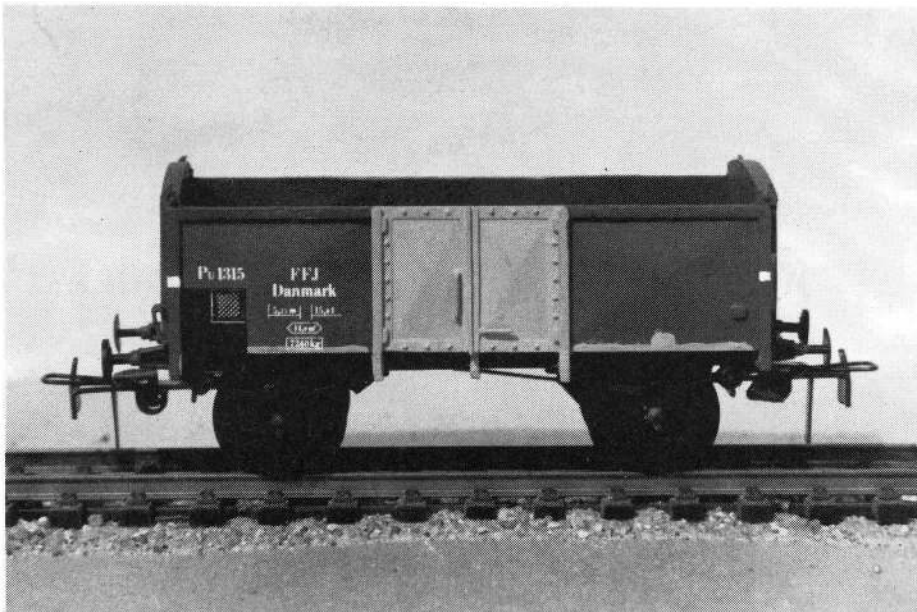
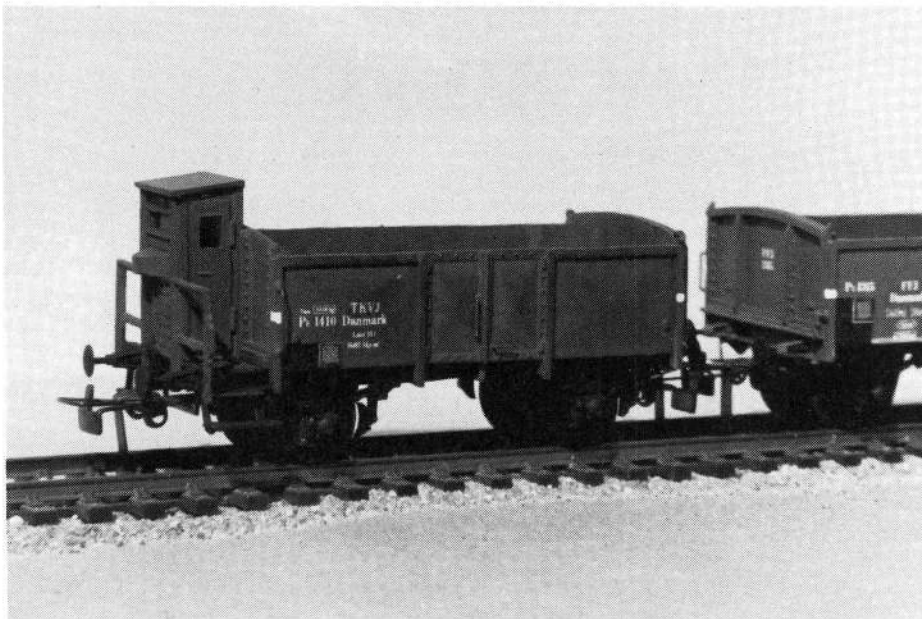
Ved montering forstås at køber selv skal påsætte "hjul-siderne" på akslen, med henblik på minimering af prisen.

Vi har haft lejlighed til såvel at se, som at prøvekøre hjulsættene, der giver det bedste indtryk.

Som skrevet står, leveres hjul og aksler normalt i en plastpose, men det er kun et øjebliks sag, uden brug af værktøj, selv at sætte hjulene på akslerne. Da hjulstjernen er af plast, er der tale om helisolerede hjulsæt, hvilket vel er en fordel i langt de fleste tilfælde, men det må tages med i betragtning f.eks. hos den modelbygger, der kører med lys i vognen.

NEM-normerne synes, på de afprøvede hjulsæt, i det store og hele at være overholdt (målt med de hjælpemidler, vi har til rådighed), og køreegenskaberne var da også helt i orden.

Udseendet er nydeligt, selvom hjulene desværre, af produktionstekniske grunde har måttet fremstilles således, at to eger parvis hæn-



Ø: Hobby-Tech hjulsæt under model af KSB Dc 75. Her kommer hjulsættene bedre til deres ret (E.V.P.)

M: Model af TKVJ PE 1410, På Sporet (E.V.P.)

N: Model af FFJ PU 1315, På Sporet (E.V.P.)

ger sammen på hjulets inder-side. Da det område af stjernen, der skulle være gennembrudt, imidlertid er dækket bag aksellejet, er det ikke noget, der skæmmes hjulsættene i drift.

Alt i alt et fint produkt - vi håber, der kommer flere!

Prisen er kr. 29,- for en pose med to hjulsæt.

Spørg efter dem i din hobbyforretning, eller køb dem direkte hos MJ-tek, postboks 10, 2760 Måløv.

Forleden var jeg på indkøb hos Bjørn Schultz, "På Sporet", og fik der lejlighed til at bese nogle af forretningens seneste ombygningssæt, samt prototypen til et nyt byggesæt under forberedelse.

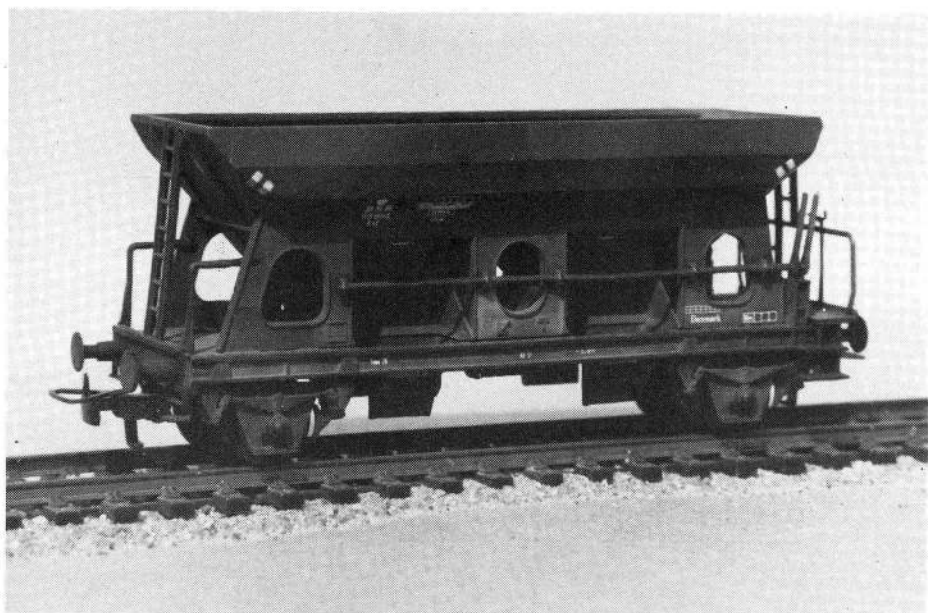
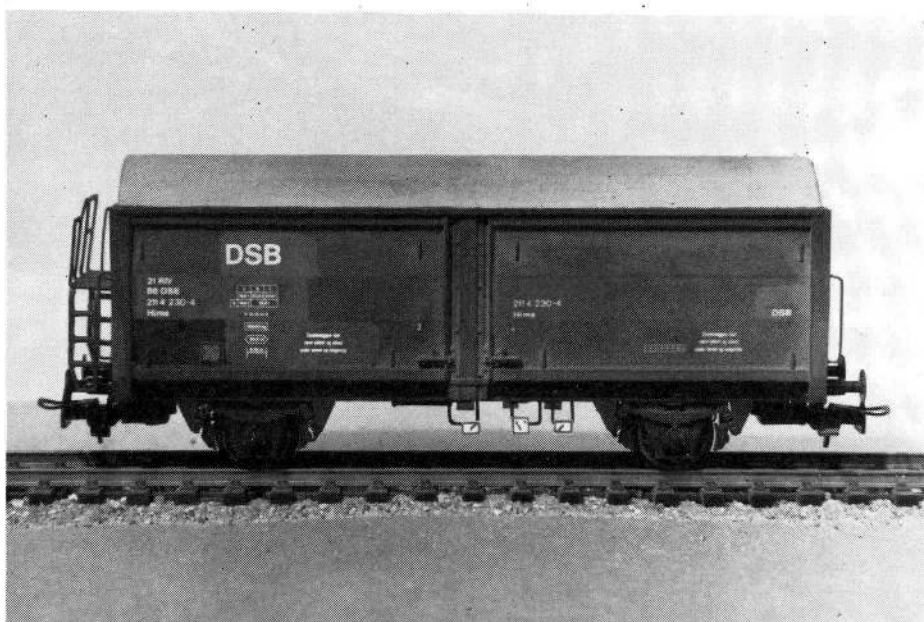
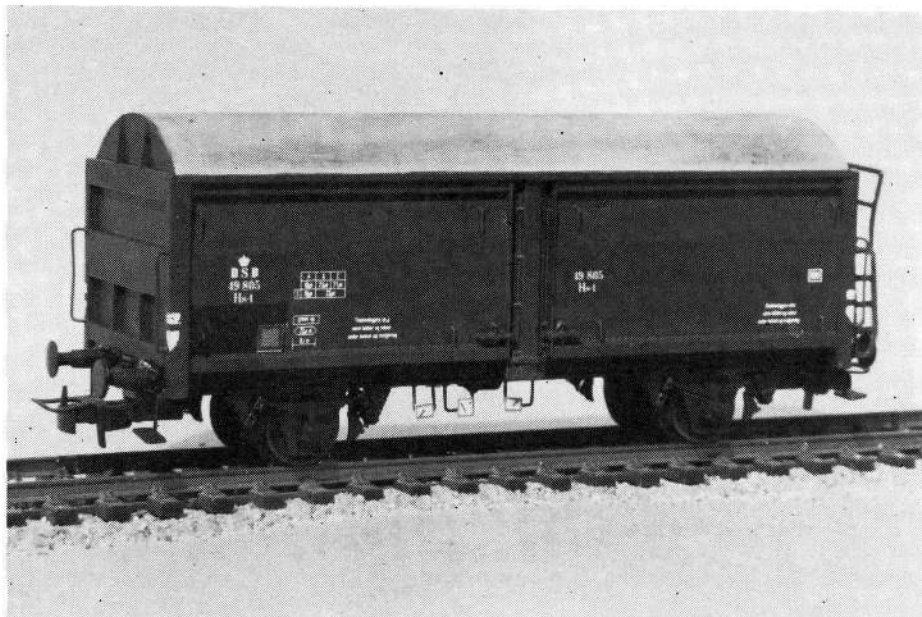
Som modelbygger af den lidt mere gammeldags skole, må jeg nok indrømme, at der er tale om virkelig fine ting. Takket være et meget stort arbejde af Bjørn Schultz, med fremskaffelse af transfers til både danske påskrifter og firmabetegnelser, kan modelbyggerne her for et rimeligt beløb, og gennem et relativt mindre ombygningsarbejde, anskaffe sig nogle utroligt veltiggende modeller.

