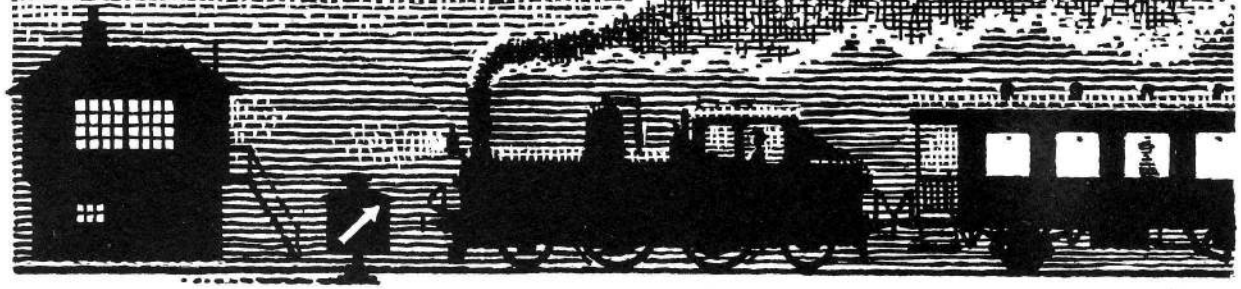


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

24. årgang 1988

dec., nr. 4

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes med 4 numre i årgangen. Numrene er dateret med 3. kvartalsmåned og bestræbes udsendt ca. den 20. i kvartalets anden måned.

Bladet udgives af en kreds af jernbaneinteresserede som ren hobby og alt ikke-professionelt arbejde udføres uden beregning.

Eventuelt overskud vil blive brugt til jernbanehistorisk forskning. Underskud vil ikke forekomme, da bladets sidetal indrettes efter indtægterne.

REDAKTION:

Ulf Holtrup
Dalbyvej 12
2700 Brønshøj
tlf: 01 71 79 03

REPRODUKTION:

Bargholz Offsetreproduktion
Grundtvigsvej 10 A
1864 Frederiksberg C
tlf: 01 22 77 05

TRYKNING og BOGBINDING:

Lantow & Co.
Lergravsvej 63
2300 København S
tlf: 01 59 44 11

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

ABONNEMENTSPRIS for 24. årgang 1988
Kr. 135,- incl. 22% moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer: kr. 37,-
incl. 22% moms.

Redaktionens medlemmer: Poul Adamsen, Hans Alkjær, IbV. Andersen, Ole Faurhøj, A. Gregersen, J. Groth, Erik V. Pedersen.

ANNONCER modtages gerne på følgende vilkår:

Reproklart manuskript tilsendes redaktionen senest den 1. i kvartalets første måned (til nr. 1 i årgangen altså senest 1. januar o.s.v.). Format for 1/1 side er H 280 x B 180 mm for 1/2 side H 135 x B 180 mm og for 1/4 side H 135 x B 90 mm.

Pris pr. indrykning, excl. moms, er:
1/1 side kr. 400,-
1/2 side kr. 225,-
1/4 side kr. 125,-.

ARTIKLER modtages gerne fra freelancere om emner indenfor vort emneområde. Materialet vil blive behandlet omhyggeligt og seriøst og returneret efter endt brug. Fotos til Billedgalleriet vil dog kun blive returneret, såfremt der udtrykkelig fremsættes ønske herom.

Tal med redaktionen!

24. ÅRGANG - NUMMER 4 DECEMBER 1988

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte, TKVJ rullende, 2.	155
Vejoverføringer 2, Holbæk	173
Vejoverføringen i model	178
En lokomotivmands arbejdsdag i 1931	186
Ideer derudefra, Durup st.	189
Læserne bygger: Halvfabrikata	193
Nyt fra redaktionen	196
Indheftet: Supp. II til Danske Jernbanestrækninger 1844-.	
Forsidefoto: En stor overraskelse den 22/4 1988, kl. 09.20. ME med tomt materiel på Valby st. (foto: J.G.)	

Nedlagte Baner

TKVJ's RULLENDE MATERIEL

2. og sidste del.

(Redaktørens indledende bemærkning: Vi er med denne artikel nået til vejs ende med Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane. Det har været en marathondyst, men jeg håber, vore læsere har været tilfredse.

Til denne sidste artikel, har Alkjær leveret redaktøren ca. 110 stk. illustrationer, som jeg absolut ikke kan få plads til mere end ca. 35 af. Derfor kan enkelte billedtekster være lidt misvisende, fordi et tilhørende billede har måttet udskydes. Jeg undskylder på forhånd.)

R E T T E L S E

Jeg må vist hellere starte med en rettelse af en pinlig fejl i den forrige artikel - vedrørende TKVJ M 3, se SP 3/88, side 142, spalte 2-3. Vognene af MQ-familien havde nok "ladeport" i motoren, men man kunne kun trække motoren (og generatoren?) ud gennem denne, selve bogien kunne ikke - som ved de gamle dampvogne - trækkes med ud, idet vognens bundramme med pufferplanke m.v. IKKE kunne skilles ad, sådan som jeg har gået og troet siden min grønne ungdom, hvor nogen har bundet mig den historie på ærmet. Ganske vist hedder det "Errare humanum est" = det er menneskeligt at fejle, men man må også huske resten: "...sed i

errore perseverare turpe est" = men at forblive i fejltagelsen er skændigt! Jeg må derfor skyndsomst rette denne fejltagelse, som den vakse læser Hans Gerner i Odense har gjort mig opmærksom på, og som jeg også har udspremt under behandlingen af Bryrupbanen, nemlig i SP 3/82, side 107, spalte 3. Det rinder mig i denne forbindelse i hu, hvad salig Peer Thomassen citerede i en lignende situation: "Villende tilgives hvadsomhelst kommer jeg bodefærdig hid!".

Mens vi er ved fejlene, må jeg også nævne en på side 109, 3. spalte f.o.: Kun ét TKVJ-damploko, nr. 12 (opr. nr. 2) fik trykluftudstyr, og det var først i 1952. Samme fejl kan rettes i Bay's loko-bog, 1977, side 263, 2. spalte.

Der er også opdaget en fejl i damplok-dataskemaet i SP 3/88 side 108: TKVJ 12, ex. VVJ 3, havde bremse "?S" idet oplysninger om eventuel vacuumbremse ikke foreligger.

TKVJs RULLENDE MATERIEL FRA UNDER KRIG II OG TIL NEDLÆGGESEN

Da 2. verdenskrig brød ud i 1939 var der allerede nedlagt en del banestrækninger i Danmark:

- 1923 Nærum-Vedbæk
- 1926 Aabenraa Amtsbaner
- 1930 Kolding-Egtved
- 1932 Padborg-Tørsbøl + Vester Sottrup-Skelde
- 1932-39 successivt alle Haderslev Amtsbaner
- 1933 Amtsbannerne på Als
- 1936 Ringsted-Frederikssund
- 1936 Rødekro-Bredebro

Desuden var det vedtaget at nedlægge bl.a. Kolding Sydbaner, der dog på grund af krigsforholdene fik lov at køre videre, mens to dødsdømte baner nedlagdes kort efter krigens begyndelse på trods af den vanskelige transportsituation: Deres rullende materiel kunne finde bedre an-

TKVJ M 2 var bygget efter samme princip som DSB's gl. MR med motoren dybt i maskinbogie, som her ses trukket ud fra en højt hævet MR. Bemærk de indvendige aksellejer og den omvendte bladfjeder, der bærer vognkassen. NB: TKVJ M 2 havde almindelige tagkølere, ikke blæsere på taget!

vendelse på tilstødende baner under krigen. Det var

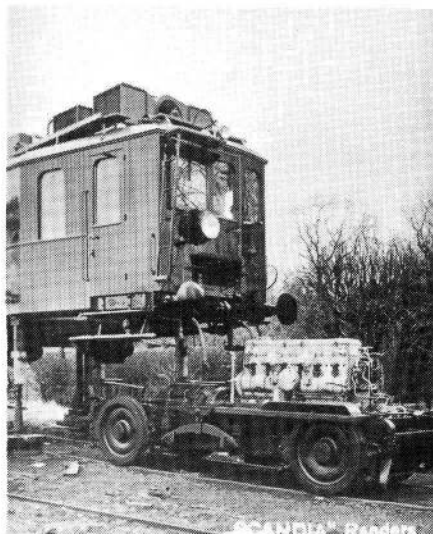
- 1940 Nørre Nebel-Tarm (og Rømø hestebane!)
- 1941 Maribo-Torrig.

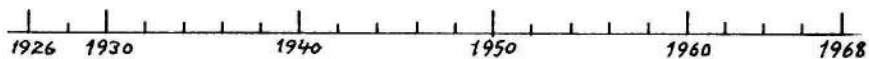
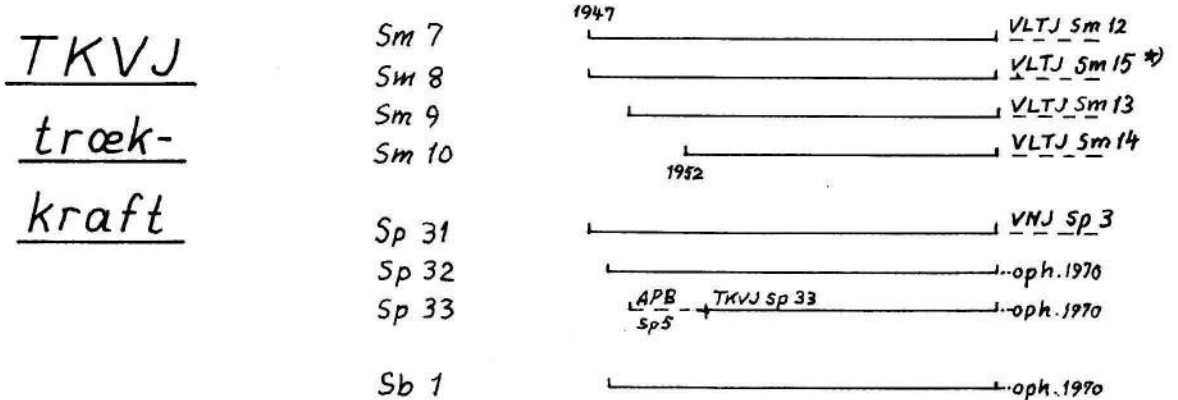
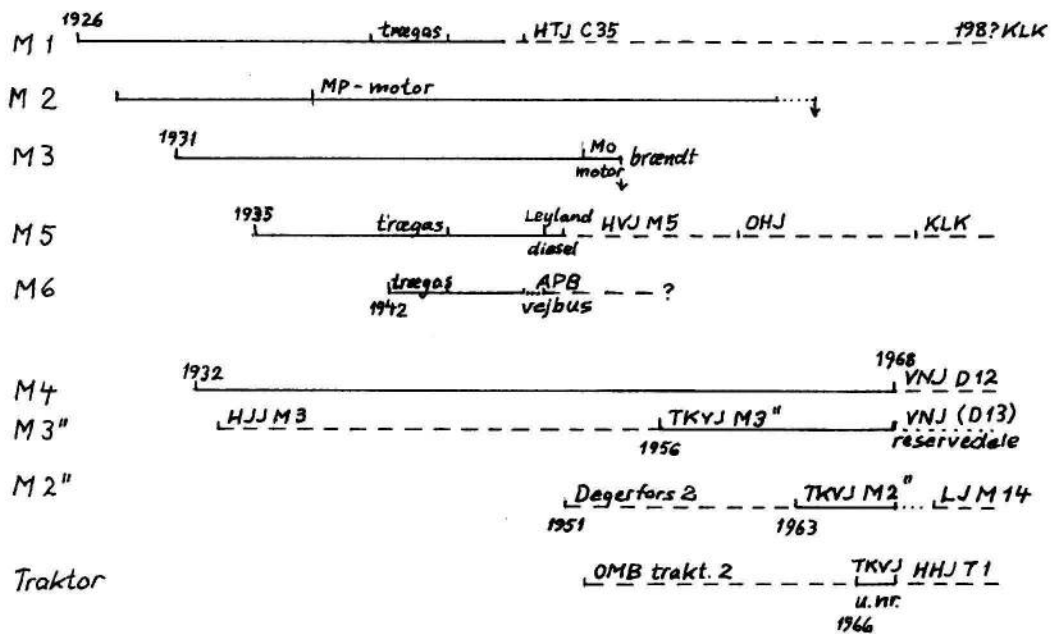
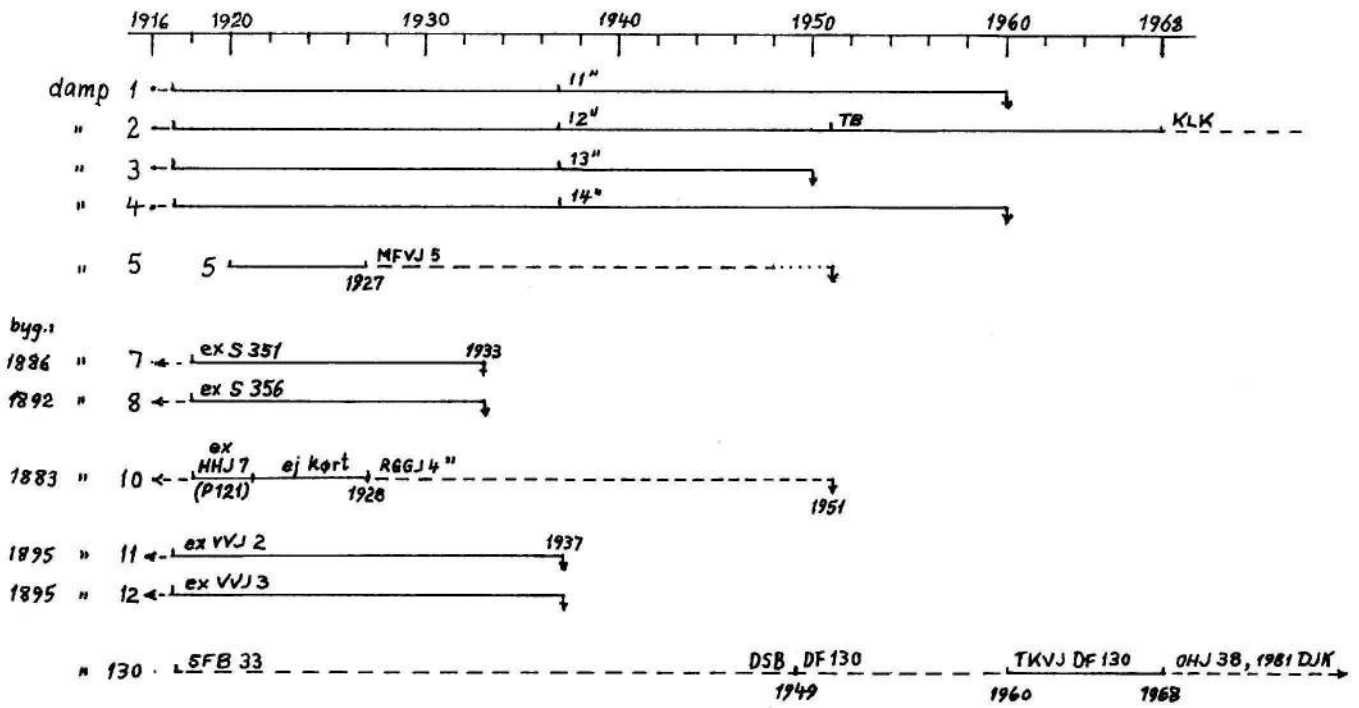
Troldhedebanen blev derimod tillagt så stor betydning, først og fremmest som brændselstransportbane, at der ikke kunne være tale om at nedlægge den i en tid, hvor så godt som al biltrafik var lammet af mangel på benzin - og senere også mangel på gummi.