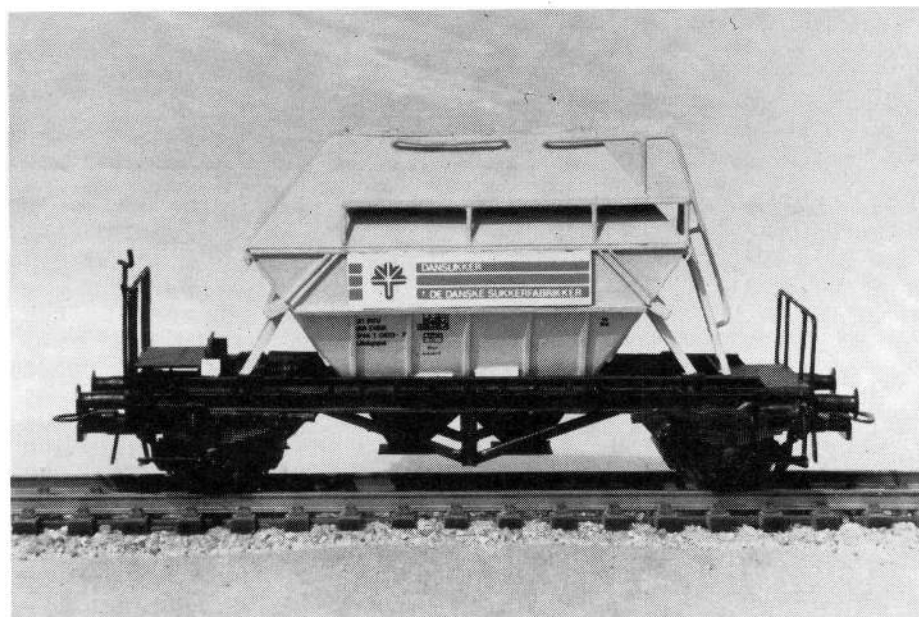
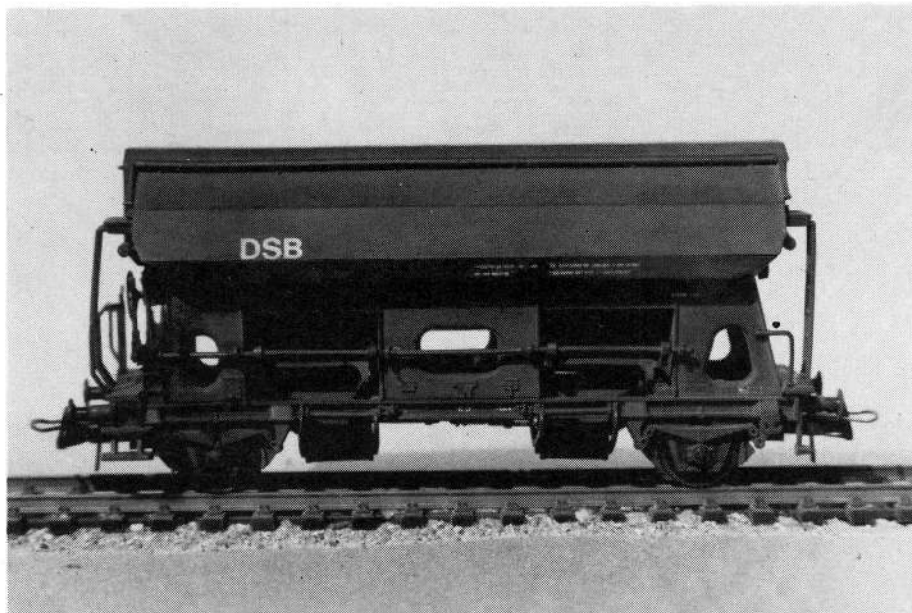
Som skrevet var der også en prototype til et byggesæt under forberedelse. Det var den her afbillede model af en DSB Ukkpps, eller som den tidligere hed Uds, en sukkervogn fra De danske Sukkerfabriker. En virkelig nydelig model, en rigtig "sukkerbid", som man roligt kan glæde sig til at se på markedet.

På Sporet,
Vesterbrogade 165,
1800 Frederiksberg C,
Tlf. 01 23 16 17

E.V.P.

Ø: Model af DSB Hs-t, På Sporet (E.V.P.)
M: Model af DSB Hims, På Sporet (E.V.P.)
N: Model af DSB Fd/.Fd, selvtømmende ballastvogn. Byggesæt fås med forskellige litreringer, På Sporet. Pris kr. 150,- (E.V.P.)





Gamle Banereglementer

POLITIREGLEMENT FOR DE JYDSK-FYENSKE JERNBANER

ved Asger Christiansen

I august 1862 stod man umiddelbart overfor indvielsen af den første jernbane i Jylland, strækningen Aarhus-Randers. Samtidig var linien fra Langå til Viborg allerede under anlæg, og i de følgende år skulle de øvrige hovedstrækninger i Jylland og på Fyn bygges og tages i brug.

Der var derfor behov for et reglement for fremtidens jernbanedrift, og den 14. august 1862 stadfæstede Indenrigsministeriet et politireglement "Til Sikkerhed for Færdslen og til Opretholdelse af Orden på de jydsk-fyenske Jernbaner".

Set med nutidens øjne er dette reglement interessant - og nu og da morsom - læsning, og i det følgende bringes der et uddrag af reglementets utallige paragraffer. I teksten nævnes flere gange ordet "Selskabet". Hermed menes der Det danske Jernbane-Driftsselskab, ejet af de engelske anlægsentreprenører Peto, Brassey & Betts. Selskabet

Ø: Model af DSB Tdgs. På Sporet, og
N: Model af DSB Ukkpps, På Sporet
(E.V.P.)

varetog driften af de jydsk-fyenske strækninger, indtil den 1. september 1867 blev overtaget af staten.

Banerne og deres Drift

§ 1. Tilsynet og Controlen med Jernbanerne og deres Drift henhører under Indenrigsministeriet og udøves i Overensstemmelse med nærværende Bane-Politireglement og med de Love, Forordninger og Bestemmelser, der for Tiden ere eller i Fremtiden maatte blive gjældende.

§ 3. Regjeringens ved Controlen med Banerne ansatte Embedsmænd skulle have fri og uhindret Adgang til Banen og alle til den hørende Dele. De skulle have fri Rejse med alle Banetog, og skal der til dem afgives en særlig første Classes Coupee, naar saadant forlanges.

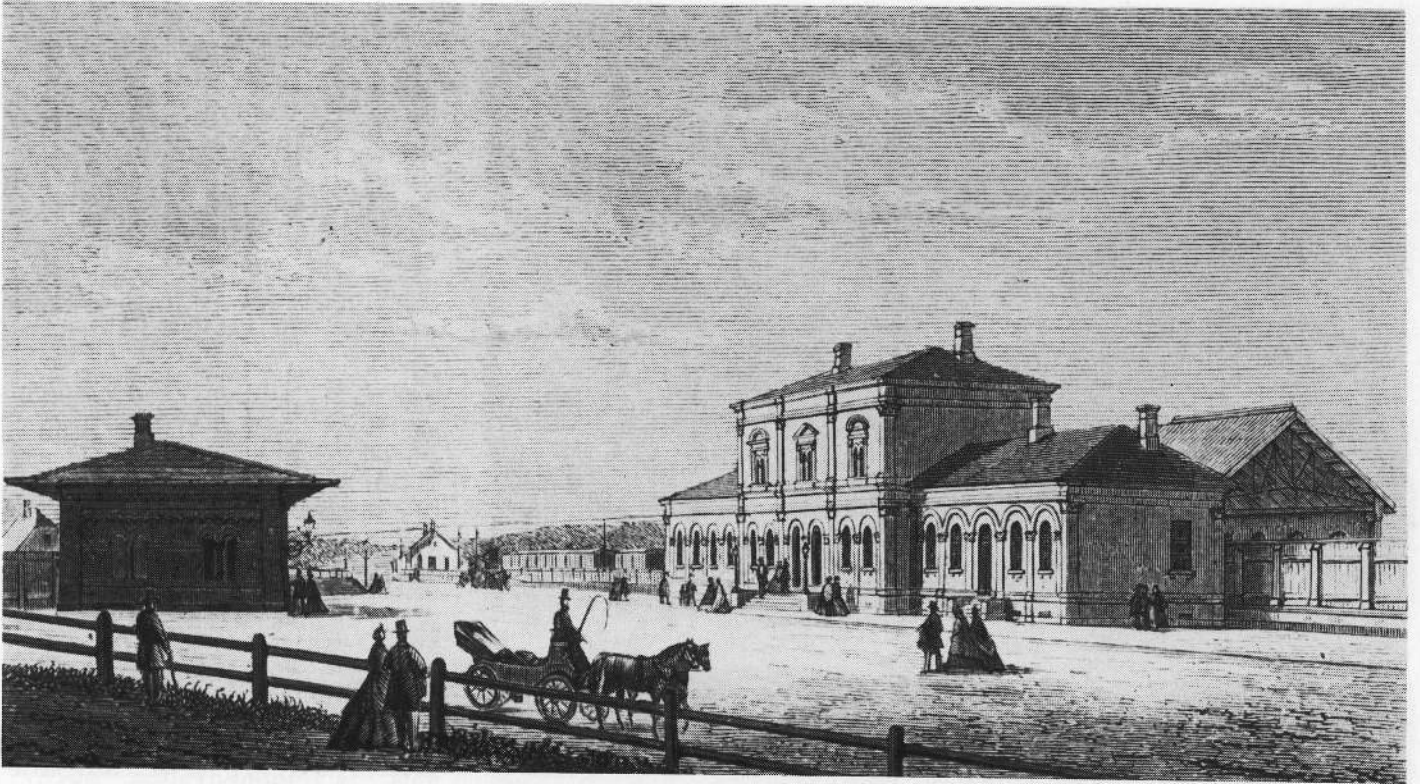
Selskabets Forpligtigelser

§ 10. Selskabet er forpligtet til bestandigt at vedligeholde det fastsatte Antal Locomotiver, Tendere og Vogne af enhver Art, kort sagt det hele Driftsmateriel i fuldkommen god og forsvarlig Stand.