Et stort held for banen var, at man stadig havde de 4 store og gode Wintherthur-Moguler i behold og i en tilstand, så de forholdsvis hurtigt kunne sættes i drift alle 4, efterhånden som det knappe motorbrændstof slap op. Der kom dog et svært dyk i de kørte km i det første år under krigen, indtil man havde vænnet sig til situationen, klargjort de henstillede damplokomotiver samt fået anskaffet og monteret gasgeneratorer på 2 af motorvognene.

Ved udbruddet af 2. verdenskrig havde TKVJ følgende rullende materiel i behold:

- Damp 1-4, type 1'C T2
2-cyl. = 138 liter.
- M 1 Scandia/Kiel personvogn, benzin-mekanisk. 150 hk, (1A)(A1)
- M 2 Scandia/Frichs personvogn, diesel-elektrisk. 180 hk, 2'Bo'
- M 3 Scandia/Frichs personvogn, diesel-elektrisk. 205 hk, 3'Bo'
- M 4 Frichs lokomotiv, diesel-elektrisk. 375 hk, 1'Co1'
- M 5 Scandia/DfA person- og bagagevogn, benzin-mekanisk. 125 hk, 1-A
- B 1-4 Sidegang-personvogne, 40 pladser flkl. 1 toilet
- C 21-22 Midtgangspersonvogn, 56 pladser flkl. 1 toilet
- D 62 Person- og postvogn, midtgang/svalegang, 34 pladser flkl. 1 toilet
- EA 71-73 3-akslet bagagevogn, togførerrum, togbelysningsanlæg.
- EB 81-83 Stykgodsvogn, bremserum, togbelysningsanlæg i 81.
- EC 91 Post- og bagagevogn, togførerrum, togbelysningsanlæg





* Sm 8 til RHJ 1968 - 69, ej omnr.

IA 101-107

7 lukkede godsvogne som DSB QF/QD, men hvidmalede, ej til levende dyr. Nr. 105 skruebremse, øvrige håndbr.

QA 201-32 og 240

33 lukkede godsvogne som DSB QF/QD, brunmalede, også til levende dyr. Nr. 5 og 0 skruebremse, øvrige håndbr.

QB 301...24 (-5-0)

15 lukkede skydedørsvogne, brunmalede, ellers som DSB IE, håndbremse.

K 1701...27

20 høje, åbne trævogne som DSB PT(R). Nr. 5 og 0 skruebremse, øvrige håndbr.

PD 1301...17

11 lave, åbne trævogne som DSB PE(R). Nr. 5 og 0 skruebremse, øvrige håndbr.

PE 1401...90

9 høje, åbne jernvogne som DSB PU(R). Nr. 5 og 0 skruebremse, øvrige håndbr.

PF 1501-09 (-1505)

8 lave, åbne trævogne som DSB PF, håndbremse

TA 1804+05

2 grusvogne, meget lig DSB TD(R), hånd- hhv. skruebremse.

3-akslet sneplov, uden nr.

Nummerrækkerne for QB, K, PD og PE er hullede på grund af vognsalg.

TÆKKRAFT

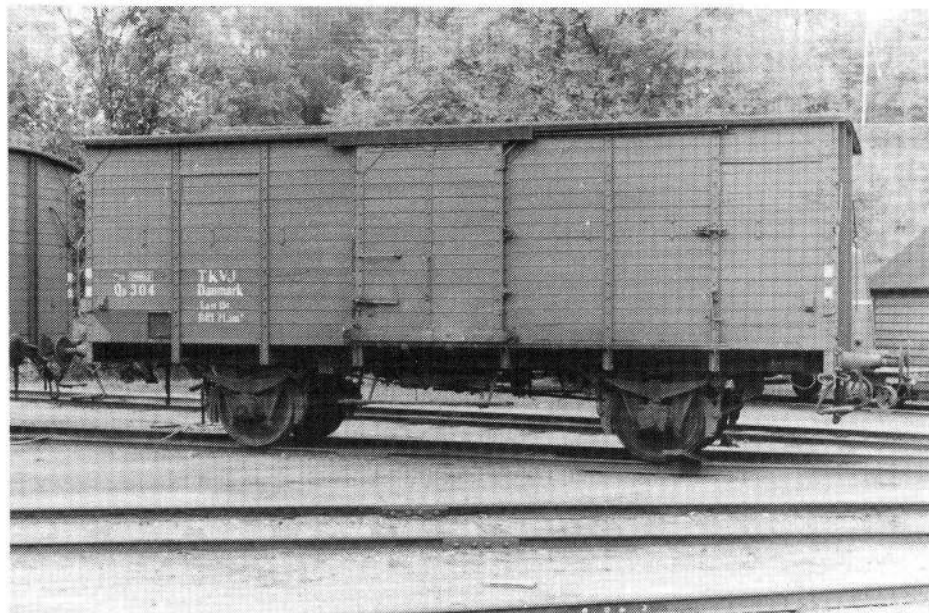
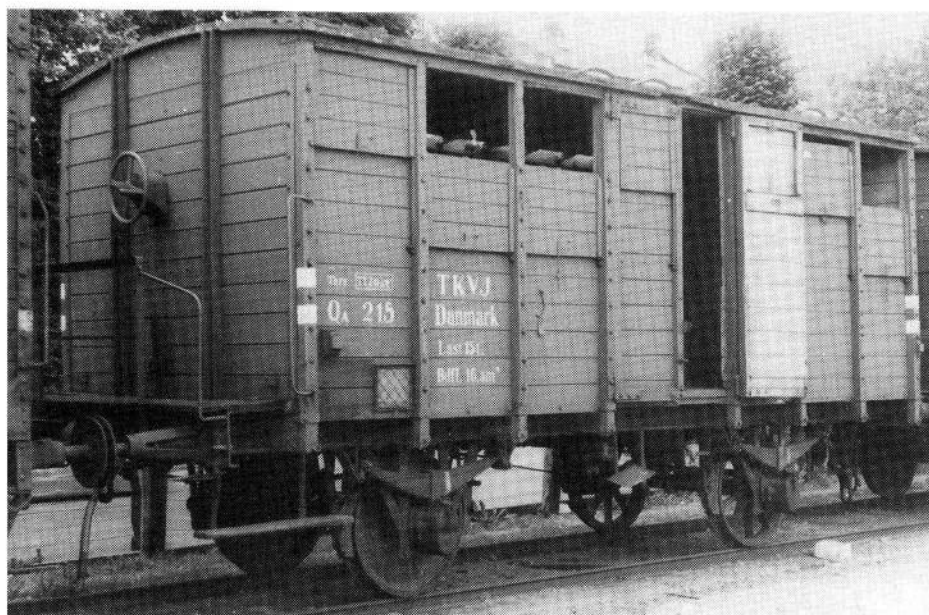
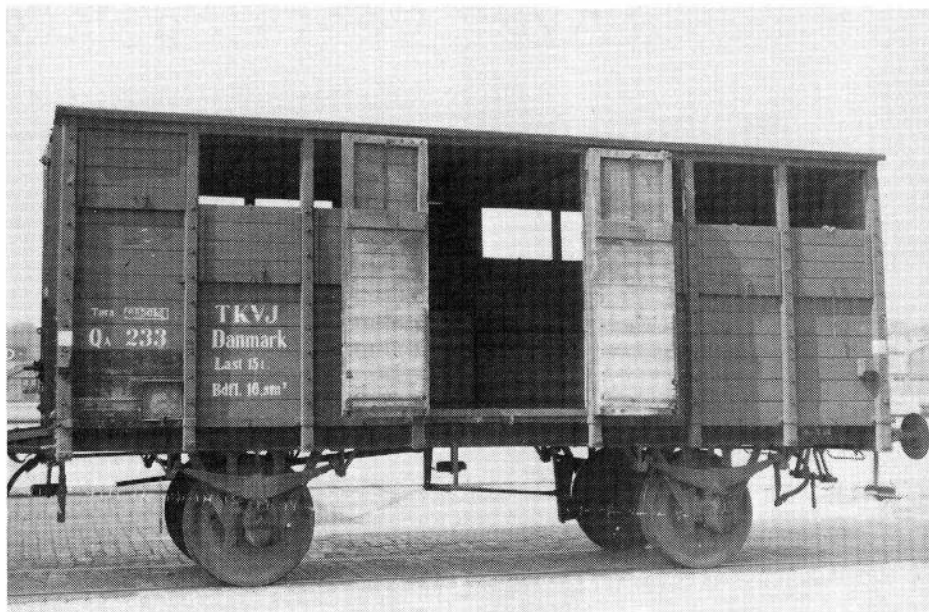
Man havde stadig 9 stykker trækraft - lige som i 1918, men dels var motorkøretøjernes trækraft gennemsnitlig ringere end datidens damplokomotivers, dels var det straks meget tvivlsomt, om motorvogne og -lokomotiv kunne holdes i drift på grund af brændstofmangelen, da der straks indførtes en meget skrap rationering af flydende brændstof.

Det lykkedes dog inden for det første besættelsesår at få

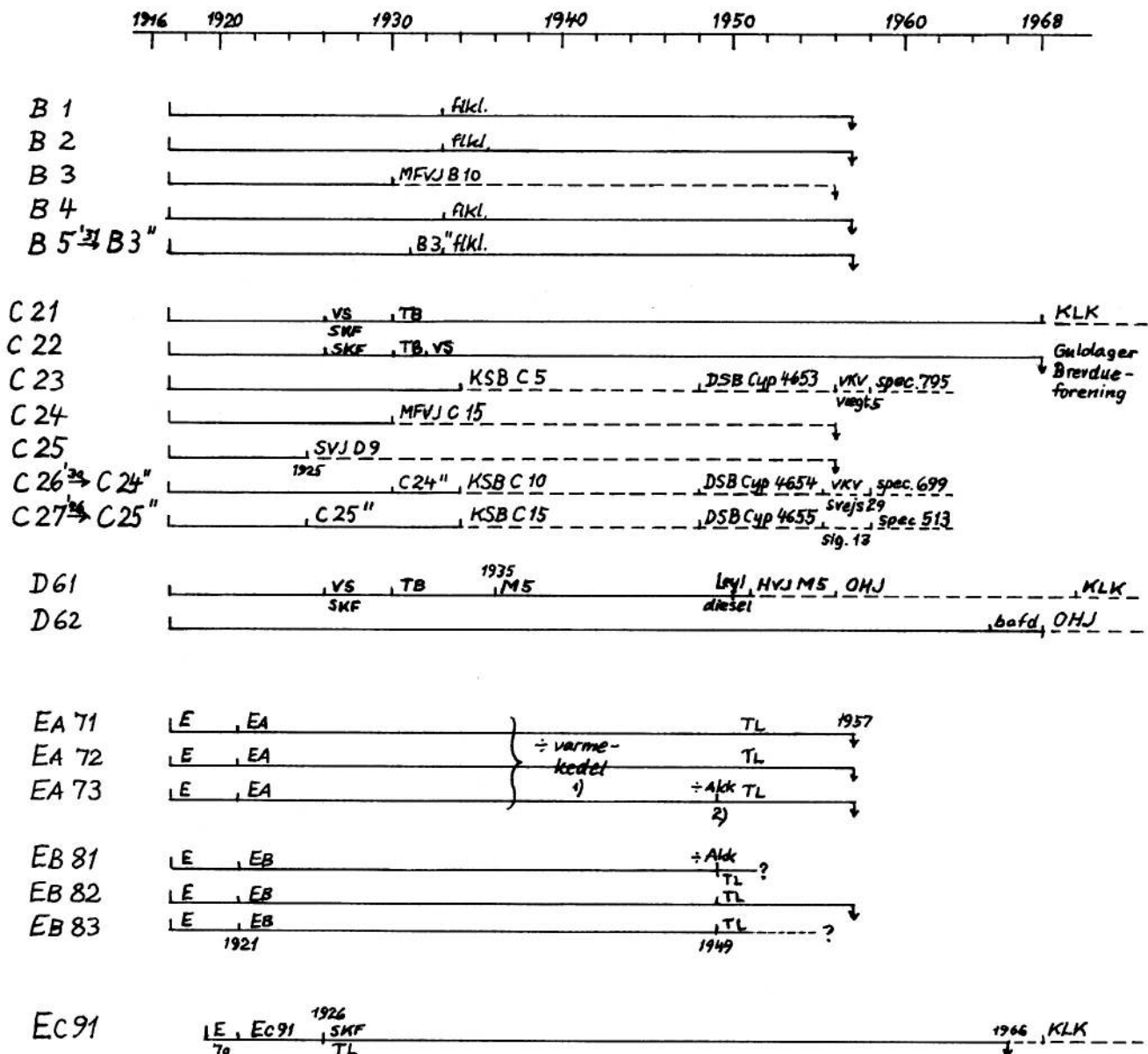
Øverst: TKVJ QA 233, opr. Q 111, hvid. 1921 IA 106. 1943 brun QA 233. Lastgrænse efter krigen hævet til 15 t (forstærkede fjedre). Foto: OWL 1961.

Midten: TKVJ QA 215 fra Scandia 1916. Vognen har mistet bremsehuset - og oven i købet den smalle bremsebuk, da den har fået trykluftbremse med ekvibreret bremsetøj. Bremseplatform af TKVJ-model, her med håndhjul til betjening af bremsen. Foto: JB-P 1964.

Nederst: TKVJ QB 301-304 fik under krigen trykluftbremse, øvrige QB kun ledning. Bemærk, at nogle af QB-vognene havde fast jalousi i venstre midterfag, mens der i højre yderfag kun var en indvendigt nedklappelig lem. Foto: Hol 1967.



TKVJ Coaching stock



Fkl: B-vognenes II kl. kupeer nedklasseret til "fællesklasse" 1933.

1) EA-vognenes togopvarmningskedler fjernet en eller anden gang i 1930'erne eller først i 40'erne.

2) Togbelysningsbatteri fjernet fra EA 73 og EB 81 i 1949.

SKF: Rullelejer.

TB: Trykluftbremse.

TL: Trykluftledning.

VS: Koksfyret varmtvandsanlæg.

udstyret såvel M 1 som M 5 med gasgenerator, så disse 2 benzindrevne vogne kunne holdes i drift, omend med noget nedsat ydeevne. Dieselvognene- og -lokomotivet var derimod ikke egnede til gasgenerator drift, så dem havde man kun begrænset glæde af under krigen. De var dog alle i drift krigen igennem, idet banen fik tildelt små rationer af dieselolie, men efter-

hånden af ringere kvalitet end i fredstid.

Gasgeneratorvognen M 5 klarede normalt hele trafikken på Vejen-Gesten. M 1 eller M 2 vikarierede, når M 5 var til revision eller reparation og der kørte normalt ikke damp tog på denne strækning.

Motorvognene M 1-3 benyttes mest til persontog på hovedstrækningen, normalt med

højst 2 påhængsvogne, mens M 4 langt overvejende kørte brunkul- og tørvetog så langt den sparsomme dieselolie rakte. I snit blev der under krigen kørt mindre end halvt så mange motor-km som før krigen, mens dampkilometrene blev op til 5-doblede, da brunkulstransporterne toppede.

PERSONVOGNE

Det ses af oversigten, at personvognsbestanden var skrumpet ind fra 14 vogne med 540 siddepladser til 7 vogne med 210 pladser, når vi medregner postvognene. Medregnes siddepladserne i motorvognene fås yderligere 188 siddepladser eller ialt i krigens første år 398 pladser. Da M 2 og M 3 på grund af olierationeringen kun kørte ret lidt, talte deres pladser ofte ikke ret meget, og så havde man ikke meget over halvt så mange pladser som ved banens åbning. Da passagertallene efterhånden steg til over det dobbelte af førkrigs-niveauet, blev der ofte trængsel i vognene - en helt ny fornemmelse for banen, der ellers hovedsagelig havde oplevet nedgang i såvel passager- som godstrafikken i hele sin levetid.

GODSVOGNE

Der var i løbet af 1930'erne gået stærkt svind i godsvognsparken, der fra et maximum i begyndelsen af 1920'erne på 300 vogne, i 1940 var faldet til kun 105 stykker.

SKINNERUTEVILER

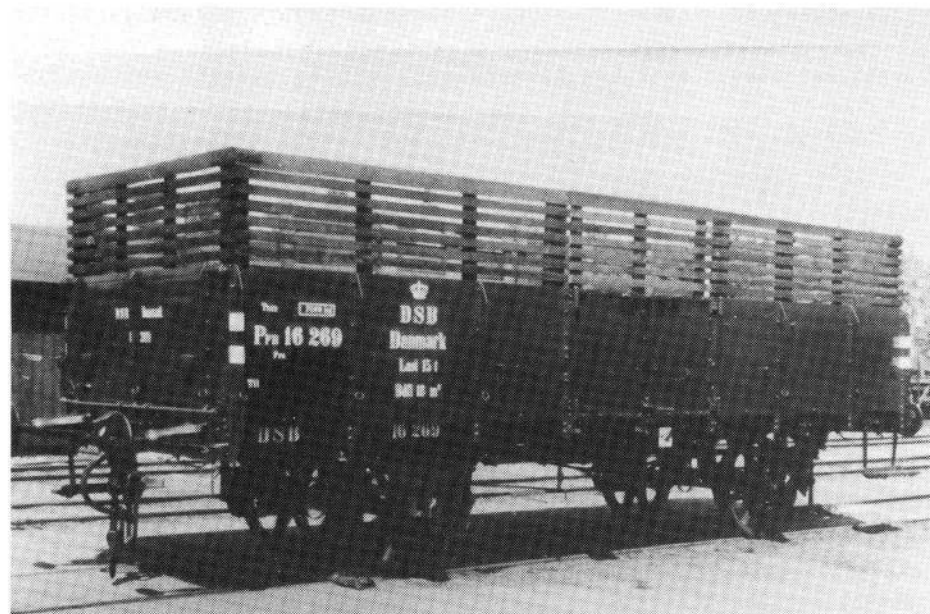
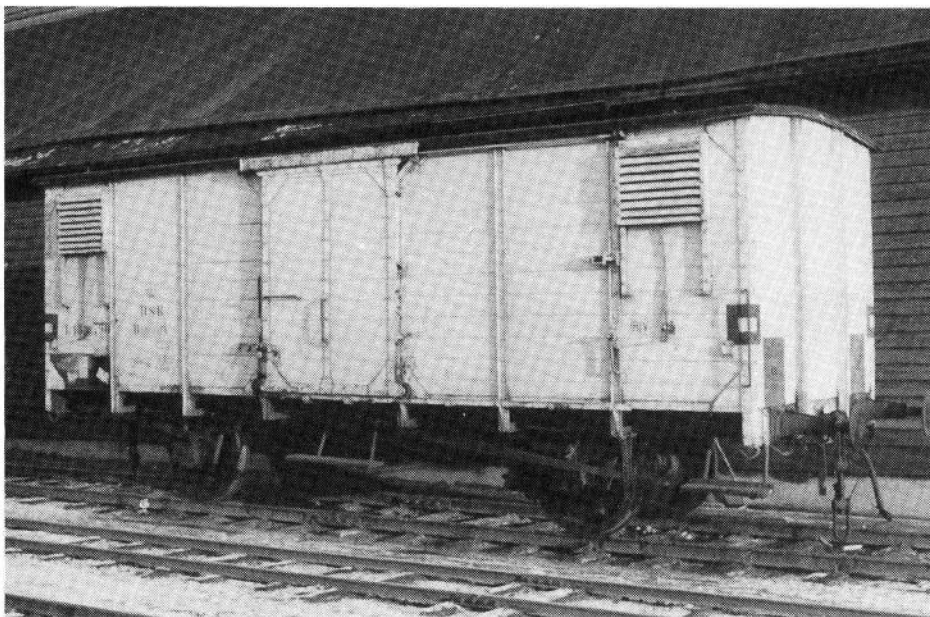
Selv om godstogene alle havde en eller flere personvogne med, led persontrafikken stærkt under motordriftens indskrænkning, og man så sig ivrigt om efter supplerende motorvogne til at køre nogle flere små, rene - eller ikke alt for blandede - persontog til fx. pendlere, såsom skolebørn eller andre, der ikke så godt kunne benytte de langsommelige godstog, der kunne have meget varierende køretider, afhængig af de aktuelle godsmængder og rangering på diverse mellemstationer.

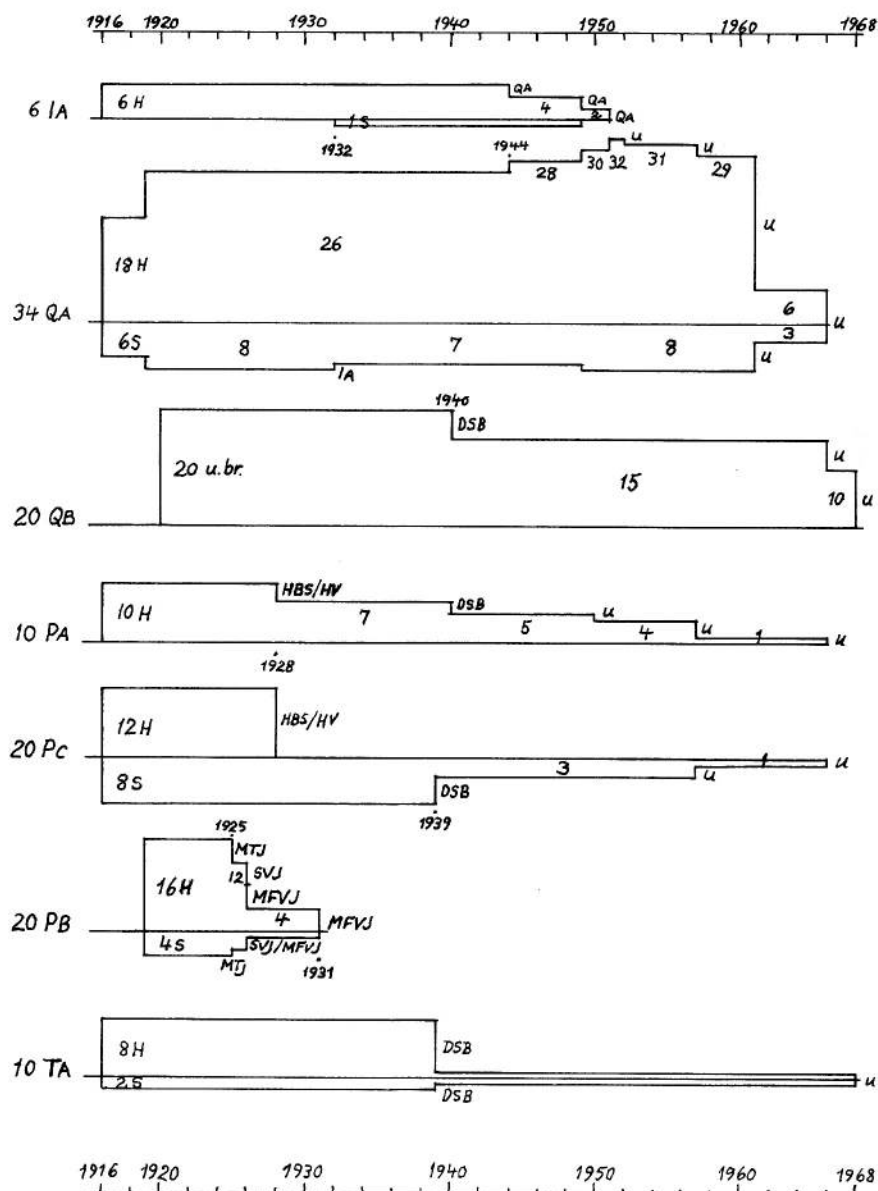
Der var nu ikke mange gen- gas-egnede motorvogne til salg,

Øverst: TKVJ QB 318, her i Grindsted 23/8 1967. Foto: Hol.

Midten: Tidligere TKVJ QB 314 blev til DSB IE 18790, der blev malet hvid og fik jalousier i begge ender, mens de originale, små sidelemme fjernedes. Vognen udrangeredes 1963 og alle DSB's IE-vogne var udrangerede, da "moderbanen", TKVJ lukkede i 1968. Foto: Arkiv P.T.

Nederst: TKVJ's PA-vogne med tørvehæk var af samme type som denne DSB PFB, dog havde TKVJ's kun håndbremse (med 1 træklovs). TKVJ's PA-vogne omlitredes senere til PF, men lastede stadig kun 12,5 tons. De udrangeredes i 1950'erne, og fotos haves ikke. Foto: DSB/JB-P.





TKVJ-godsvogne I: fra Scandia påværet QB

Venstre kolonne angiver vognantallet af hver type i 1920, hvor TKVJ havde sit største antal godsvogne.

I søjlerne betyder H håndbremse og S skruebremse. u.br. betyder uden bremse.

IA og QA er samme vogntype, blot er IA hvidmalet: Til levnedsmidler. 1932 maledes endnu en QA hvid og omlitredes til IA. 1944, 1949 og 1951 brunmaledes 2, 3 og 2 af IA-vognene og omlitredes til QA, hvorefter ltr. IA udgik.

QB-vognene var tyske vogne (Niesky), opr. lejet, senere købt fra Alb. Svendsen

Diverse bane-initialer angiver, hvortil vogne er solgt. u betyder udrangeret.

og det blev hurtigt svært at få bygget nye vogne under krigen på grund af mangel på alle mulige materialer. Imidlertid viste det sig, at Scandia i samarbejde med DfA i Odense (Triangel) og Frichs i Århus i 1940/41 tilbød at levere såkaldte "Skinneomnibusser": Nybyggede landevejsbusser, der kunne forsynes med jernbanehjul og i løbet af få timer ændres fra vej- til skinnebusser og omvendt. Man regnede med at benytte en af Triangel standardbusser til 39 passage-

rer, udstyret med en Frichs dieselmotor på 90 hk. Den kunne så indrettes til drift med naturgas (fra Vendsyssel) eller med almindelig gasgenerator, som man i første omgang foreslog anbragt på en én-akslet anghænger, hvorpå man også kunne anbringe forråd af generatorbrænde m.v.