§ 11. Locomotivets Kjedel skal være forsynet med tvende Ventiler, af hvilke den ene skal være saaledes indrettet, at den er utilgængelig for Locomotivføreren under Farten. Desuden skal hvert Locomotiv være forsynet med et paalideligt Manometer, Vandstandsviser og 3 Prøvehaner. Sikkerhedsventilen skal kunne bevæge sig 1/8 Tomme i vertical Retning. Locomotiverne skulle alle være forsynede med Damppebe og Bane-rømmere.

§ 12. Locomotiverne skulle være forsynede med hensigtsmæssige Indretninger for at forhindre Antændelse ved Udkastning af Gnister og Gløder.

§ 13. Locomotivets Skorsten maa ikke være højere, end at der, naar Viaducter over Banen passeres, bliver en Afstand af idetmindste 6 Tommer mellem Brobuens underste Beklædning og Skorstenens øverste Kant. Imellem Personvognenes øverste Kant og Brobuens underste Beklædning maa der ikke være mindre Mellemrum end 3 1/4 Fod



hvorimod denne Afstand paa medtagne Reisevogne med Op-pakning eller Selskabets egne Pakvogne alt, forsaavidt ingen Personer sidde paa samme, kan formindskes til 1 Fod.

§ 14. Alle Tendere skulle være forsynede med gode og kraftige Bremses. Paa Person- og Godsvogne blive saa mange Bremses at anbringe, at ethvert Tog kan forsynes med det foreskrevne Antal.

§ 15. Alle Personvogne skulle indvendig forsynes med en ty-

delig Angivelse at det normerede Antal Pladser for Voxne. De maae ikke aflukkes med Laas og Nøgle, men kun med Springlaas og med en indstemt Smæklaas med udvendigt Greb.

§ 16. Locomotiver, Tendere og Vogne skulle forsynes med en tydelig og iøjnefaldende Angivelse af:

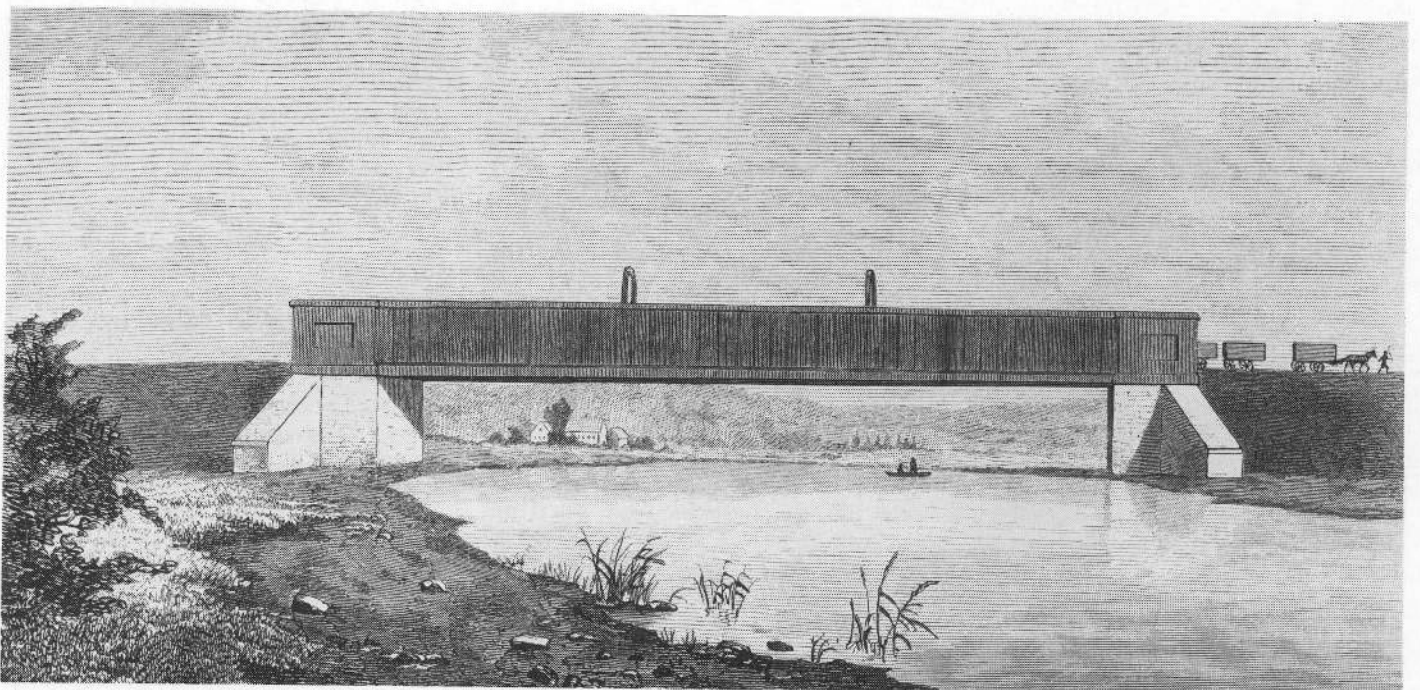
1. Navnet paa den Bane, hvortil de høre
2. et Løbenummer
3. for Personvognene et Classennummer, forsaavidt Coupeerne høre til en be-

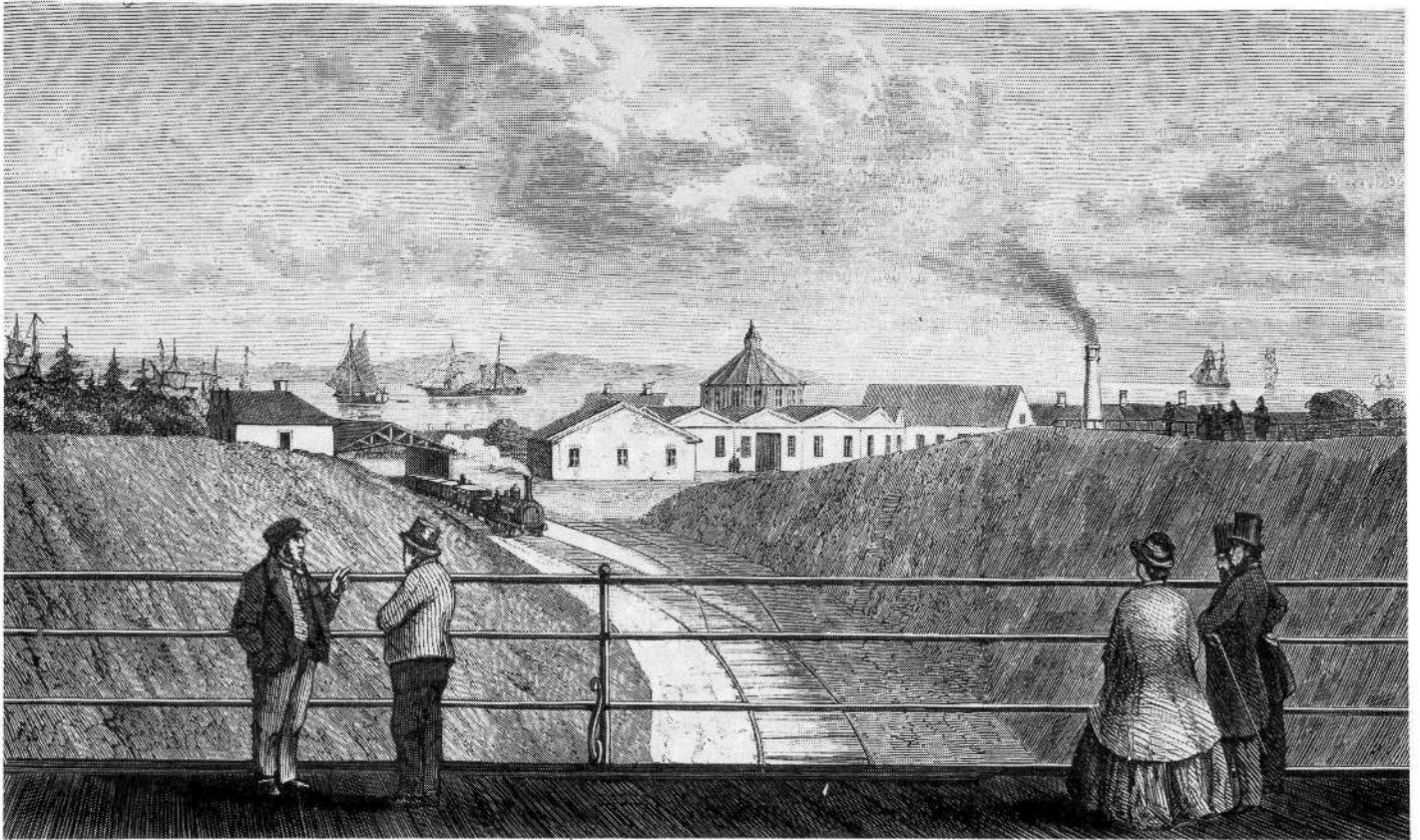
stemt Classe

4. for Godsvognene den Vægt, hvormed de kunne belastes.

§ 20. Locomotivkjedlerne skulle ved Prøverne udholde et Tryk af $1\frac{1}{2}$ Gange den tilladte højeste Dampspænding. Ved hver Kjedelprøve justeres Ventilene og deres Belastning. Den tilladte højeste Dampspænding skal betegnes synligt paa hvert Locomotiv, og den tør ingenlunde overskrides.

§ 22. Over samtlige Locomotiver har Selskabet at føre en Bog, der bestandig holdes a jour.





og i hvilken der for hvert Locomotiv anføres: naar det er taget i Brug, naar det har været underkastet Prøver, det Antal Miil, det har gennemløbet, de Reparationer og Forandringer, det har undergaaet, og hvilke af dets enkelte Dele, der ere fornyede.

Desuden føres specielle Fortegnelser over Locomotiv- og Tender-Axler, der til den Ende forsynes med Løbenummer, og for hvilke der anføres: deres Fabriksted, naar de ere tagne i Brug, det Antal Miil, de have gennemløbet, og hvilke Reparationer, de have undergaaet.

Togenes Sammensætning

§ 24. Locomotiverne skulle anbringes forrest i Toget. Der bør kun afviges fra denne Regel ved Manoeureringen paa Stationerne, eller under paastrængende Omstændigheder. I disse Tilfælde maa Hastigheden imidlertid ikke overstige 4 danske Miil i Timen.

Naar 2 Locomotiver anvendes foran et Tog, skal Locomotivføreren paa det forreste styre Togets Gang. Kun ved Arbejdstog og paa Stationer, og i særegne Tilfælde, hvor den tekniske Control tillader det eller

Omstændighederne paabyde det, bør Tenderen skydes foran Locomotivet. Kun under meget paastrængende Omstændigheder maa et Tog, i hvis Spidse der befinder sig et arbejdende Locomotiv, skydes af et andet Locomotiv, men Hastigheden tør da ikke overstige 2 danske Miil i Timen.