Forbilledet for disse skinneomnibusser var en vogn, som Triangel havde leveret til Aalborg Privatbaner i 1940: FFJ M 1211. Det var en lidt mindre vejbus end ovennævnte Scandia-

tilbud, idet den kun rummede 29 siddepladser. Den var leveret med en 90 hk Hercules benzinator, som siden ændredes til gasgeneratordrift.

Ved APB var man yderst tilfreds med den lille vogn, efter at nogle uundgåelige børnesygdomme var overstået, og man vedtog at forfølge succesen ved at bestille ikke mindre end 4 stk. af den lidt større vogn, som Scandia havde tilbudt.

M 6

Hos TKVJ var man hurtig og kom med i bestillingen med en 5. vogn af samme slags. Vognen, TKVJ M 6, leveredes i september 1942 for 57.500 kr. - forsynet med gasgenerator, anbragt på selve vognen, hvilket også blev tilfældet på vognene til APB, selv om man hos Scandia først havde været betænkelig ved at anbringe så stor en vægt på vognens bagende.

M 6 var en efter datidens forhold ret stor rutebil med 37 siddepladser - 2 mindre end standard-vejbusen, fordi den som jernbanekøretøj også skulle have ind/udgang i venstre side.

Den var forsynet med løse jernbanehjul (Ø 880 mm), skruet på baghjulsnavnene på normal måde med hjulbolte, mens forhjulene var erstattet med en lille, lav bogie med 500 mm ø hjul og akselafstand 1800 mm. Forvognen hvilede på bogiens omdrejningspunkt med forbroen, og drejetappen var forskudt 280 mm bagud for bogiens midte, hvorfor der i bogiens forende var anbragt en stor støbejernsklod for at give et rimeligt akseltryk på forhjulene. Det kan ikke have været særligt stort, da hele køretøjet (uden gasgenerator) kun vejede 8,6 t eller kun ca. det halve af, hvad M 5 ("Lille Johannes") vejede. Der var bremse på alle hjul, også bogiens, og bremsekraften overførtes ved vacuum til en tryk-transformer i hver ende af vognen, hvorfra den overførtes hydraulisk til bremsetromlerne. Inde i vognen fandtes på normal jernbane-maner et nødbremsegreb, koblet til vacuumsystemet. Nødbremsen måtte næppe være i funktion, hvis vognen skulle bruges som vejbus - det kunne vist let blive farligere end ingen bremsning!

Bogien havde foran en ganske lav banerømmer á la sporvogn, men senere monteredes desuden i normal pufferhøjde noget i retning af datidens bil-kofanger af fjedrende fladjern - til at tage det værste skrald, hvis M 6 uforvarende skulle løbe ind i en almindelig jernbanevogn. Derudover var der i hver ende et træk-øje, hvori der kunne an-

bringes en stangkobling til bugsering i tilfælde af nedbrud - absolut ikke til tilkobling af en bivogn!

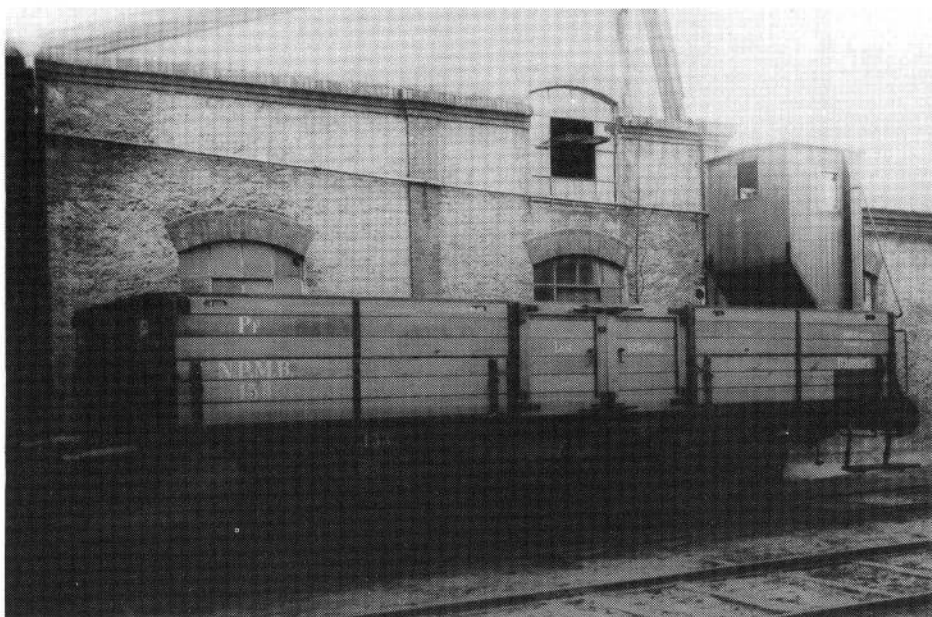
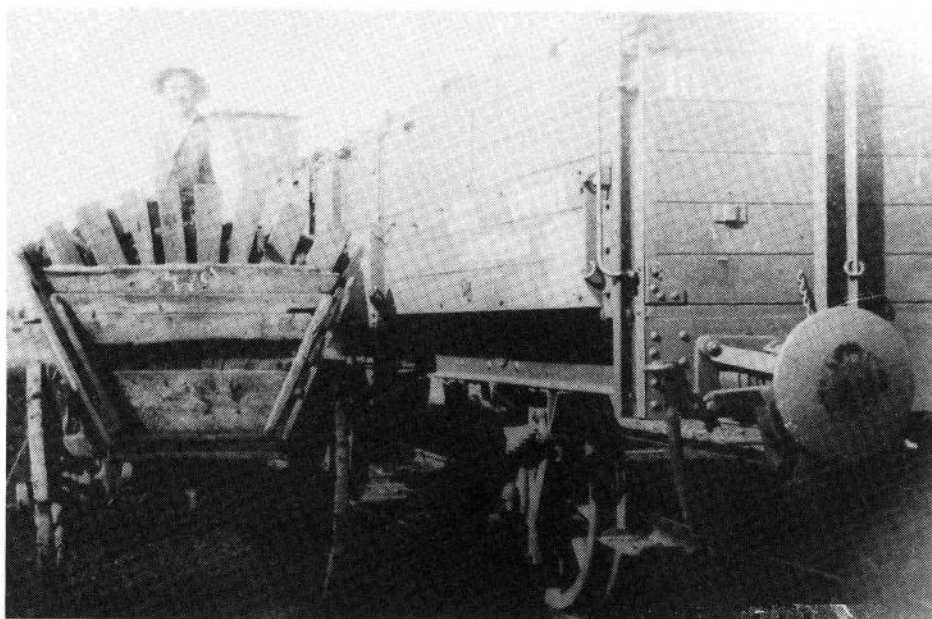
I vognens indre var de polstrede sæder arrangeret 2+2 i bredden med midtgang. Kun over baghjulene fandtes et sæt dobbeltsofaer med halvdelen af pladserne vendende bagud, ellers vendte samtlige sæder fremefter med 73 cm enkeltrettet modul eller ca. 60 cm mellem rygstødet og ryggen foran. Til sammenligning havde APB's Triangelvogne med enkeltrettede sæder et modul på 99 cm. Til gengæld var der i skinnerutebilen 45 cm sæde i bredden til hver passager, mens APB's Triangelvogne, der regnede med 3+3 pladser i bredden, kun havde 40 cm sæde til hver. Der blev man altså mest klemt i bredden, mens man i rutebilen blev klemt fra for til bag, hvis man var lidt "kraftig" eller havde en tyk taske eller et stakkels barn på skødet! Passagen på langs i M 6 var meget snæver: Gangbredde kun 38 cm, så trafikken her måtte absolut være ensrettet. Ud over siddepladserne var der normeret 8 ståpladser i M 6, men selveste direktør Harboe fra Privatbanetilsynet har hævdet, at der "i den værste tid, hvor toggangen var ringe" har været over 100 mennesker stuvet sammen i en af disse vogne - det må have krævet store mængder Rexona!

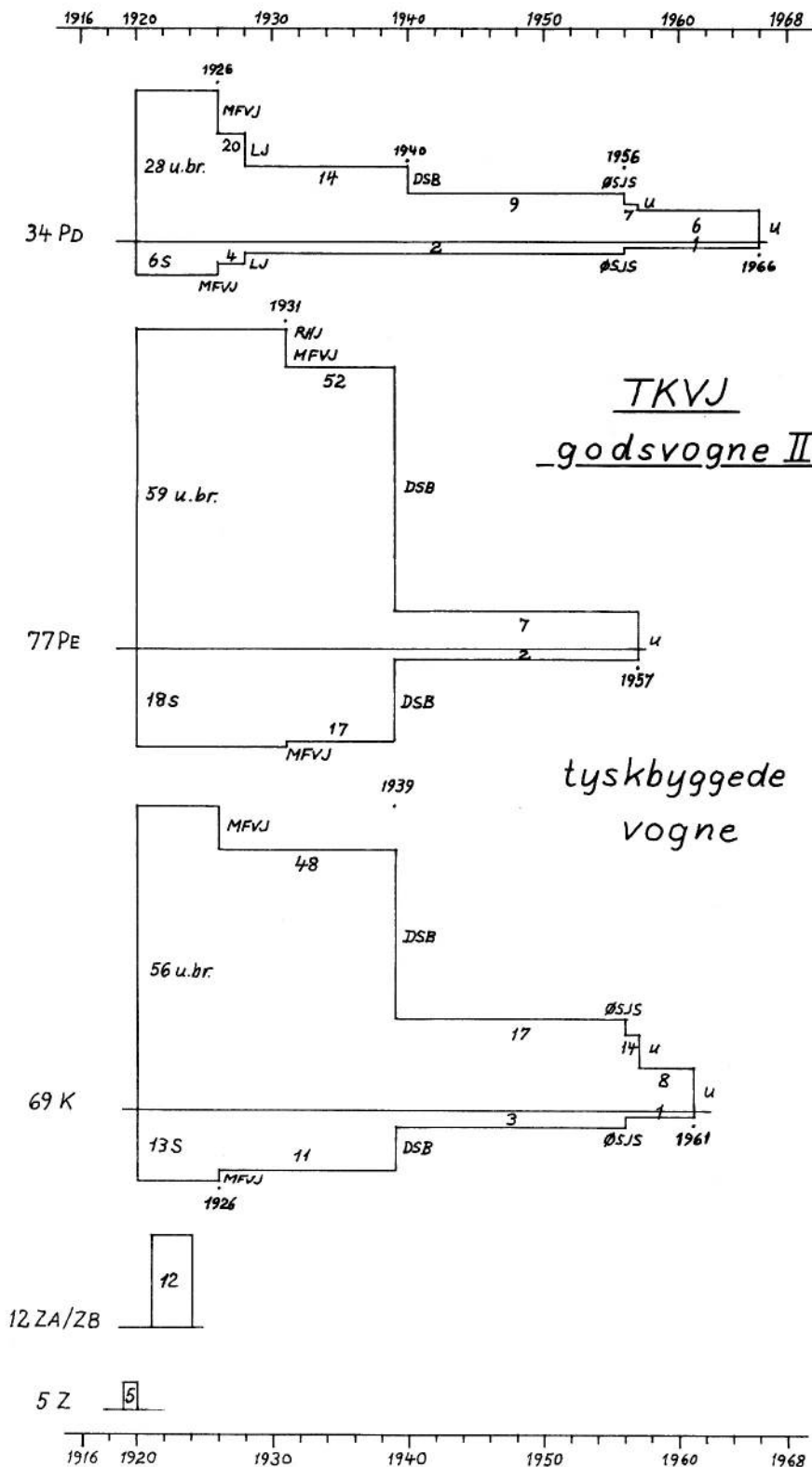
Det lille køretøj gjorde god fyldest til små, rene persontog med begrænset søgning, og vognen kørte i snit næsten 120 km om dagen fra den blev leveret og til krigens afslutning. Den kørte i perioder "Skoletoget"

Øverst: TKVJ PF 1507, tidligere PC 1205 med bremsehus i den nærmeste ende på billedet (kan ses deraf, at hjørnestolpen er et vinkeljern med den konkave side indad mod bræderne). Skruebremsen siden fjernet og erstattet med håndbremse. Foto: JB-P 1964.

Midten: TKVJ PB 1113 - en af roevognene fra 1919, ses her på et gammelt billede fra Heinsvig. Datidens "landevejslæs" rummede kun en lille del af, hvad der kunne være i PB-vognen. Desværre haves ingen tålelige fotos af PB-vogne på TKVJ. Foto: Stfs. And. Fåborg, TKVJ's første år.

Nederst: Fotos af roevogne med det oprindelige bremsehus er ret sjældne, men her er et af Præstøbanens PF 153 fra Arløf 1913. Det ses, at bremsehuset kun har støtte i diverse vinkeljern OG et tyndt jernrør fra bagkanten og ned på vognbunden, hvor det var i vejen ved af- og pålæsning. Foto: Arløf/JB-P.





Grindsted-Kolding om morgenen og et aftentog Kolding-Grindsted med overnatning i Grindsted. Derudover kørte den visse tog over hele hovedstrækningen. Efter krigen kørte den i snit knap 70 km om dagen, efter at man igen havde fået brændstof til alle motorkøretøjerne. I februar 1949 omdannedes den endelig til landevejsbus efter at have kørt ca. 190.000 km som skinnebus på TKVJ. Den kunne dog slet ikke hamle op med de gamle dieselvogne: M 3 havde ved krigens

afslutning kørt godt 1.000.000 km, mens M 2 havde klaret over 950.000 og M 4 godt 650.000 km siden anskaffelsen.

LEJEDE LOKOMOTIVER OG GODSVOGNE

Ud over M 6 anskaffede TKVJ intet rullende materiel under krigen, men i perioder lejede man bl.a. damplokomotiver fra DSB. I TKVJ's bedste år havde man 5 moguler + 2 gamle S-maskiner til hovedstrækningens tog,

så nu var det svært at klare den store trafik med kun 4 moguler, der ikke var alt for godt vedligeholdt, da de i flere år ikke havde haft ret meget at bestille. En af dem måtte endda tage til takke med en stålfyrkasse, da kobber ikke var til at opdrive under krigen...

DSB havde genoplivet en del hensatte lokomotiver, bl.a. G-maskiner, og da TKVJ's brændselstransporter var vigtige for landets brændselsforsyning, måtte DSB udleje et par stykker til banen i travle perioder, såvel under som lige efter krigen.

G-maskinen var velegnet til TKVJ's godstog: Lidt kraftigere end banens egne maskiner, og alligevel ikke for tung til sporret. Enkelte gange lejedes også en J-maskine, men det var en ringe erstatning for de øvrige maskiner.

Vognmangelen blev også hurtigt meget stor, og man lejede en hel del godsvogne fra andre privatbaner - dog kun åbne vogne, hvorimod man en overgang kunne udleje et antal lukkede vogne til Sydfynske Jernbaner, såvel under som kort efter krigen.

De åbne vogne, man lejede under og lige efter krigen fik ved TKVJ litra L og numre fra

501 til 600:

1942(ff) L 501-530

1943(ff) L 531-550

1944(ff) L 551-585

1945(ff) L 586-600

noget af numrene 531-600 lejedes i flere år.

De enkelte vogne lejedes ofte kun for kortere tid ad gangen, fx. for en enkelt "tørvekampagne", mens andre lejedes for 2 eller sjældnere endnu flere år. Og de løse nummerskilte flyttedes flittigt rundt! Nr. L 553 var fx. i 1944 SFJ PC 707, 1946 var det SFJ PC 778 og senere på året SFJ PB 629 og endelig 1946/47 VLTJ AG 419. Man lejede vognene, når der var brug for dem - og måtte tage til takke med de vogne, der på det tidspunkt var til overs hos de baner, der havde overskud til at leje vogne ud. Det var særlig de fynske baner, der havde rigeligt med godsvogne under krigen, da der ikke på Fyn var specielt store forekomster af tørv - og slet ingen brunkul, endstige store tyske fæstningsarbejder, der kunne afføde større transporter af sten- og grusmaterialer.

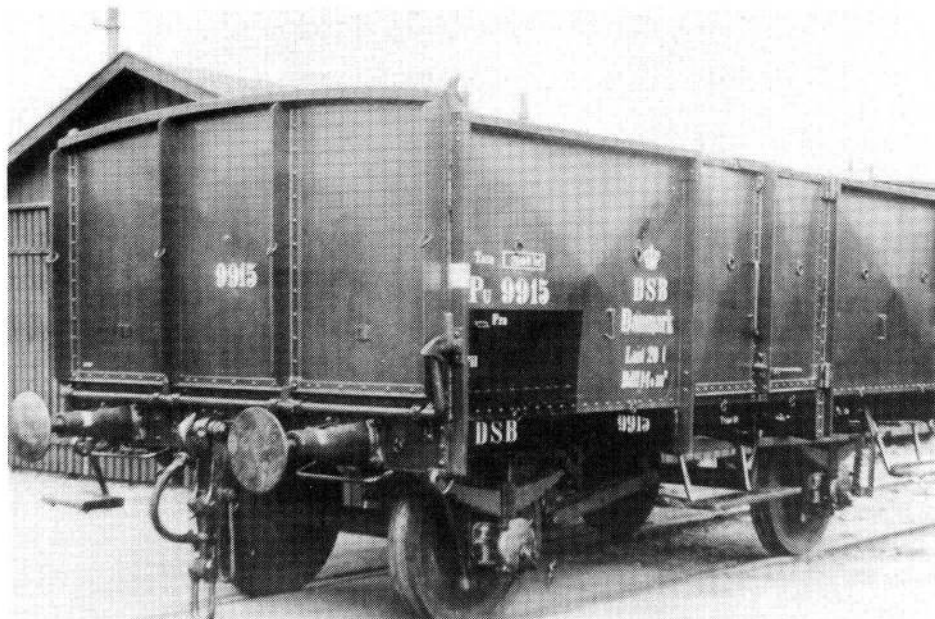
Per Topp in The Deep South har fundet dokumentation for mindst 77 vogne, udlejet fra Det fynske Vognforbund i perioden 1942-1948: 55 fra SFJ, 14 fra OMB, 4 fra SNB, 3 fra OKMJ og 1 fra ONFJ. Derudover 10 fra NFJ, der ikke var med i vogn-

forbundet samt 21 vogne fra KS og 8 fra VLTJ - foruden 16 DSB-grusvogne, der ikke fik L-numre ved TKVJ.

Mindst 116 forskellige privatbanevogne lejedes efterhånden ud til TKVJ, heraf 36 PB-vogne fra Fyn: Gamle, svage vogne, der kun måtte laste 10 t, selv om de var af PF-størrelse (17,9 - 18,0 m²). De fynske PC-vogne måtte laste 12,5 t, men var ellers af samme størrelse som PB'erne, bortset fra 4 fra SNB, der kun var på 15,1 m². Mere end 30 af disse fynske vogne var af et gammelt, tysk design med kun 1 sidestolpe mellem gavlv og midterdøre - en slags forløbere for TKVJ's tyske PD-vogne. Men de fynske var betydeligt spinklere, og nogle bygget helt tilbage til 1889. Det opfattedes af mange som en specielt fynsk type, da de optrådte særlig talrigt ved de fynske privatbaner. Alle disse vogne havde halvhøje sider.

De fynske PD svarede til TKVJ's TA-vogne, altså helt lave grusvogne med 18 m² bundflade. VLTJ's AG-vogne var af samme type, og TKVJ lejede mindst 14 af denne type, foruden 16 fra DSB. Fra NFJ lejedes 4 stk. på 15,1 m² og 6 stk. på 18 m², svarende til DSB PC hhv. PF. Fra KS havde man 15 "roevogne" (som TKVJ PB) og 6 af PF-type, alle lastede 12,5 t.

Størstedelen af de lejede vogne var ældre og tildels mindre og svagere end de vogne, som TKVJ selv havde solgt i tiden inden krigen, men man måtte så trøste sig med, at en del af det, de skulle transportere var en let vare som tørv, så selv de svage vogne kunne suppleres med tørvegitter, ligesom man i

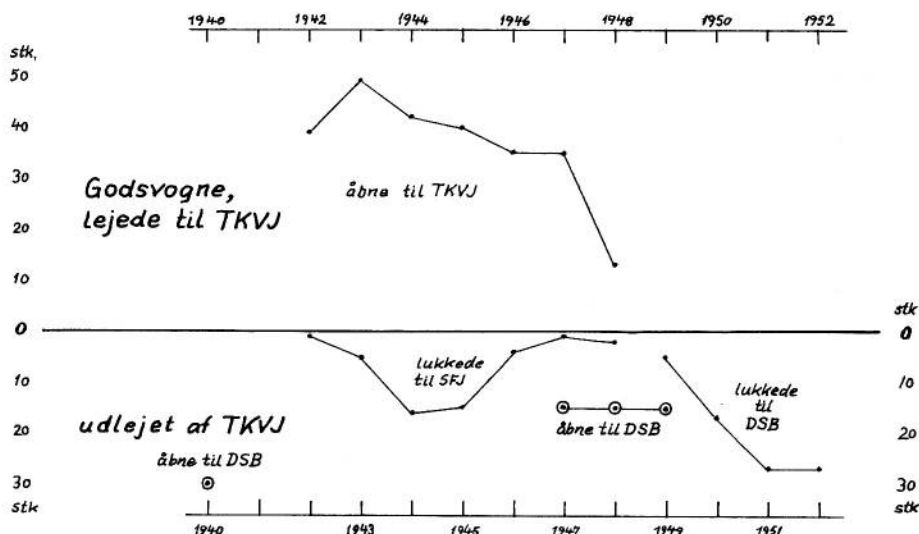


Øverst: DSB PU 9915, ex TKVJ PE 1422 i 1939. Bemærk, at lastgrænsen er sat til 20 t, selv om vognen oprindeligt er konstrueret til 15 t last og på Albert Svendsens eksemplar har det tyske mærke for 15 t-vogne: En halvmåne med tallet 15 i øverste, højre hjørne og på gavlene. Foto: Cvk/JB-P.

Midten: Ballastvogne litra TA: 8 af de 10 solgtes til DSB i 1939, tilbage blev kun 1805 med skrue- og 1806 med håndbremse. Her ses 1806 nyrevideret og -malet i 1963. Under krigen var begge vogne "midlertidigt forsynet med Hæk", op til ca. PF-højde. Foto: JB-P 1964.

Nederst: TKVJ TA 1805 udnævntes på sine gamle dage til sprøjtevogn, udstyret med en stor jerntank til sprøjtevæsken. Bremsesets, der havde været anbragt på et jernstativ ligesom på PB-vognene, var for længst aftaget. Foto: JB-P 1964.





Lejevogne til og fra TKVJ 1940 ff

krigens tid tillod et moderat overlæs, så vognene kunne udnyttes til det yderste - de fleste skulle jo alligevel kasseres snarest muligt efter krigen!

TRYKLUFT PÅ GODSVOGNE

Efter krigens udbrud begyndte DSB at iværksætte deres længe forberedte bremse-revolution: Indførelsen af trykluftbremse på alle DSB's tog og samtidig afskaffelse af vacuumbremsen på persontogene, efterhånden som der blev installeret tilstrækkeligt mange trykluftanlæg på lokomotiver og vogne. Faktisk lykkedes det DSB i løbet af få år at gå over til trykluftbremse på godstog, og det betød, at også privatbanerne måtte udstyre de godsvogne, der skulle køre ud på DSB's strækninger, med i det mindste trykluftledning.

TKVJ måtte følge med i udviklingen, da de havde en meget stor samtrafik med DSB, og det ses af deres DRM 1944, at man nu havde fået udstyret 8 lukkede og 6 åbne godsvogne med trykluftbremse samt forsynet 29 lukkede og 25 åbne vogne med trykluftledning, så der nu var ialt 68 TKVJ-godsvogne, der kunne køre ud på DSB, mens resten måtte forbeholdes lokale transporter inden for TKVJ's egne spor, hvor man stadig kørte godstogene skruebremsede, selv om det efterhånden blev sværere, da DSB hurtigt var begyndt at fjerne bremsehusene fra deres godsvogne og erstatte dem med åbne platforme, hvor det var lidet behageligt for bremsepersonale at opholde sig under kørslen.

TKVJ's damptrukne persontog benyttede stadig vacuumbremsen, og først efter krigen (1952) fik ét af damplokomotiverne (nr. 12) installeret trykluftpumpe og -ledning til togbremse. Det eksisterer stadig i KLK-regie.

EFTERKRIGSTIDEN

Lige efter Danmarks befrielse og krigens slutning i Europa blev brændselssituationen i Danmark en overgang værre end nogensinde. Det tyske sammenbrud medførte kaos i de brændselsforsyninger, vi trods krigen stadig havde fået fra Tyskland, og det tog nogen tid, inden normale handelsforbindelser var genoprettet med resten af verden. Pludselig blev der derfor stor knaphed på kul til lokomotiverne, og toggangen indskrænktes over hele landet til et hidtil ukendt minimum, da krigen også havde medført, at vi så godt som ingen stødpudelagre havde i landet. Også TKVJ måtte indskrænke driften - ligesom alle andre baner - selv om man rent fysisk havde brændsel nok langs banen, hvis man ville fyre udelukkende med tørv og brunkul i lokomotiverne, og brænde til gasgeneratorerne kunne formentlig stadig skaffes - det skulle i hvert fald ikke importeres.

Der begyndte dog snart igen at komme udenlandsk brændsel til landet, og inden et år var gået, kunne man begynde at afmontere gasgeneratorerne og atter omstille M 1 og M 5 til benzindrif og sætte dieselvognene i normal drift igen.

Benzinvognenes motorer var imidlertid godt "trætte" efter

krigstidens generatorgas-drift, og særlig M 1 var medtaget, den havde jo også omkring 20 år på bagen og måtte vel også bare af den grund siges at have udtjent. Men nye motorvogne kunne ikke umiddelbart skaffes, da materialesituationen i Danmark kun langsomt rettedes op, da der jo også i udlandet var mangel på allehånde materialer på grund af de enorme genopbygningsarbejder, der snarest skulle gennemføres.

SKINNEBUSSE

Allerede før 2. verdenskrig fremkom i Sverige de første "Rälsbussar" fra Hilding Carlsson i Umeå. De første var 2-akslede og for de fleste anvendelser lovlig små og svage, men i 1937 byggedes den første bogieskinnebus til Halmstad-Bolmen Järnväg, og i de følgende år et stort antal af let forbedrede typer til både SJ og diverse svenske privatbaner.

Det var denne type lette motortog, man også i danske jernbanekredse langt om længe havde fået øje på imod krigens slutning, og i juni 1945 tog et 4-mands udvalg fra de danske privatbaner på en studierejse til Sverige, hvor man rejste landet rundt med forskellige skinnebusstyper og blev overbevist om, at sådanne vogne også måtte være noget for de danske privatbaner. Det lykkedes kort efter Scandia at få licens fra Hilding Carlsson så de kunne starte bygningen af en meget lignende, men yderligere forbedret udgave af den svenske rälsbuss, til de danske privatbaner. De danske skinnebusser fik vognkasser med stålskelet, mens de svenskes skelet var af træ, og de danske byggedes i det hele taget noget solidere. De lignede dog i det ydre ganske deres svenske forbilleder.