Bliver det for at bryde Islag eller for at bortrydde Sne nødvendigt at lade en Godsvogn eller Sneplov gaae umiddelbart foran det Locomotiv, der fører Toget, maa Vognens eller Plovens Vægt idetmindste beløbe sig til 10.000 Pund og Hastigheden indskrænkes til 4 danske Miil i Timen.

§ 26. Imellem Tenderen og Personvognene skal i Reglen anbringes idetmindste een Gods- eller Bagagevogn. Fra denne Regel kan der kun afviges paa korte Banestrækninger, naar Togets Hastighed ikke overstiger 5 danske Miil i Timen.

§ 27. De Vogne, der indtræde i et Persontog, skulle samledes paa en saadan Maade, at Bufferne altid berøre hinanden.

§ 30. I Mørke forsynes Togene med Signallanterner, og Personvognene belyses indvendigt.

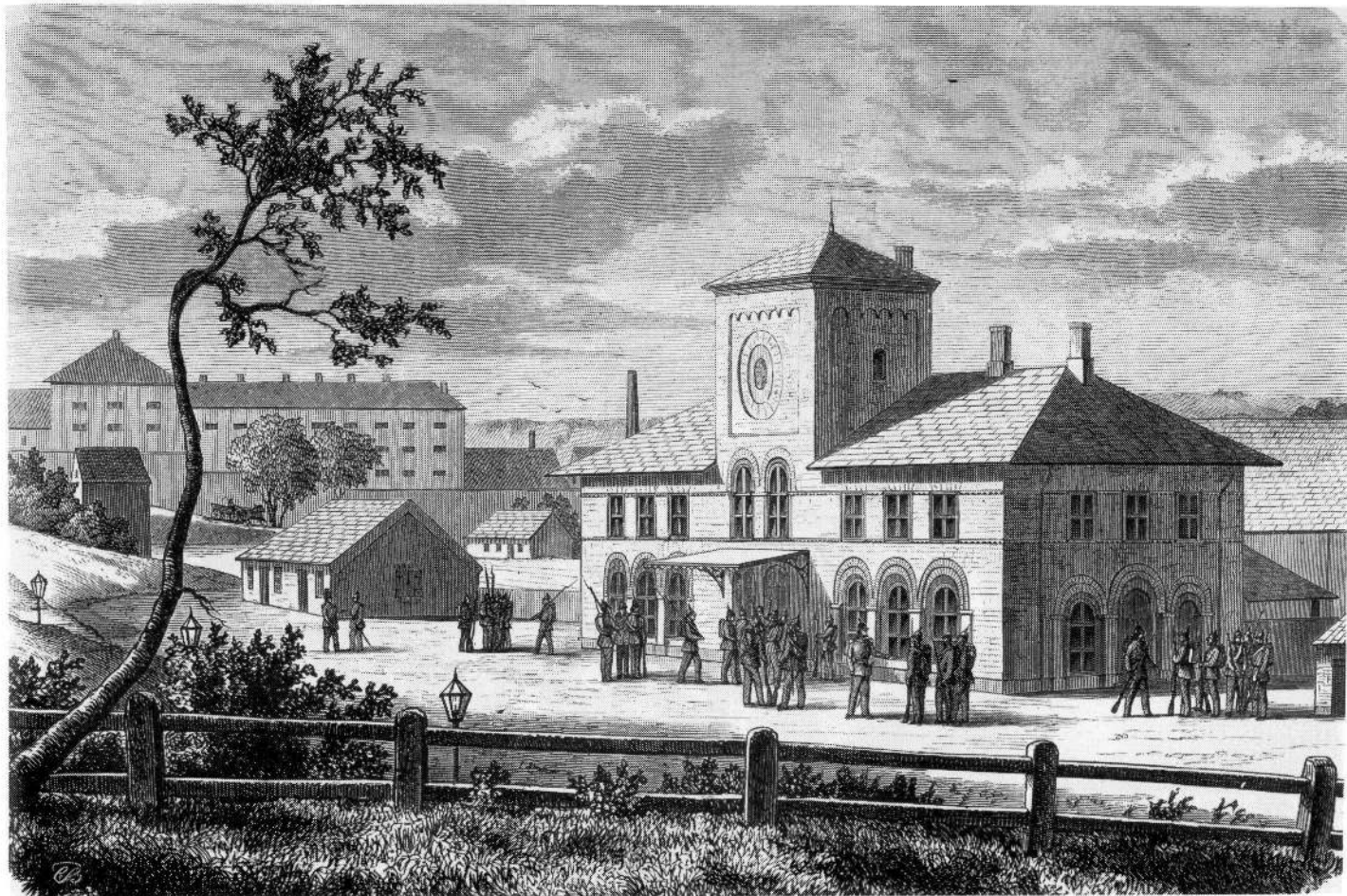
Togenes Gang

§ 32. De ordinaire Banetogs Antal, Gang og Mødesteder fastsættes ved en Fartplan, der bringes i Forslag af Selskabet og approberes af Indenrigsministeriet. Denne Fartplan maa nøiagtig overholdes, forsaavidt ikke uforudseelige Omstændigheder, saasom ugunstigt Veir, Sne, Taage eller tilstødte Uheld medføre et nødvendigt Ophold. Under paastrængende Omstændigheder kan den kongelige Commissarius give Tilladelse til en midlertidig Forandring i den approberede Fartplan.

Paa enhver Banegaard eller Holdeplads skal der anbringes et for Publicum synligt Uhr, som reguleres efter Uhret paa nærmeste Telegraphstation og efter hvilket Togenes Afgang retter sig.

§ 33. De ordinaire Tog maae ikke bevæge sig med større Hastighed end 10 Miil i Timen, Opholdet paa Stationerne ikke iberegnet. Muligt indtrædende Forsinkelser maae saaledes ikke indhentes ved hurtigere Kjørsel end den nys anførte.

§ 36. Til at ledsage Togene skal Selskabet ansætte et saa stort Antal Conducteurer, at en-



hver af det anordnede Antal af Bremses foruden Tenderens kan blive fuldstændigt betjent.

§ 37. Hvor Banen har dobbelte Spor, skulle Togene holde sig til Venstre.

§ 40. Foruden Locomotivføreren og Fyrbøderen have kun de Personer, som henhøre til Regeringens tekniske Control, eller som ere forsynede med en skriftlig Tilladelse fra den dertil autoriserede Baneembedsmand, Adgang til Locomotiv og Tender.

§ 43. Med Undtagelse af Arbejdstogene maa intet Tog standse paa andre Steder af Banen end de bestemte Stationer og Holdepladse, med mindre der er en uafvendelig Nødvendighed tilstede. Locomotiver og Tendere og Vogne maae ikke uden Nødvendighed henstilles paa Hovedsporet. Hvergang et Tog eller et enkelt Locomotiv standser paa den frie Bane, skal der gjøres fornødent Holdesignal.

§ 44. Naar Maskiner henstaae paa Stationer, skal Regulatoren være lukket, Styret sat i Ro og Tenderbremsen spændt.

§ 45. Paa de Stationer, som efter Selskabets nærmere Forslag

bestemmes af den tekniske Control, skal der bestandigt være Reservelocomotiver tilstede, og Alt holdes beredt til strax at bringe dem i Damp, naar saadant maatte vise sig fornødent.

Det ved Banen ansatte Personale

§ 50. Saavel til Vedligeholdelse af Banerne og Driftsmateriellet som til en ordnet Driftsførelse har Selskabet at antage og holde et saadant Antal Embedsmænd og Betjente som Indenrigsministeriet efter Selskabets Forslag bestemmer, og kan dette saaledes kun forøges eller formindskes med Ministeriets Samtykke.

En Fortegnelse over disse indgives aarlig ved Nytaar til den kongelige Commissarius. Kun ædruelige og paalidelige Folk maae ansættes i Selskabets Tjeneste.

§ 51. Til Locomotivfører maae i Reglen kun ansættes Mænd, der allerede have tjent mindst et Aar ved et Locomotiv som Fyrbøder, og i ethvert Tilfælde kun saadanne, som have aflagt Prøve paa Dygtighed til denne Tjeneste.

§ 52. Alle Embedsmænd og Betjente, som paa Stationerne kommer i Berørelse med Publicum, forsynes med en af Indenrigsministeriet approberet Uniform, som de bestandig skulle bære i Tjenesten. Herfra undtages alene Stationsforstandere og Assistenten, der dog i Tjenesten skulle bære en reglementeret Uniforms-Kasket.

Sporskiftere og Dragere skulle desuden have fortløbende Numre paa deres Klædning. Banearbejdere og Leddevogterne forsynes med en eensartet Hovedbeklædning med fortløbende Numre. Enhver Betjent forsynes med en trykt Instrux, som han altid skal have hos sig.

§ 55. Saalænge Tjenesten varer, tør en Betjent i intetsomhelst Tilfælde forlade den anviste Plads uden en udtrykkelig af Overdriftsbestyreren eller en af ham bemyndiget Baneembedsmand given Tilladelse og uden først at være afløst.

Forskrifter for Publicum

§ 56. De Reisende have nøie at rette sig efter de for deres Vedkommende givne Forskrifter, der paa behørig Maade ere bragte til offentlig Kundskab.

- Til den Ende skal et Udtog af Reglementet for Personbefordringen foranstaltes offentliggjort, og Exemplarer af samme ophænges paa Banegaarden og i Coupeerne.

§ 57. Det skal være Alle og Enhver, der ikke høre til Jernbanens Personale, forbudt at opholde sig paa Banen, dens Skraaninger, Dæmninger eller Grøfter eller at passere samme tilfods, tilhest eller tilvogns, udenfor de til Overkjørsler og Overgange bestemte Steder.

§ 58. Ligeledes skal det være forbudt egenmægtigen at aabne Bommene eller Leddene, at afbenytte de over Banen førende Overgange paa den Tid Bommene m.v. ere lukkede, og at holde med Kjøretøjer eller Kreaturer paa Overkjørslerne eller de dertil førende Opgange.

De, som have Privatovergange, ere forpligtigede til hver Gang, disse ere benyttede, at lukke Bommene. De maae ikke passere dem i de sidste 10 Minuter før Togets planmæssige Ankomst, i hvilken Henseende et Exemplar af Fartplanen bliver at meddele dem.

For Overtrædelse af disse Bestemmelser ville de Paagjældende efter Forordningen af 5te Mai 1847 § 7 ifalde Mulcter fra 1 til 8 Rd.

Saa have de og ved Passage af Extratog, der stedsse skulle ankyndiges ved Locomotivførers Signaler, at holde sig fjernede fra Overkjørslerne.

§ 61. Bestemmelserne i §§ 56-60 blive at opslaae paa Banegaardene, Stationspladserne og i Banevogterhusene samt paa andre hensigtsmæssige Punkter langs Banen. Navnlig blive de i § 58 indeholdte Forbud at male paa særegne Tavler, der vilde være at opsætte ved hver Overkjørsel over Banen.

gennemsyn af de to vigtigste danske og amerikanske tidsskrifter inden for dette felt.