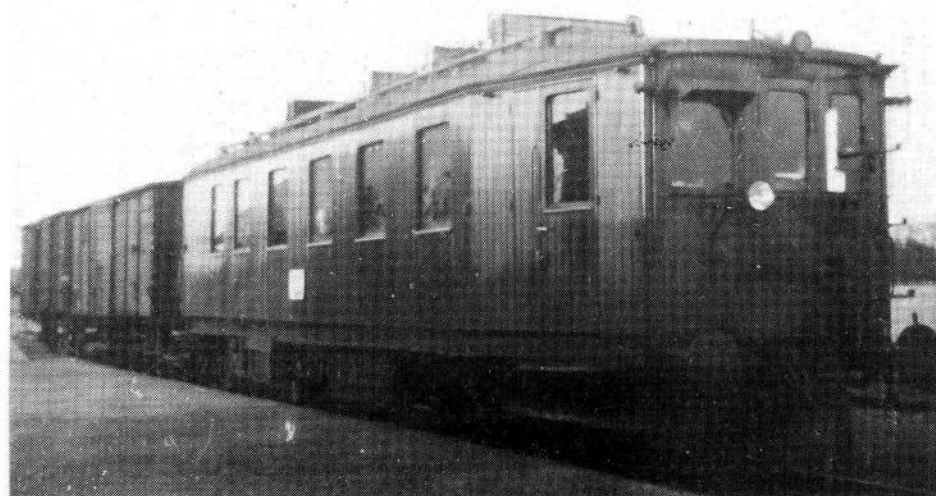
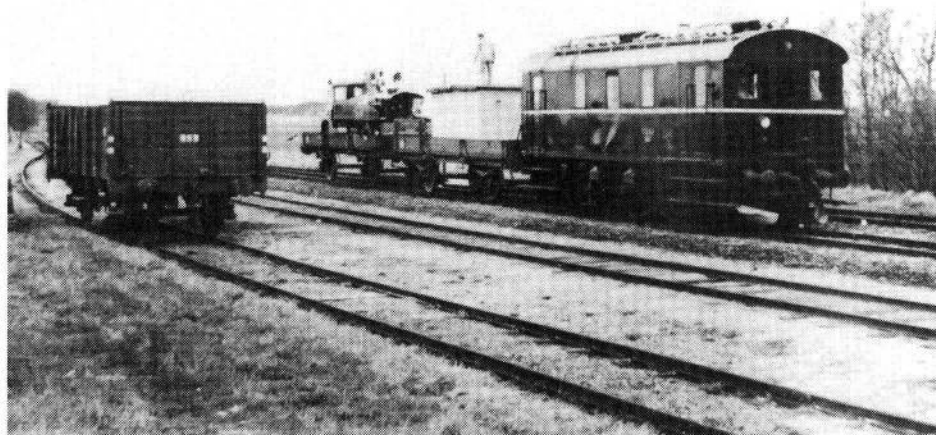
TKVJ bestilte hurtigst muligt 2 skinnebusmotorvogne og 1 bivogn hos Scandia, og de 3 vogne leveredes sidst på året 1947: SM 7 den 25/11, SP 31 den 26/11 og SM 8 den 9/12, så de alle kunne indgå i juletrafikken 1947/48. Det gav straks en væsentlig forbedring af banens kundebetjening i form af flere og hurtigere tog, og man kom efterhånden den utålelige trængsel i togene til livs.

Indførelsen af skinnebusserne gav dog ikke flere passagerer, for samtidig med deres indførelse, begyndte biltrafikken også at komme i gang igen. Men skinnebusserne bevirkede formentlig, at nedgangen i passagertallene blev langsommere, end den ellers ville have været, ikke

mindst da man kort efter (9/2 1948) modtog endnu en skinnebusbivogn SP 32, så man havde to "hele" skinnebustog. 25/3 1949 fik man en tredje motorvogn, SM 9, så man også havde en reserve for nedbrud og værkstedseftersyn m.v. på de to "gamle" motorvogne SM 7-8. Endelig anskaffedes en 2-akslet "rumpeged", SB 41, den 8/7 1949, hvorefter man holdt en pause i skinnebusanskaffelserne, mens passagertallene ret hurtigt faldt, selv om de stadig var mere end dobbelt så høje som i mellemkrigsårene.

SM-MOTORERNE

TKVJ's skinnebus-motorvogne var ganske som de øvrige af 1. serie, bortset fra, at SM 9 leveredes med Scania-Vabis-motor, mens de to foregående leveredes med Frichs-motor. Grunden til denne mærkværdighed var, at Frichs ikke hurtigt nok kunne levere egne motorer til alle de ordrede skinnebusser, men måtte ty til Scania-Vabis, hvis motor man ellers stort set havde kopieret! På den måde fik man ved TKVJ lejlighed til at sammenligne de to motortyper, der på kort sigt viste sig meget jævnbyrdige og i henseende til ydeevne og driftsikkerhed begge opfyldte de krav, man stillede til dem. Man måtte dog konstatere, at Frichs-motoren var lettere at starte, mens Sc-Vb-motoren kun kunne starte, når man gjorde brug af glødespiralerne. Til gengæld havde Sc-Vb-motoren en - for en dieselmotor - ualmindelig blød gang, hvilket var en behagelighed for de rejsende og ikke mindst for føreren, når han sad i motor-enden og hele tiden havde diesel-hakkeren på nærmeste hold, nemlig i motor-kassen lige ved siden af førerpladsen, ganske som i de gamle Triangelvogne. Man konstaterede også, at det var lettere og enklere og dermed hurtigere at skille og samle Frichs-motoren, hvilket var en fordel ved vedligeholdelsen.



Øverst: Ukrudt-sprøjtetog i Gesten 1963. Her er begge ballastvogne i brug, idet en lastvogn med reservetank til sprøjtevæske er anbragt på TA 1806. Toget fremføres af TKVJ M 3", ex HJJ. Foto: Just-A. 1963.

Midten: TKVJ M 2 i Gjesten 1935 med 2 af de store QB-vogne på krogen. Foto: Arkiv P.T.

Nederst: TKVJ M 2 ved Kolding Skov trinbræt med den store post- og bagagevogn EC 91 på slæb. Foto: OWL 1959.

TKVJ MOTOR drifts-nr.	vognens bygge-		aksel- følge	motor		transmis, evt. gear	akselafstand → m ←	l.o.p. (- m -)		tjenestevægt		indre indretning		varme	brem- ser	max. hast. km/h	anm., ændr., skæbne.
	år	sted		nr.	fabriktype			art, hk v. rpm	(mm)	cyli.x Ø x slag	sidepl. faste + klop	toilet, post, bagage	adnæ. t				
M 1	1926	Scnd	-	(1A)(A1)	DWK B 150 v. 1000	6 x 150 x 180 ~ 19,1 l	8,00 + 2,00	13,25	?	28	43 + 7 c. 15 stæpl.	toilet + 3 m ² bagage	køle- vand	TB, S	70	→ trægas 1941-1945 * 1949 til HTJ uden motor: C35	
M 2	1928	Scnd	-	2' B ₀	Fric 632 C " 6175 C D 180 v. 900 D 220 v. 1000	6 x 175 x 240 ~ 37,5 l	8,38 + 1,1/1,25 (m-truck 3,20)	15,555	?	38	50 + 4 c. 16 stæpl.	toilet + 2,5 m ² bagage	koks/ vand	TB, S	70	1938 ny motor * udr. 1962, oph. 1964 → type M ₀ ↓	
M 3	1931	Scnd	-	3' B ₀	Fric 619 C " 6185 CA D 205 v. 750 D 250 v. 1000	~ 46,5 l	8,10 + 1,1/1,25 (m-truck 3,37)	16,50	?	41,9	50 + 4 c. 16 stæpl.	toilet + 4 m ² bagage	koks/ vand	TB, S	60	1951/52 ny motor * brændt 1954 → type M ₀ ↓	
M 4	1932	Fric	124	1' C ₁	Fric 626 C D 375 v. 600	6 x 260 x 330 ~ 108 l	2,86 / 6,30 fast / ialt	9,53	32,0	50,5	-	7 m ² bagage	køle- vand	TB, S	70	1968 til VNJ D12	
M 3"	1933	"	127	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1956 ex. HJJ 3 * 1968 til VNJ: resprædele.	
M 5	1916 1935	Scnd DFA	1382 (A)	1-A	Cont. 16 Z Leyland D 125 v. 1800	~ 10,3 l 6 x 120 x 152 6 x 122 x 140 ~ 9,8 l	(2,8) 5,80 (2,9)	11,50	7,2	16,4	20 + 10 c. 20 stæpl.	7,8 m ² bag.	koks/ vand	TB, H	65	1935 omb. fra D. 61 * 1951 til VNJ M5 → 222 ny dieselmotor * 1970 til KLK.	
M 6	1942	Scnd	Δ 3764	2-A	Fric 610 CAB D 30 v. 2000	6 x 100 x 130 ~ 6,1 l	5,80 + 1,18 truck 1,80	10,43	?	8,6	37 + 8 stæpl.	-	køle vand	vac. Agdr.	> 60	→ trægas til 1945 * 1949 til APB (som vejbus)	
M 2"	1951	Jung	11490	C	MWM RHS 335 S D 360 v. 600	6 x 240 x 360 ~ 98 l	1,35 + 2,60 = 3,95	9,20	42	42	-	-	?	TB, S	30/60	1963 fra Degerfors Järnvärk * 1970 LJM 14	
traktor	1952	Phåb	451	B	Ford V8 " Thomas D 150 v. 1800	~ 3,6 l 8 x 78 x 95 6 x ? x ?	1,60	4,50	7	7	-	-	-	?	25	1966 fra OMB 2 * 1969 til HJJ T1 → 1984 ny motor (diesel?)	
Sm 7	1947	Scnd	19360	(1A)(A1)	Fric 8115 CC D 160 v. 1800	~ 11,6 l 8 x 115 x 140	8,65 + 2,00	14,20	?	12,9	48	toil.	køle- vand	TB, H	75	1968 til VLTJ Sm 12	
Sm 8	"	"	19361	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" " " " 15	
Sm 9	1949	"	19950	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" " " " 13	
Sm 10	1952	"	20753	"	"	"	"	14,28	"	14,2	"	"	"	"	"	" " " " 14	
Sp 31	1947	"	19410	2' 2'	"	"	8,10 + 2,00	12,85	-	8,2	30	postrum	koks/ vand	TB, S	"	" " VNJ Sp 3	
Sp 32	1948	"	19951	"	"	"	"	"	-	"	"	"	"	"	"	"	oph. > 1968
Sp 33	1949	"	20644	"	"	"	"	"	-	"	40	toil + bagage	"	"	"	"	oph. > 1968
Sb 41	1948	"	20653	1-1	"	"	4,00	7,20	-	3,7	-	1,6 L gods	-	"	"	"	oph. > 1968

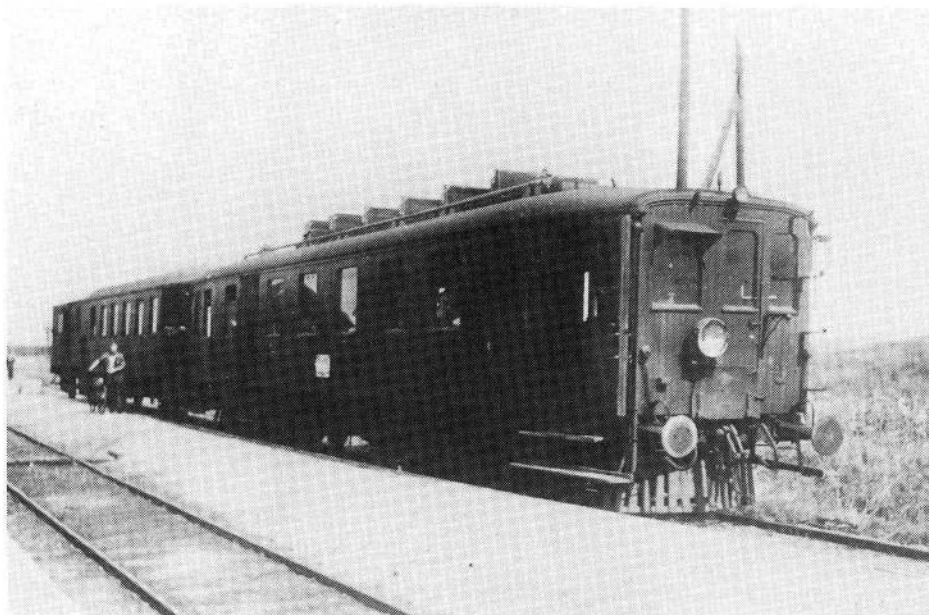
DWK = Deutsche Werke A/G, Werft Kiel. Cont = Continental (USA). MWM = Motoren-Werke Mannheim. Phåb = Pedershåb, Brønderslev.

* Sm 9 kørte 1. halvår med Scania-Vabis motor: 8x115x136 mm

Efter ca. 5 måneder fik man så en ny motor fra Frichs til SM 9, og man skilte sig af med Scania-Vabis-motoren. Man nåede derfor ikke at anstille længerevarende sammenligninger mellem de to motortyper. Senere erfaringer viste, at begge motortyper efter få års drift kunne komme ud for krumtapakselbrud, formentlig på grund af dårligt lejemetal (Sc-Vb) eller urent akselstål (Frichs), og Frichsmotorerne fik ikke sjældent revnede topstykker og knækkede ventiler. Disse sidste ulemper blev dog forebygget ved, at Frichs omkonstruerede topstykkerne til 2. serie af skinebusserne, og disse nye topstykker kunne også anvendes til de gamle motorer, så også de blev mere driftsikre.