De to største amerikanske tidsskrifter - begge udgivet af Kalmbach Publishing Co i Milwaukee - er Trains (om jernbaner i almindelighed og amerikanske i særdeleshed) og Modelrailroader, der begge udsendes hver måned i oplag på henholdsvis ca. 94.000 og 213.000, eller tilsammen 307.000. Anslår vi, at de to vigtigste danske tidsskrifter tilsammen udkommer i ca. 2.500 eksemplarer, og sammenligner vi befolkningstallene (1:46) bliver resultatet lidt nedslående. Vi må dernæst tage i betragtning, at de to amerikanske tidsskrifter udkommer hver med 12 numre om året mod ialt 10 numre af de to danske blade, d.v.s. at i USA vil der være ca. 62 læsere pr. nummer årligt mod 204 i Danmark. Oplagsmæssigt må spørgsmålet således besvares bekræftende.

De to amerikanske blade havde tilsammen ca. 3.300 sider årligt og de to danske knapt 350 sider. I forhold til befolkningstallene skulle vi blot have 72 sider; sidemæssigt er svaret på spørgsmålet i overskriften således benægtende. Tallet ville blive væsentligt i amerikansk favør, hvis vi medregnede de mange andre tidsskrifter i USA om jernbaner, hvoraf flere er af høj karakter, men med mindre oplag.

Annoncemæssigt er der praktisk talt intet sammenligningsgrundlag, vi averterer meget lidt sammenlignet med USA. I de to amerikanske tidsskrifter er lige ved en trediedel - eller ca. 1.000 sider - annoncer, hovedsagelig fra fabrikanter eller forhandlere af produkter til medlemmer af vor hobby, nemlig modelbyggere eller jernbaneentusiaster - vel ofte stort set de samme. Vi kan se vor fortræffelige redaktør - ofte bekymret for tidsskriftets økonomi - vride hænderne af misundelse.

De to amerikanske tidsskrifters rubrikannoncer er et kapitel for sig. Ved et studie må vi umiddelbart slutte, at danske medlemmer af vor hobby ikke er særlig indstillet på salg eller køb. Det sidste decembernummer af Trains har 170 rubrikannoncer (39 cents eller ca. 4,- kr. pr. ord) om salg, heraf jernbaneantikviteter 30, fotos 25, bøger 17, køreplaner 7, gamle udgaver af jernbanetidsskrifter 6, kalendere og reproduktioner 6, video og film 6, spisevognsservice 6 o.s.v., 29 efterlyser ting, der ønskes købt. En enkelt rubrikannonce anfører, at han modtager tilbud

på køb af et 2 fods sporvidde damplokomotiv, som ejeren skulder ham \$153,545.42 for i reparation, men som ikke er betalt. En anden annoncør anfører: Jeg må jo være gal, når jeg tilbyder antikviteter fra dampskibe i et jernbaneblad.

Andre amerikanske jernbanetidsskrifter har ligesom bl.a. i England og Frankrig ægte-skabsannoncer og reklamer for kroer med udsigt til jernbaneknudepunkter.

Modelrailroader har 372 rubrikannoncer, opdelt efter skala, H0 122, 0 (legetøj eller såkaldt tin-plate) 52 og (modelbygning) 25, N 24, S 55, andet 85, og købsannoncer 59. Rubrikannoncer koster her 47 cents eller ca. 4,80 kr. pr. ord.

Som anført, ovenstående er en ret overfladisk gennemgang, men selv en mere videnskabelig udredning vil bekræfte, at vi i Danmark ikke følt samme trang til at delagtiggøre hinanden om, hvad vi kunne tænke os at sælge eller købe inden for vor herlige hobby. Men havde vi det, så kunne vi givetvis spare den gamle redaktør for mange spekulationer om økonomien, - men næppe for reflektanter, der kværunderer over ikke at have fået, hvad de bestilte og forudbetalte.

Jørgen Holm

SNEUMBRO STORMFLODSAFBRUDD

DECEMBER 1909

Den 3/12 1909 gik en stærk storm hen over det sydvestlige hjørne af landet.

Stormen kom fra syd til vest og ændrede i dagens løb karakter til orkan.

Den medførte ganske store gener for jernbanetrafikken, idet dæmningen ved broen over Sneum Å mellem Bramminge og Tjæreborg blev delvis bortskalet, hvorved brofæsterne blev undermineret og broen styrtede delvis ned.

Også på havneterrænet i Esbjerg skete der omfattende skader, idet vandstanden nåede 10-11 fod over dagligt højvande. (Til forklaring: én fod er ca. 31,4 cm).

Stationsbygningen på havnen i Esbjerg blev næsten ødelagt, idet fartøjer og pramme med mere blev løftet op på kajen og slynget mod bygningen.

På havneforpladsen stod der ca. 4 fod vand.

Også havnebanedæmningen led stor skade, således stod en

læser - breve

Er vi danskere
jernbanetidsskriftsmæssigt
underudviklede?

De følgende reflektioner gør ingenlunde krav på at være en videnskabelig undersøgelse, men er en umiddelbar - indrømmet ov erfladisk - vurdering ved

vejbro helt frit - dæmningen på begge sider var bortskyllet.

Endvidere blev adskillige jernbanevogne på havnepladsen "afsporet", altså flyttet betragtelige afstande.

Den 3/12 1909 - kort efter at tog 3032 var passeret - blev dæmningen i km 49,0-50,0 mellem Esbjerg og Tjæreborg overskyllet af vand, og strækningen måtte spærres.

Sidst på aftenen den 3/12 kom så det værste budskab: Dæmningen ved Sneumåbroen var undermineret og skylledes bort.

Broen viste tegn på nedsynkning. Ved eftersyn ved daggry den 4/12 viste det sig, at en hel del af dæmningen var borte, skinner og sveller hang frit i luften, og den 70 fods bro var bragt helt ud af stilling, idet den østre bropille var knækket og væltet.

Samme eftermiddag var vandet faldet ca. 4 fod, men stod stadig ca. 6 fod over daglig vande, og man kalkulerede med fortsat bronedsynkning.

Straks samme dag etableredes tilkørsel af fyld fra Rolles Mølles grusgrav, og der blev truffet foranstaltninger til at opføre en midlertidig bro på pælefundering nord for den beskadigede.

Arbejderne hermed ventedes at ville vare ca. 4 uger.

Først herefter skulle så opføres en helt ny bro.

Det kan tilføjes, at der skete omfattende skader på grund af stormen i hele banekredsen (det sydjyske område), således mange skader på tagkonstruktioner m.m.

Fra tog 1017 lørdag den 11/12 1909 blev der foretaget udskifning af passagerer på uheldsstedet, godstrafikken - derimod - blev allerede fra den 4/12 1909 ledet over Midtbanen.

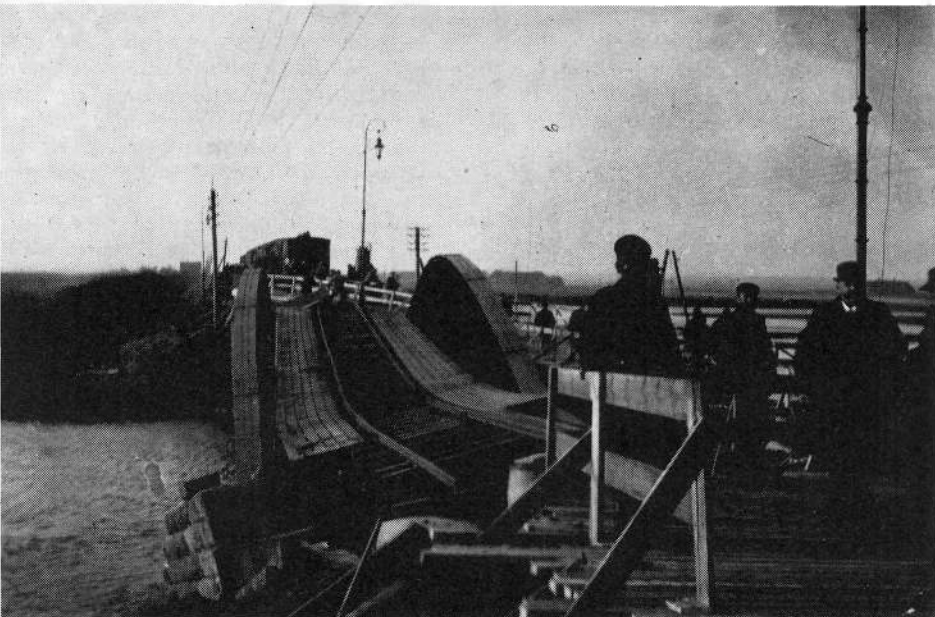
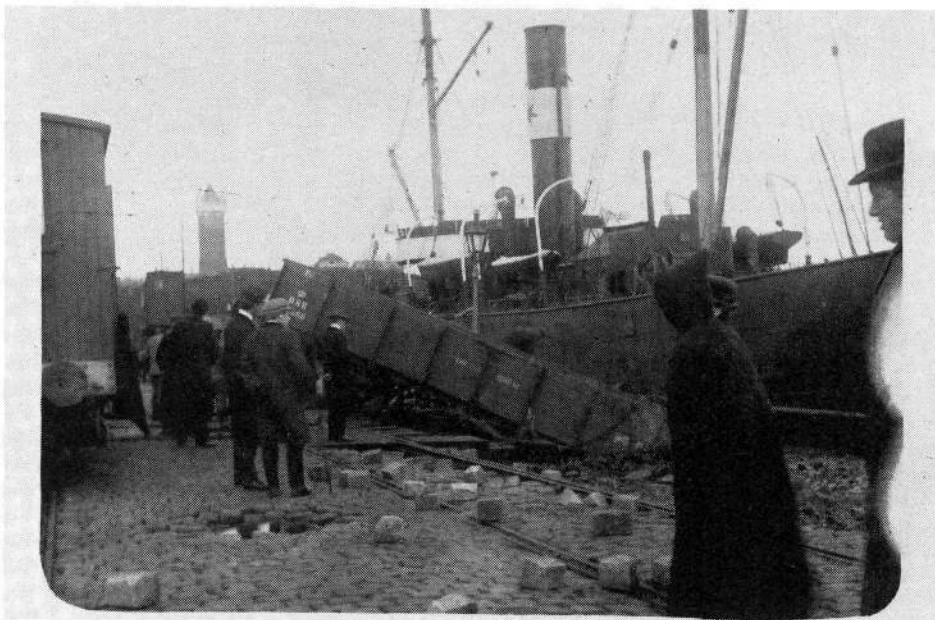
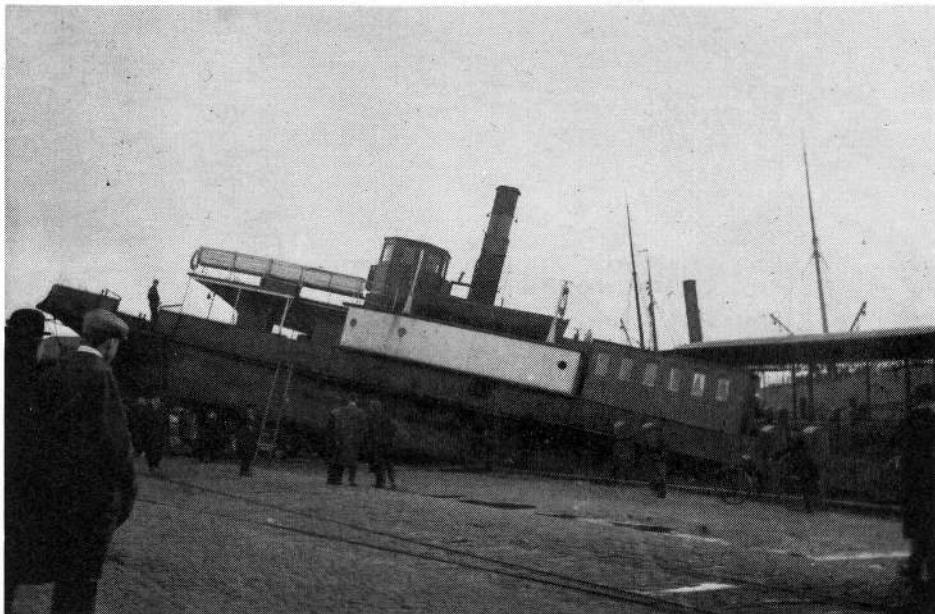
Der blev i anledning af disse foranstaltninger foreskrevet en lang række direktiver, bl.a. blev der etableret en togfølgestation ved broen.

Den 31/12 1909 blev den midlertidige bro ibrugtaget, første tog var 1010.

Vedstående fotos viser lidt af den kalamitet, der var tale om.

S.A. Guldvang

Ø: 4/12-09. Esbjerg, havnepladsen ved Fangfærgen. M: Esbjerg, havnepladsen, østkaj, N: dec. 09. Sneumåbroen. Faciliteterne til passagerudveksling er taget i brug. (Alle: Arkiv, S.A.G.)



TIL AT SOVE PÅ

af Povl Wind Skadhauge

Ideen til dette essay er direkte udsprunget af bekendtskabet med "The Railway Enthusiast's Bedside Book" (Batsford, London 1966). Heri er samlet 27 artikler med hver sin forfatter. Størrelse og indhold varierer meget, men alle artikler er skrevet af jernbaneentusiaster (amatører såvel som professionelle) for jernbaneentusiaster. Forordet slutter således: "Der er hverken i teksten eller illustrationerne gjort forsøg på at gå i dybden med det tekniske. Hensigten har været at vise så mange som muligt af jernbanens facetter på et let og interessant måde, der vil være velkommen ved slutningen af en lang dag, lige før lyset slukkes".

I den internationale jernbanehistorie findes der hist og her beretninger om, at man på en enkeltsporet strækning under helt særlige omstændigheder har været tvunget til at lade to lange tog krydse hinanden på en station med det viste, til formålet ellers

egnede sporarrangement, som imidlertid desværre var for kort. Det vil altså sige, at afstanden mellem sporskifterne var utilstrækkelig til længden af såvel det ene som det andet tog. (Var det kun et af togene, der var for langt, ville der selvsagt ikke være noget problem).

Hvad gør man i sådan en situation? Kan det overhovedet lade sig gøre på en rimelig måde? Og hvor mange rangerbevægelser skal der til? Ja, sådan et puslespil kan bruges i stedet for fåretælling, hvis det kniber med at falde i søvn. Men eftersom ens forestillingsevne skal mobiliseres i ganske høj grad, er der nu også en vis risiko for, at resultatet bliver modsat hensigten, så læs hellere dette!

Som det fremgår af de vedføjede oversigter, er der principielt to tilfælde, af hvilke det andet (hvor et af lokomotiverne har så stor trækraft, at det kan flytte den nødvendige del af det modgående tog sammen med sit eget tog) giver nogen forenkling i forhold

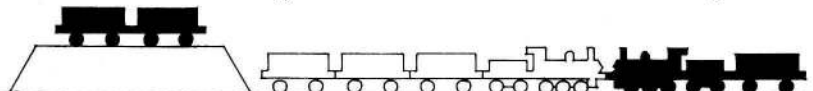
til det første. Men krydsninger af denne art er bestemt ikke værd at stræbe efter. Der skal under alle omstændigheder ret mange lokomotivbevægelser til. Navnlig må maskinen på det tog, der deles, bestille noget, og der spildes en masse arbejde på vognflytninger, der er uproduktive i sig selv. I opsummering af lokomotivernes bevægelser er der kun regnet med værdien $\frac{1}{2}$ ved ankomst til stationen, henholdsvis afgang igen. Dette, fordi hver af de øvrige bevægelser er der kun regnet med et 1-tal, både omfatter start og stop.

Det må understreges, at valget af betegnelser for de to tog er vilkårlig (og hvis læseren ønsker det, har han her en enestående chance for at gøre sort til hvidt uden andre konsekvenser for sig selv eller andre, end at han så også må gøre hvidt til sort). Tilsvarende gælder for, hvad der er kaldt øst og vest (også her en enestående chance, når man tænker nærmere over det) samt for sporenes nummerering og brug; de to retninger og de to spor er selvfølgelig ligeværdige i en principiel betragtning af den aktuelle art.

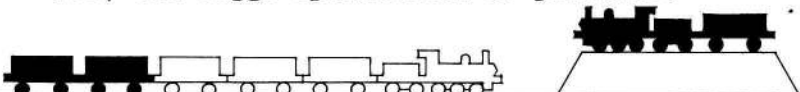
1. tilfælde. Begge lokomotiver kan kun trække eget tog



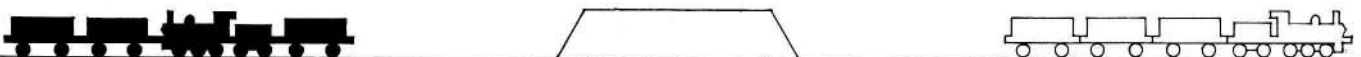
- Hvidt kommer fra vest, og sort tog fra øst. Hvidt tog stoppes uden for stationen.
- Sort tog kører ind på spor 1 og afkobler her bageste del.
- Forreste del af sort tog kører videre mod vest og sammenkobles med hvidt tog.



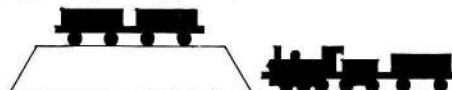
- Forreste del af sort tog samt hele hvidt tog kører gennem stationen ad spor 2 mod øst, til begge sporskifter er passeret.



- Hvidt tog og forreste del af sort tog kører mod vest ind på spor 1 og sammenkobles med bageste del af sort tog.
- Hele trækket kører videre mod vest, til hvidt tog er uden for det vestlige skifte.
- Forreste del af sort tog kobles fra hvidt tog og bakker ind på spor 1.



- Hvidt tog kobles fra bageste del af sort tog og fortsætter rejsen.
- Forreste del af sort tog kører mod vest og sammenkobles med bageste del.

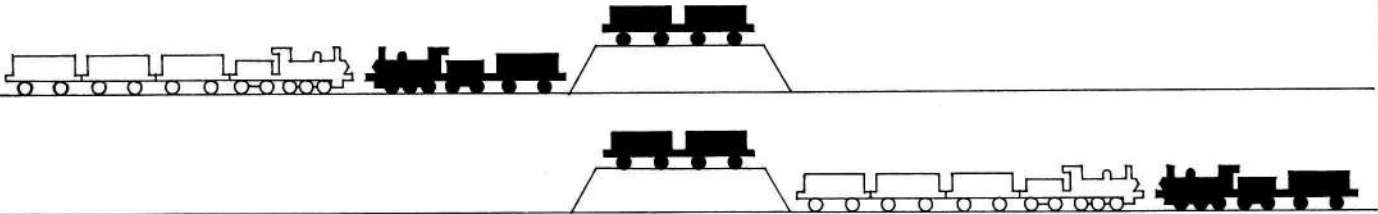


- I den forkerte orden bakker sort tog ind på spor 1 og afkobler bageste del.
- Forreste del bakker videre mod øst, til det østlige skifte er passeret.

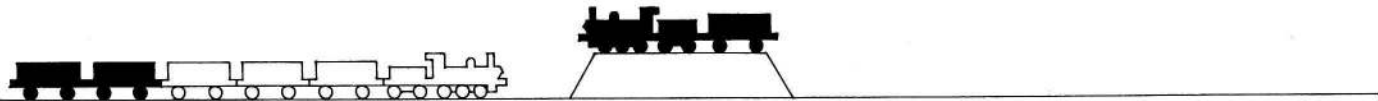


- Forreste del kører gennem stationen ad spor 2.
- Forreste del bakker ind på spor 1 og sammenkobles med bageste del.
- Sort tog er nu samlet i oprindelig form og fortsætter rejsen.

2. tilfælde. Den ene maskine har tilstrækkelig overkapacitet



Hvis det ene lokomotiv (i dette tilfælde maskinen på hvidt tog) har så stor kapacitet, at det foruden sit eget tog kan trække den frakoblede (bageste) del af det andet, overflødiggøres sammenkoblingen under c, og c henholdsvis d ser således ud.



Endvidere ændres f således, at forreste del af sort tog forbliver på spor 1, og de resterende rangerbevægelser m.v. indskrænkes til efternævnte:



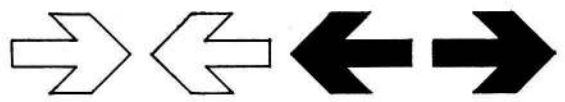
- g. Hvidt tog trækker bageste del af sort tog ind på spor 2.
- h. Hvidt tog kobles fra bageste del af sort tog og fortsætter rejsen.