POST-BIVOGNE

Mens TKVJ's SM-vogne var af den langt overvejende standardtype, var bivognene lidt afvigende fra standarden. Det var ganske vist den korte model, men rejsegodsrummet var indrettet til postkontor, så man kunne begrænse anvendelsen af de gamle tunge postvogne betydeligt og efterhånden helt kunne lade dem udgå som postvogne. Ud over postrummet, der havde blandede vinduer i gavlen, var SP-vogne indrettet ganske som den korte standardudgave. Såvidt jeg ved, fandtes der kun 4 andre bivogne med denne specielle indretning: HP DS 64-65, HTJ SP 37



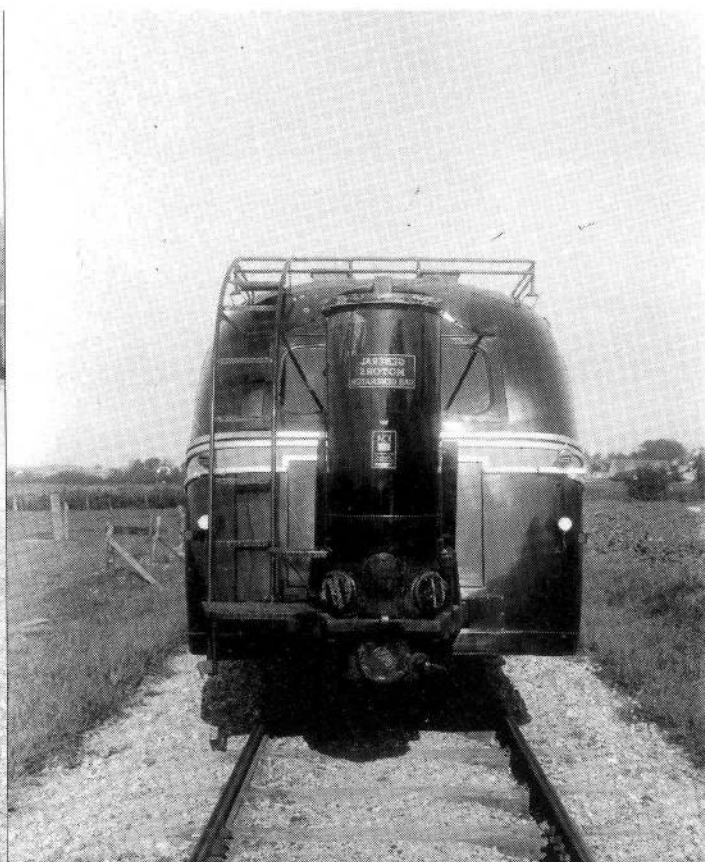
og VNTJ SP 1, men jeg kan ikke udelukke, at andre standardvogne senere kan være ændret på lignende måde.

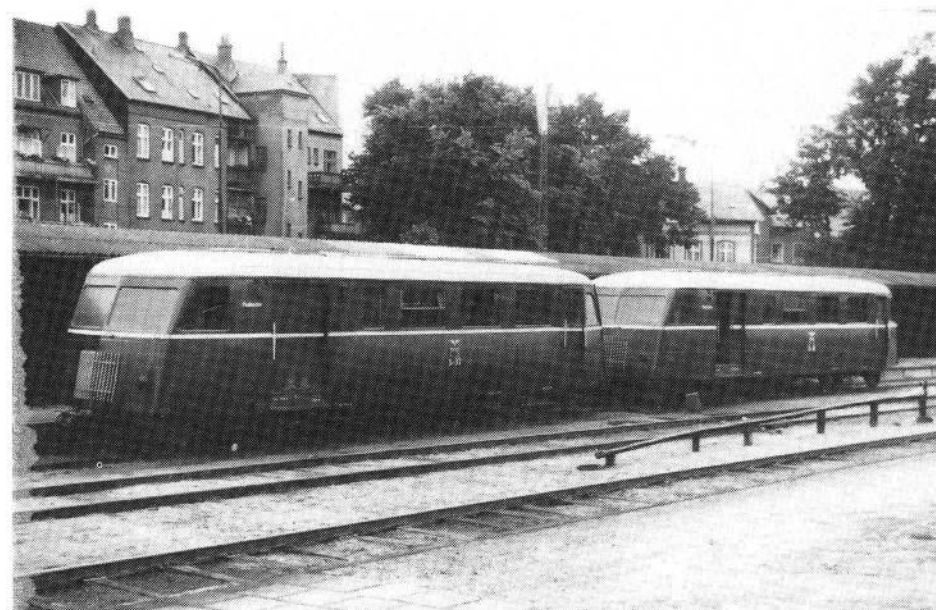
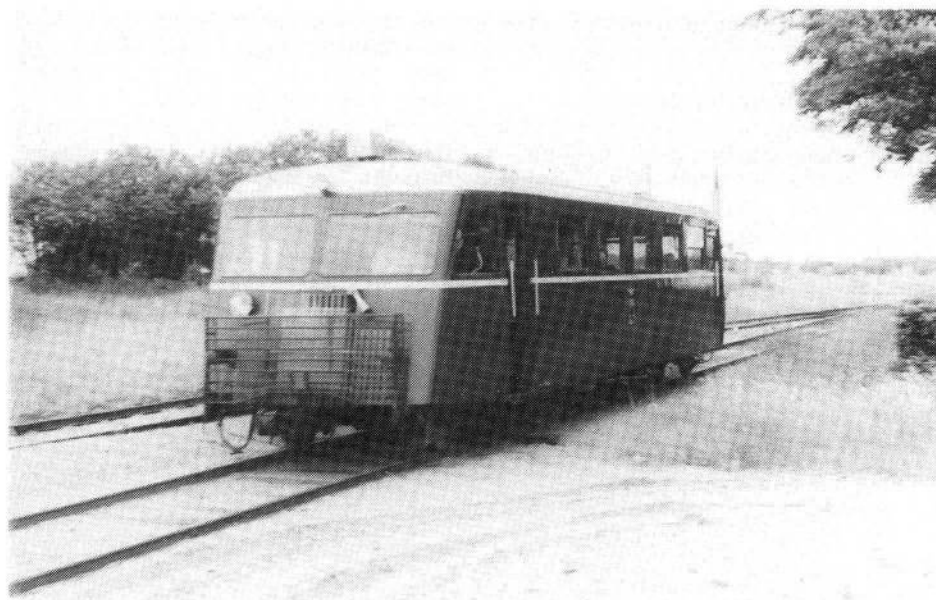
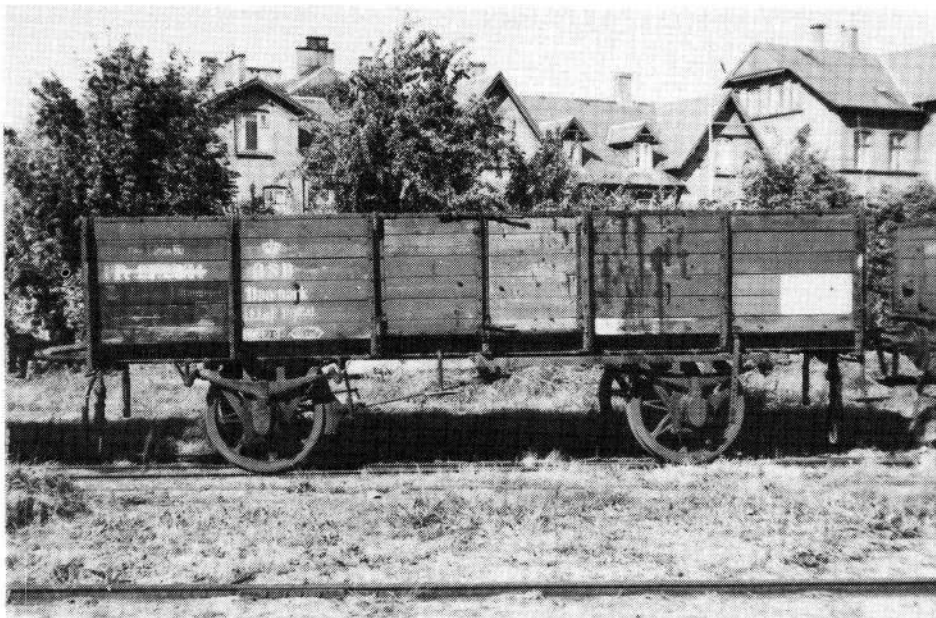
UDRANGERINGER

Da man havde fået de ovenfor omtalte skinebusser, kunne man endelig begynde at udrangere det ringeste af det gamle materiel, og i et brev af 15/7 1949 til ministeriet ansøger man om tilladelse til at sælge M 1 og M 6 "bedst muligt", og man skønner en pris på 25-30.000 kr. for M 1 og 28-33.000 kr. for M 6.

Herover: TKVJ M 3 i Jordrup 1946, set fra den spidse ende, der havde en udpræget lighed med M 2's. På slæb Hayes en C-vogn og en EB-vogn. Foto: Jørgen Nielsen.

Herunder: En af de "store" skine-rutebiler udstyret med "Imbert" gasgenerator fra General Motors. På forenden ses den ekstra gaskøler, anbragt foran den oprindelige motorkøler. Bagpå gasgeneratoren med diverse filtre m.v. anbragt under selve "Kakkelovnen". Arkiv: Alkjær.





M 1 var på det tidspunkt henstillet med udslidt motor og defekt gearkasse, der i øvrigt tilhørte Randers-Hadsund banen, og det lykkedes ikke at få den afsat til videre brug som motorvogn. Den blev derimod i 1949/50 solgt uden maskinanlæg til Høng-Tølløse Jernbane.

I Holbæk indrettedes den til almindelig personvogn med røde lædersæder og pakrum i toiletenden, hvorefter den kørte på HTJ som C 35 i en lang årrække. Sidst i 1960'erne kunne man ikke længere skaffe reservedele til de gamle Kieler-bogier, specielt passende hjulbandager, og man udskiftede derfor i 1969 bogierne med et par træbogier fra en tidligere udrangeret OHJ-vogn. C 35 fik ved samme lejlighed udskiftet det gamle koks-fyr med et moderne oliefyr - så kunne den køre videre i mange år endnu, og den er først blevet endeligt udrangeret i 1987 og solgt til KLK.

Jeg ved ikke, hvor meget TKVJ fik for liget af M 1, men det vides derimod, at M 6 solgtes til Aalborg Privatbaner som vejbus for 30.000 kr. i december 1949. Hvad den blev brugt til ved APB vides ikke med sikkerhed. Det, der er anført herom i "Jernbanen" nr. 2/88, side 40, 2. spalte foroven, stemmer ikke sammen i de 2 kilder. Jeg håber, der senere dukker nye oplysninger frem fra APB, så vi kan følge M 6 til dens bitre ende på de nørrejyske landeveje.

Jeg tvivler på, at den har kørt som skinnerbus deroppe, da den blev leveret som vejbus, og da TKVJ selv beholdt forbogie, der i Kolding ombyggedes til skinnerbusmotorudtagningsapparat: Bogien blev udstyret med en søjle af profiljern, hen over hvilken anbragtes en I-bjælke, der ragede så langt ud over en-

Øverst: Mindste størrelse i P-vogne Blandt de lejede var denne PB med 15,1 m² bund og til 10 t last: SNB PB, Scandia 1897, med stolper af T-jern og døre med jernramme. Det viste eksemplar udrangeredes af DSB inden 1963, hvor Lars Viinholt tog billedet i Nyborg.

Midten: TKVJ SM 7 i Fitting, 1964. Man fjernede senere bagagebæreren på taget af SM-vognene, da de næsten aldrig blev brugt, og anvendelsen sinkede ekspeditionen. Det pynkede også på vognene! Foto: JB-P.

Nederst: TKVJ SP 32 + 31 i Kolding 1967. Bemærk postafdelingen i den nærmeste ende: Påskrift "Postkontor", men intet brevindkast som på de gamle postvogne. Det ses, at gavlruderne er blandede. Foto: JGC

den, at den kunne stikkes ind gennem motor-åbningen i skinnebusgavlen og fastgøres til toppen af motoren. Denne lange arm kunne derefter hæves en smule ved hjælp af en gammel jernbanevognkobling, der kunne trække den nedad i den modsatte ende, hvor en passende kontravægt forhindrede hele apparatet i at gå på næsen ved motorens vægt. Et lignende apparat ved Aalborg Privatbaner var opbygget på en gammel Kielervogsbogie og fik her kælenavnet "Skymasteren" med allusion til den dengang nye flytype ved SAS: Apparatet hævde jo også skinnebusmotoren "til skyerne".

Nu var M 1 og M 6 ude af verden og M 2 fungerede stadig ganske tilfredsstillende, da den så sent som 1938 havde fået en ny MP-motor ilagt.

M 3's RENOVERING OG DØD

M 3's motor var derimod temmelig nedslidt efter at M 3 siden leveringen havde kørt over en million kilometer, og i 1951/52 fik den hos Frichs installeret en MO-motor, der bragte vognen helt op på mærkerne igen og endda forøgede dens effekt mærkbart. MO-motoren ydede nemlig ved normal belastning en smule mere end den gamle motor gjorde ved den yderste overbelastning, så nu gjaldt det om ikke at køre vognen for hårdt, for så var der fare for at brænde den elektriske transmission af.