- j. Forreste del af sort tog kører mod vest, til sporskiftet er passeret.
- k. Forreste del bakker ind på spor 2 og sammenkobles med bageste del.
- l. Sort tog fortsætter rejsen.

| 1. tilfælde Bevægelser start-stop | | | | |
|-----------------------------------|-----------------|---------|----------------|---------|
| | Hvidt lokomotiv | | Sort lokomotiv | |
| | Forlæns | Baglæns | Forlæns | Baglæns |
| a | ½ | | | |
| b | | | ½ | |
| c | | | 1 | |
| d | 1 | | | 1 |
| e | | 1 | 1 | |
| f | | 1 | 1 | |
| g | | | | 1 |
| h | ½ | | | |
| j | | | 1 | |
| k | | | | 1 |
| l | | | | 1 |
| m | | | 1 | |
| n | | | | 1 |
| o | | | ½ | |
| | 2 | 2 | 6 | 5 |
| | 4 | | 11 | |
| | 15 | | | |

| 2. tilfælde Bevægelser start-stop | | | | |
|-----------------------------------|-----------------|---------|----------------|---------|
| | Hvidt lokomotiv | | Sort lokomotiv | |
| | Forlæns | Baglæns | Forlæns | Baglæns |
| a | ½ | | | |
| b | | | ½ | |
| c | | | 1 | |
| d | 1 | | | 1 |
| e | | 1 | 1 | |
| f | | 1 | 1 | |
| g | 1 | | | |
| h | ½ | | | |
| j | | | 1 | |
| k | | | | 1 |
| l | | | ½ | |
| | 3 | 2 | 5 | 2 |
| | 5 | | 7 | |
| | 12 | | | |



Til ekstra sikring af nattesøvnen skal det som afslutning nævnes, at hvidt tog (altså det tog, der forbliver samlet under hele rangeringen) for den sags skyld kan være så langt, man ønsker. Det ændrer ikke arbejdsgangen, og man vil derfor - alt andet lige - vælge at lade det længste af de to tog spille

hvidt. Men hvis det sorte tog (altså det korteste) alligevel er så langt, at det ikke er nok at dele det et enkelt sted for at gennemføre rangeringen som beskrevet, må hele fremgangsmåden gentages for hver yderligere deling, idet sort tog til at begynde med efterlader de pågældende portioner ude på den østlige

strækning. Og i sidste fase kommer sort lokomotiv på overarbejde med at samle sit tog igen i den rigtige orden. Autentiske eksempler på sådanne forløb kan dog af gode grunde næppe være mange.

God nat - og sov godt!

INDLÆG fra abonnenter

Fra vor abonnent i Geithus, Norge! Peter Aasted Holm har vi fået følgende:



Nu er det vel snart min tur til at sende lidt stof ind til bladet, som man har nydt godt af i så mange år.

For det første er der nogle billeder fra en jernbanenedlæggelse som vist må siges at slå alle rekorder, hvad angår antal personer i gravfølget. Der var nemlig foruden de to togfolk på toget kun en journalist fra en lokalavis og undertegnede. Absolut ingen mennesker var mødt op langs linien eller på stationerne for at sige farvel til den tro tjener.

Krøderenbanen havde i sin tid haft en vigtig rolle som forbindelsesled fra øst til vest i Norge. Men da Bergensbanen blev færdig hele vejen igennem Hallingdal mistede den sin betydning som persontransportbane. Den del af tjenesten blev afsluttet for ca. 25 år siden, mens den fortsatte som godsbane helt frem til 28. februar 1985. NSB ønskede ikke længere at opretholde denne linje. Men der er et stærkt ønske fra Norsk Jernbaneklub om at overtage hele strækningen fra Vikesund til Krøderen. Klubben har for øvrigt kørt dampveterantog her de seneste år. Forhåbentlig vil det lykkes NJK at bevare strækningen, for den har virkelig noget at byde på. En helt speciel oplevelse er det at stå bag lokomotivet og høre det arbejde sig tungt op ad den stærke stigning fra Vikesund station.

Kort om billederne:

Fig. 1 viser den typiske NSB rangertraktor og den enlige godsvogn lastet med halm. Toget ta'r sig frem igennem sne-lands-kabet nord for Sysle station.

Fig. 2. Toget måtte rangeres over alle vejoverskæringerne da signalerne var ude af funktion, som det tydeligt fremgår. Her krydses hovedvejen fra Vikesund til Krøderen ved Hæhre. I baggrunden ses den gamle vejoverføring over banen.

Fig 3 giver et glimt fra Vikesund station. Toget har fået tilkoblet en personvogn tilhørende NJK. Vognen kørte indtil for nylig på Flåmsbanen. Toget venter på krydsning med persontoget mod Hønefoss, før der for sidste gang gives afgang for NSB-godstog fra Krøderen.

For det andet sender jeg nogle billeder af et ombygget PIKO-lok. Som det fremgår af fig. A er der en del detaljer ved PIKO-loket, som må ændres for at tilnærme det det danske forbillede nogenlunde. Frontpartiet må have et ansigtsløft. Lygternes placering er ændret og vinduerne er formindsket og sat i flugt med rammen som i virkeligheden. På taget er der fjernet en ventilator og et par detaljer er slebet lidt ned i størrelse. For at få en mere naturtro model er en udskiftning af drivhjulene også helt nødvendig.

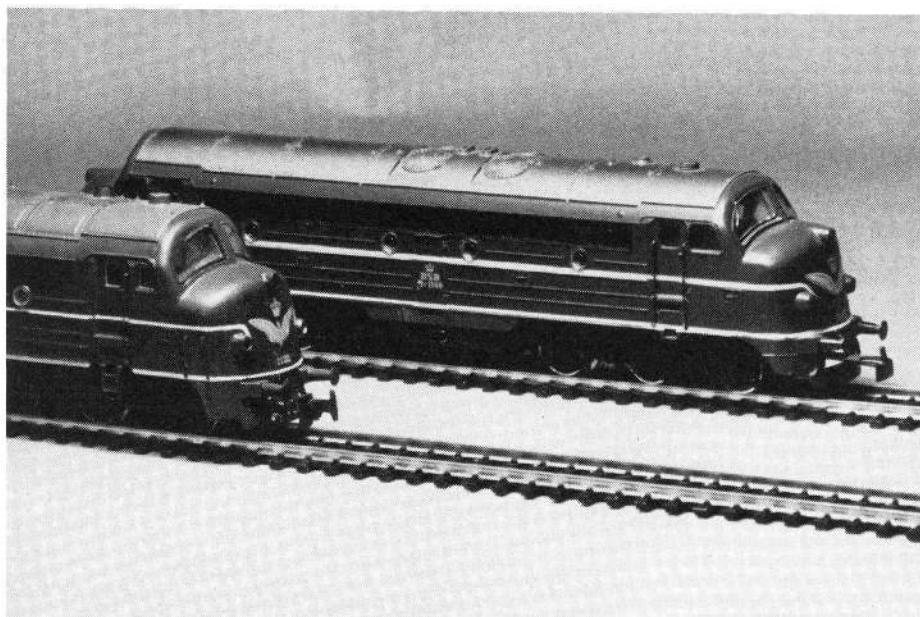
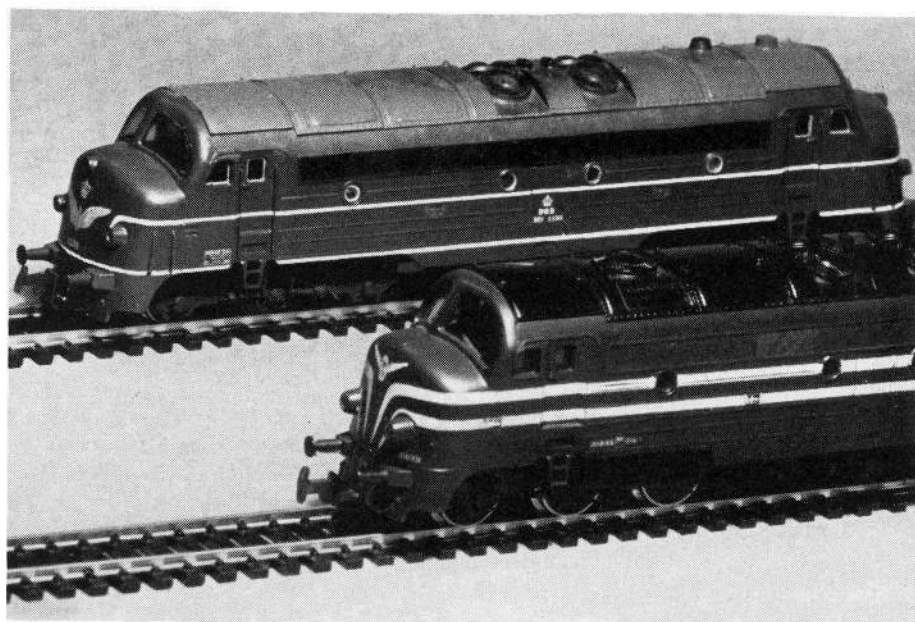
Fig. B viser at man kan nå frem til et lok, som man måle sig med Märklins litra MY. Modellen må naturligvis forsynes med diverse gribebøjler og males efter forbilledet. Lidt "weathering" gør sig. Det bør fremhæves, at uden Williams overføringsark ville arbejdet have været meget vanskeligere at få pænt.

Fig. C viser det færdige resultat, selvom man egentlig aldrig bliver færdig. Den ihærdige modelbaneentusiast kan jo gå videre med lokfører i førersædet, bremsetøj på bogierne og trin til rangerpersonalet på fronten, for blot at nævne noget.

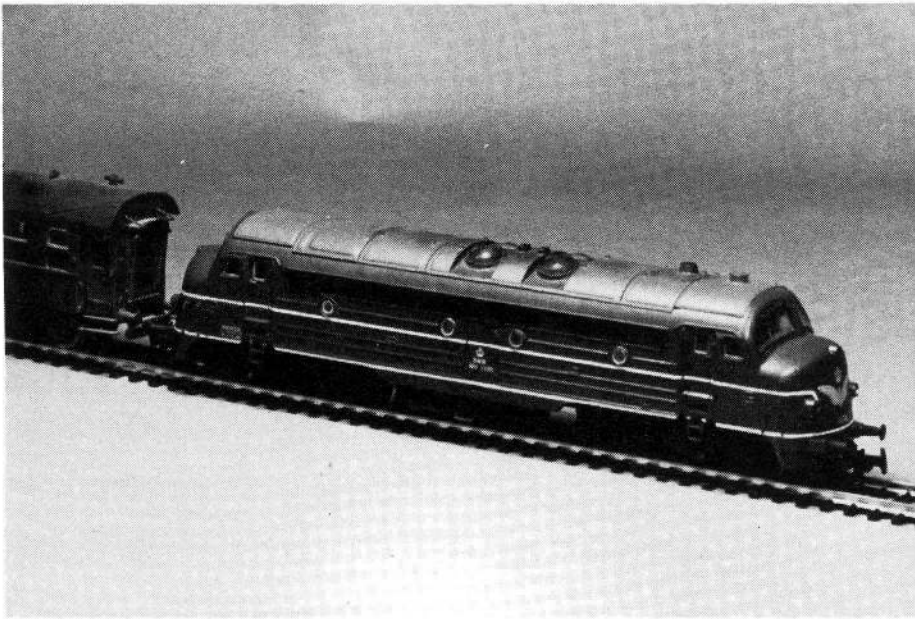
Men ellers må det siges, at MY-eren passer fint sammen med andet H0-materiel. Den holder målene nogenlunde, men den er dog et par millimeter for bred. Det gør til gengæld, at den ikke virker så "altfor" lang som Märklins model har tendens til.

Jeg håber denne korte beskrivelse har givet andre blod på tanden til at gå i gang med denne PIKO-model. Den skulle ikke være helt umulig at få fat i endnu. Modellen lader sig forøvrigt også fint ombygge til NSB Di 3, men det er en helt anden historie og deraf haves ingen billeder.

PS. Jeg vil meget gerne have det tilsendte materiale igen. Et lille hjertesuk er det vel også, at det er så pas dyrt at lave billeder og lidt af en overvinde at sætte sig ned og få skrevet et par ord. Kan det



nyt fra...



Billederne til denne artikel er anbragt i rækkefølgen: Fig. 1, 2 og 3 samt Fig. A, B og C.

være derfor de forskellige modelbanetidsskrifter ikke altid får så meget stof tilsendt?

Kunne man på nogen måde stimulere læserne til at skrive noget mere? Kunne man lade indsendere deltage i en lodtrækning om byggesæt, færdige modeller, eller andet udstyr til modelbanen? Eller ville det være en ide at lade flittige indsendere få et gratisabonnement på bladet, eller få en af forlagets (eller andres) jernbanebøger????

Alt koster penge, men måske det må til en gang imellem for at sætte gang i tingene.

Sådan set

DE SEJLENDEJERNBANER

Fra Helsingør-Helsingborg overfarten meddeles, at det stadig går fremad, endda ligeegyldigt hvilken vej færgerne sejler.

Da vor udsendte medarbejder for ikke så længe siden kom hjem fra Jylland med toget, lød der i kupeens højttaler følgende opfordring på uforfalsket århusiansk: - Hvis De forlader færgen under overfarten, bedes De lægge mærke til vognens nummer. Og mens det stolte skib pløjede Storebælt, bemærkede han en lille dreng, der kastede brødstumper op i luften, hvor mågerne med den sædvanlige,

Redaktøren vil benytte lejligheden til at fortælle, at han gør sig megen umage for at passe godt på fremsendt materiale, og han rydder en gang imellem op i "dyngerne" og returnerer det modtagne materiale. Dog ikke, hvis indsenderen har meddelt, at han ikke ønsker noget retur.

Spørgsmålet om en mulig honorering for indsendt materiale er - endnu en gang - taget under overvejelse, men problemet er at finde en form, som et flertal kan være tilfreds med, og som bladet kan få råd til!!

men alligevel fabelagtige sikkerhed fangede dem. Pludselig råbte drengen: - Se, hvor dygtig jeg er, mor, jeg rammer hver gang!

Fra fugleflugtslinien havde Ritzaus Bureau 22. august 1979 følgende meddelelse: DSB-færgen "Kong Frederik IX", som sejler mellem Rødby og Puttgarden, skal på værft i seks-otte uger efter en påsejling af bolværket i Puttgarden havn i mandags. Fire passagerer fik knubs, og 35 biler fik skrammer, da færgen i tæt tåge ramte en mole med stor kraft og fik hækporten svært beskadiget. Umiddelbart efter påsejlingen returnerede "Kong Frederik IX" til Rødby. DSB oplyser, at færgeuheldet muligvis vil medføre kortere ventetider på Rødby-Puttgarden overfarten.

- Og så kan man jo ikke komme bort fra den tanke, om DSB da så ikke burde have ladet færgen støde ind i molen noget før?

fortsat fra side 106

Se alle disse udgydelser om økonomi har som "dyster" baggrund, at vort abonnenttal er faldende. Mens jeg konciperer disse linier har jeg fået fornyelse fra abonnent nr. 900 i 1986. Det er jeg da selvfølgelig glad for, men glæden er dog lidt behersket, fordi jeg stadig går og drømmer om at nå 1000 abonnenter.

Denne drøm var ved at gå i opfyldelse for 6-7 år siden, hvor vi nåede op på 982 abonnenter, men siden har "krisen kradset", og vi har bl.a. mistet en del biblioteksabonnenter.

Nu er det jo en naturlov, at et abonnenttal ikke er statisk. Der falder nogle fra af helt naturlige årsager, nogle mister interessen, nogle er utilfredse med bladet og nogle må afsige af økonomiske grunde. Men disse "frafaldne" burde kunne erstattes af andre som vokser op, fatter interesse for hobbyen eller for bladet, eller "kommer til penge" igen.

Disse kendsgerninger medfører så, at man må spørge om baggrunden for miseren.

Er det interesseområdet som sådan, der har svigtende tilslutning?

-- Næppe, omend man måske nok kan sige, at vi har nået mætningspunktet her i landet.

Er det bladets indhold (stofområde) der er noget i vejen med?

-- Måske, blandt andet fordi vi holder os til en vis niche (det jernbanehistoriske og modelbygning fra grunden) og kun kan overkomme at behandle en brøkdel af stoffet i denne niche. Er det bladets udstyr, layout m.m., som er stivnet?

--Sikkert og vist, fordi mange vil have forandring for forandringsens skyld - og det er ikke lige min kop te.

Er bladet for dyrt?

--Tja, men det kan faktisk ikke gøres billigere.

Til disse bemærkninger bør jeg nok fremsætte nogle uddybende kommentarer. De følger her i tilfældig og uprioriteret rækkefølge.

Jernbaneentusiasmen har to ansigter. Det ene er rettet mod jernbanerne i 1:1 og det andet mod modeljernbanen. Medens 1:1 entusiast kan udøve sin hobby uden så meget som at skele til modelsiden, er det stik mod-

SKALBJERGVEJ 4
5230 ODENSE M

sat for modelbaneentusiasten, som ikke kan få glæde af sin hobby uden også at være 1:1-fan. Det er måske lidt groft udtrykt, men det er en kendsgerning, at det var modelbaneinteressen, der kom først og voksede sig stor op til slutningen af 1950'erne, hvor truslen om dampdriftens ophør og de mange banenedlæggelser og mediernes stigende omtale heraf førte til et boom for jernbaneinteressen, hvorefter de mange jernbaneklubber og veteranbaner blev organiseret.

De forskellige klubber skal jo holde forbindelsen åben til medlemmerne, og det skete i den spæde begyndelse med et A-4 ark om medlemsmøder o.l., senere et par falsede ark med småartikler om dette eller hint. Senere tør man jo nok sige, at antallet af klubblade og indholds volumen i disse er øget en kende. (Jeg ved faktisk ikke, hvor mange forskellige blade, der findes i dag - men modtager gerne orientering herom. Så kunne jeg nok få plads til en samlet oversigt).

SIGNALPOSTEN startede som klubblad for Dansk Model Jernbane Klub og voksede som en gøgeunge, der sprængte klubbens økonomi.

Vi (d.v.s. redaktionskomiteen) genoptog udgivelsen af SIGNALPOSTEN som selvstændigt tidskrift i 1968 fra 4. årgang, og var i de første år alene på skansen med indhold af såvel jernbane- som modeljernbanestof. Vi tilstræbte en 50-50% fordeling på de to områder, og det lykkedes egentlig ganske godt de første år. Men efterhånden kom hovedvægten til at ligge på jernbanestoffet og inden for dette område på den historiske del.

Denne "stofglidning" skyldes flere forhold. Dels skete der ændringer i den faste redaktionskomite, hvorved "modelbaneskribenterne" kom i mindretal, dels har "jernbaneskribenterne" høstet erfaringer i tidens løb, som har medført langt mere dybtgående artikler, og dels har vi fået kontakt til mange nye kilder, hvorfra vi kan hente oplysninger, fotos og andet illustrationsmateriale, som kvikker op i brødteksten.

Vi har gang på gang på vore redaktionshyggemøder drøftet problemet: Fornyelse. Med fornyelse menes at finde nye og yngre kræfter til den "faste kerne" - det gælder ikke mindst på modelbanefronten - fordi det jo er et faktum, at vi alle bliver ældre. Gennemsnitsalderen hos den faste besætning er efterhånden ved at komme på den forkerte side af de 60 år, og selv om vi forhåbentlig endnu har mange år foran os, så lever vi dog ikke evigt.

Men fornyelse betyder også, at vi kunne ønske at tage nye "gamle" emner op. Der er masser at tage fat på - men hvem kan og vil?

Jeg har utallige gange efterlyst personer, som har evne, vilje og ildhu til løbende at levere stof til bladet. Jeg har dog også samtidig gjort opmærksom på, at betalingen alene er "æren", for der ydes ikke honorar.

Det er ikke hidtil lykkedes at lokke nogen til at melde sig som fast medarbejder - men det være med disse linier forsøgt endnu en gang: Kontakt redaktøren, hvis du har lyst til at se dit arbejde på tryk - specielt stof om modeljernbane er velkomment.

(Jeg har som resultat af de tidligere forsøg fået stof fra en del "free-lancere", som dog ikke kunne binde sig til et tættere samarbejde. Disse må inderligt gerne fortsætte, og også stof fra nye "free-lancere" skal være velkomment - men det er altså især faste medarbejdere, der efterlyses.)

Vor kontakt med læserne - i breve og via girokuponer - giver os stadig nye impulser, men også opfordringer til at holde den anslåede kurs, bare med mere af det hele.

På baggrund af flere kritiske røster vil jeg dog i de kommende numre gøre nogle forsøg med bladets layout, som ganske rigtig er stivnet noget. Hvilke og hvormange ændringer, der kan ske, har jeg ikke gennemtænkt endnu, men på et par punkter vil jeg i hvert fald prøve at forbedre mig: En "luftigere" op-

sætning med tydeligere afsnitsangivelser og (helst) mellemoverskrifter. Og selv om det ikke skal være et billedblad, vil jeg også tilstræbe at få foto eller tegning på hver side - eller i det mindste i hvert opslag, og med tekst ved billedet!

Jeg kunne da også benytte lejligheden til at efterlyse flere fotos til Billedgalleriet og her specielt af gamle fotos. Billederne skal helst være i sort/hvid - farvefotos kan bruges, dog ikke, hvis billedets "værdi" bl.a. består i en farvekontrast. En rød slutlygte på et mørkt lokomotiv virker ikke i S/H-gengivelse, hvor det røde bliver gengivet sort. Billederne skal være teknisk gode - skarpe og kontrastrige, medens størrelsen er underordnet, idet min "repromand" klarer den del at opgaven efter mine anvisninger.

Jeg kunne også bruge tegninger af trækraft, rullende materiel m.m. (helst i HO), men selvfølgelig ikke af litra, som vi tidligere har bragt. (EVP har iøvrigt lavet en (indtil videre til internt brug) oversigt, der viser, at SP i sin hidtidige levetid har bragt lige knapt 400 tegninger i forskellige målforhold, men beregnet for modelbygning!.)

Kære læser!

Det var en "grausamer salbe" jeg fik afleveret. Jeg synes den var nødvendig og håber på, at du hængte med til den bitre ende.

Har du kommentarer til det skrevne, forslag af enhver art, lyst til være aktivt med, ideer om hvordan vi får flere abonnenter, mulighed for at skaffe annoncer o.s.v., så lad mig endelig høre fra dig. Hellere i dag end i morgen.

Næste nummer, 22. årgang nummer 4, påregnes udsendt planmæssigt i slutningen af november, iøvrigt på ca. samme tid som girokortet til fornyelse af abonnement vil dukke op.

På genhør!