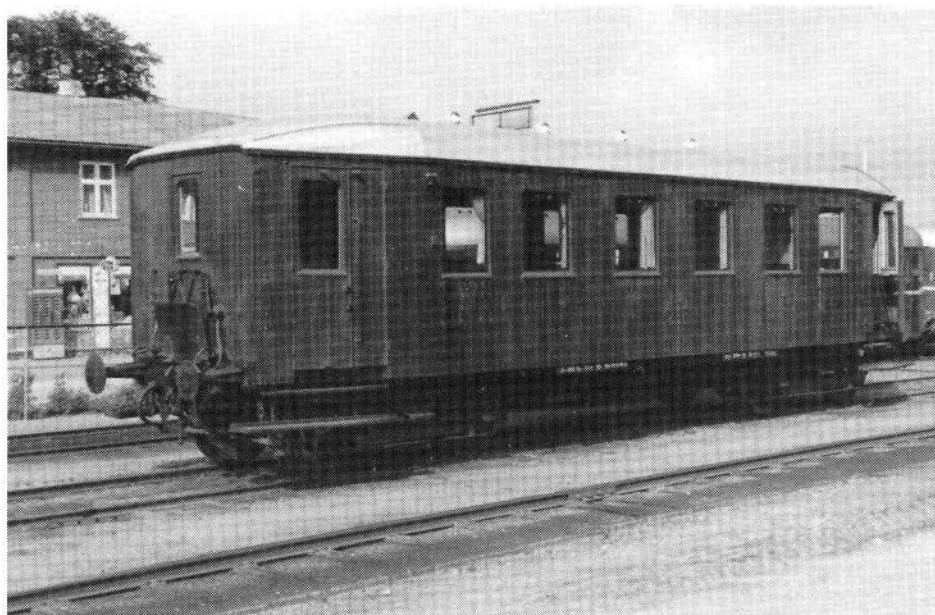
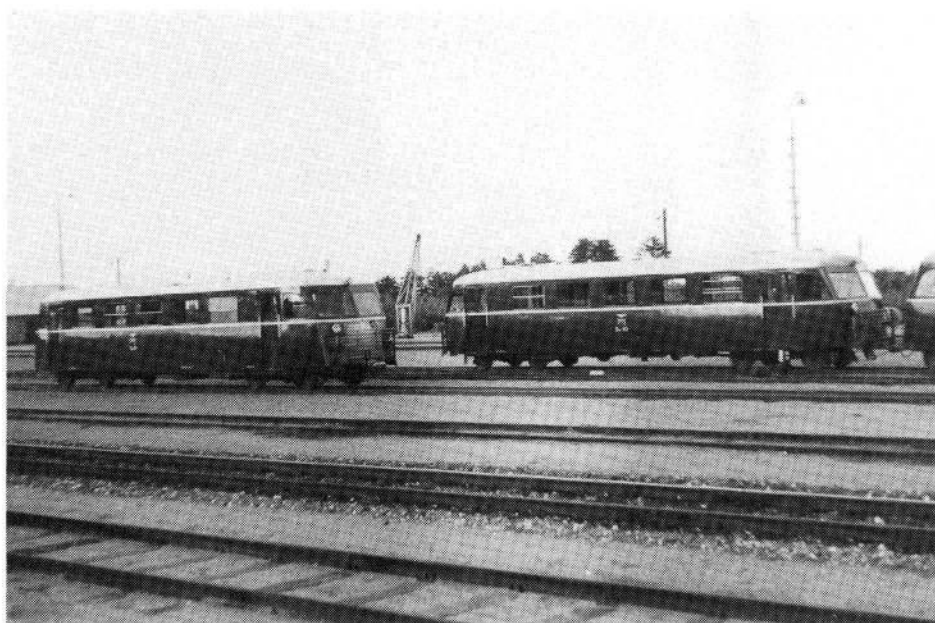
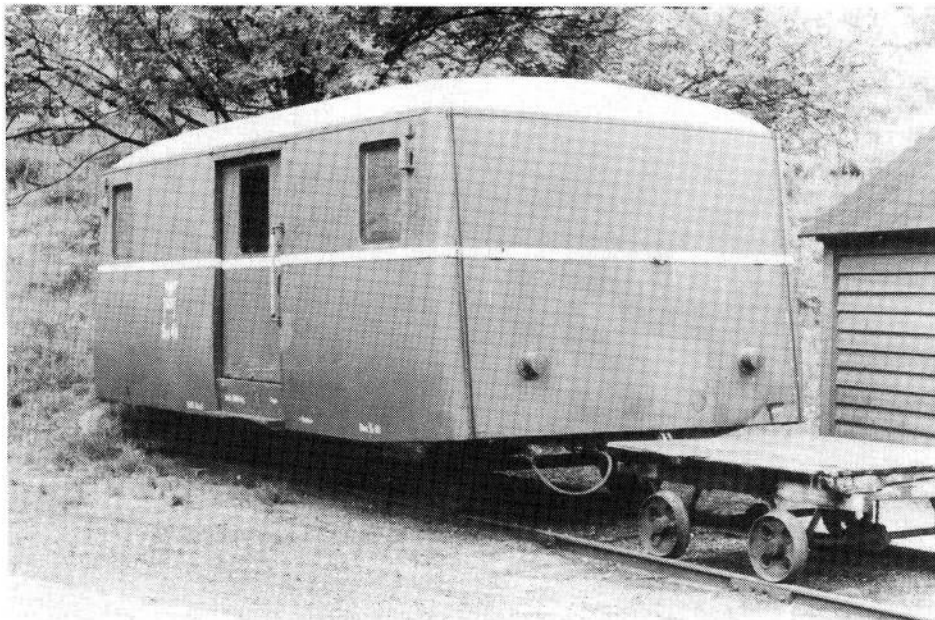
Desværre ville uheldet, at M 3 blev ramt af en ødelæggende brand den 5. juni 1954, så det var en ret kort glæde, TKVJ fik at foryngelseskuren i 1951/52.

M 4 klarede sig bedre med sin gamle motor, der viste sig at holde helt til TKVJ's nedlæg-

Øverst: Her ses den lille "rumpeged" SB 41, godt skubbet af vejen på et blindspor bag en trolje. Den benyttedes vist ikke ret meget - altså SB 41! Foto: Hol 1967.

Midten: Her ses SM 9 og SM 10 på samme billede, og det kan vist godt ses, at fronten på nr. 10 har et større "knæk" lige under vinduerne, hvor gavlen er mere lodret (sic) end på vognene af første serie. At de nye var ca. 10 cm bredere kan næppe ses! Grindsted 1963, foto: Hol.

Nederst: TKVJ M 1, ombygget til HTJ C 35 en nydelig lille personvogn - "for lang til 2 aksler og for kort til bogier". Sidst i 1960'erne kunne de gamle bogier ikke mere, og vognen fik et par 2,5 m træbogier i stedet. Man rettede dog ikke akselafst.-påskriften! Tølløse 1970. Foto: Alkjær.





gelse i 1968, hvorefter den endda levede videre hos Vestbanen som VNJ D 12, der vistnok er driftklar endnu den dag i dag.

M 5 BLEV DIESELVOGN - OG SOLGT!

M 5, "Lille Johannes" havde også ved krigens afslutning en meget slidt motor efter krigsårenes gengasdrift, og den blev så i januar 1950 udskiftet med en 9,8 l/125 hk Leyland dieselmotor. Indtil da havde man pudsig nok haft den ordning, at M 5's motoreftersyn klaredes af "Auto-Centralen" i Vejen: TKVJ-blindtarmen til Vejen havde sandelig sit eget liv, og M 5 kom formentlig kun yderst sjældent til Kolding, så det var godt at have en lokal mand til at pusle om Vejens eget tog.

Man fik dog ikke megen glæde af M 5's reovering, idet Vejen-Gesten-strækningen nedlagdes allerede 31/3 1951, altså kun godt et år efter at vognen havde fået sin nye motor, og den solgtes samme år til Hørve-Vørslev jernbane, hvor den beholdt sit nummer. Den blev her ombygget indvendig, så den fik 26 siddepladser samt toilet. HVJ lukkede 1956, hvorefter vognen overgik til OHJ. Da man efterhånden havde fået moderniseret sit personvognsmateriel ret meget hos OHJ/HTJ, lod man M 5 overgå til baneafdelingen. 1969 henstilledes den efter motorhvari og 1970 solgtes den til KLK. Hos ØSJS i Hårlev fik man



Øverst: I dette view over værkstedsområdet i Kolding ses mellem snenæsen og den gl. sneplov den bageste del af "Skymasteren", hvis højre hjulpar holder inde under sneploven, mens den lange arm er stukket ind gennem plovens agterlem - så fylder det hele ikke så meget. Foto JGC 1968.

Midten: TKVJ's 3. SP, købt brugt fra Aalborg Privatbaner. Det var den, der fik en ekstra fløj i dørene i toilet-enden, og det skulle kunne anes på dette billede - i venstre ende af vognen, som Holtrup var så heldig at forevige i Grindsted i 1963.

Nederst: Et billede fra TKVJ med Df-eren med et skolebørnstog som er sammensat af herlige vogne, som man godt kunne få lyst til at kigge nærmere på. Børnene skulle vist i teatret. Billedet er taget kort før Kolding H, mellem overskæringen ved Fynsvej og maskindepotet. Togstammen forfra: TKVJ C 21, DSB CU" + 2 CU' + CU" + 4 FE + atter en høj DSB "rystevogn" - måske en CX, ialt 10 2-akslede vogne. Foto og tekst: HGC.



ilagt en renoveret Leylandmotor, så M 5 atter blev køreklar og brugbar i KLK's veteranog.

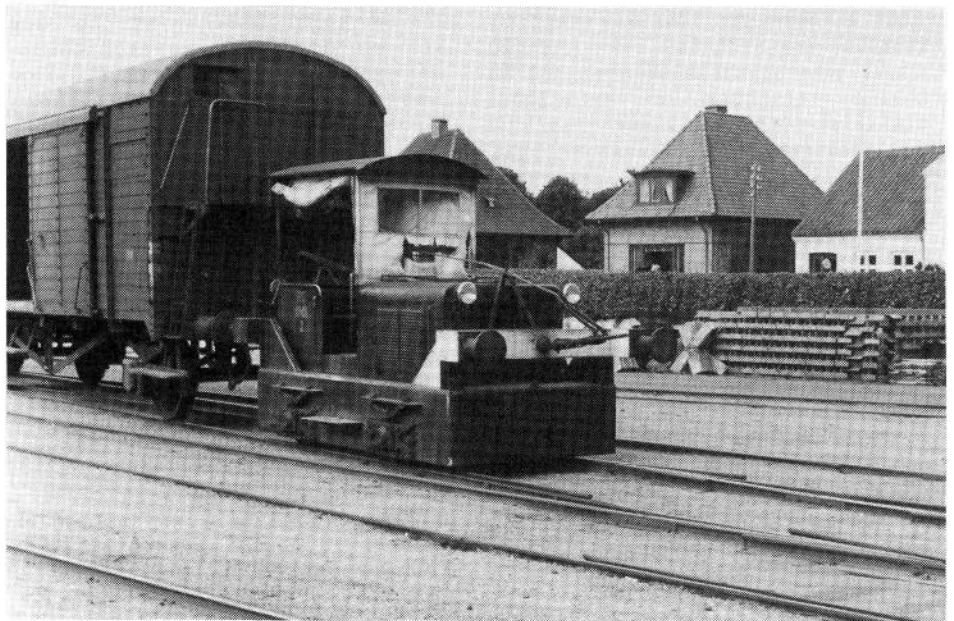
NOK ET SM-SP TOG

De to skinnebustog, man havde fra 1949 + den 3. motorvogn som supplement og reserve var ikke tilstrækkeligt til, at man kunne klare hele persontrafikken med skinnebusser. Man fik derfor lov til at anskaffe endnu en skinnebusmotorvogn, SM 10, denne gang af 2. serie, og den leveredes den 9. april 1952. Det var en standardvogn uden specielle TKVJ-fingeraftryk. Den blev dog pudsigt nok leveret uden motor, idet TKVJ i forvejen havde sikret sig en reservemotor, magen til Frichs-motorerne i SM 7-9, så man fik en serie 2-motorvogn med en serie 1-motor - ikke særlig smart!

Hertil anskaffedes tillige en bivogn, men denne gang købtes en brugt vogn fra Aalborg Privatbaner: APB SP 5', leveret fra Scandia den 14. maj 1949. Det var det, der i Scandias oversigt hed en "Unormal Bivogn", nemlig en kort vogn af 1. serie, men uden bagagerum og derfor 40 siddepladser i stedet for 30. Men den havde, i modsætning til de første bivogne til APB og TKVJ, toilet i den ende med det lille vindue, over for koksfyret.

Såvidt jeg kan se, leveredes der kun 3 bivogne af (omtrent) denne type til de danske privatbaner, og de to andre var af 2. serie fra 1952: HHGB SP 3 og SNNB SP 12, der begge var korte vogne uden rejsegodsrum.

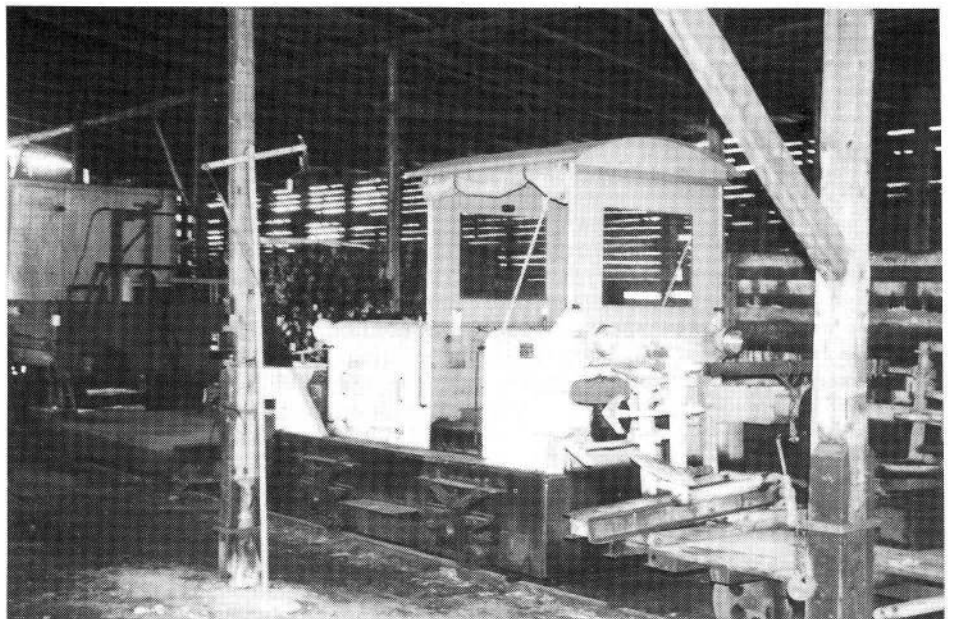
Vognen solgtes til TKVJ i 1953, men allerede i sommeren 1954 fik den hos Scandia en mindre ændring: Dørene i toiletenden fik en lille udvidelse i gavlsiden: en lille, supplerende



Øverst: TKVJ M 2" i Kolding 1963. Fabrikspladen var smuk og letlæselig (ses dog ikke tydeligt på dette billede). Bemærk, at den ikke - som fx DSB's traktor nr. 1 - havde dør og overgang i bagenden. Foto: Hol 1963.

Midten: OMB's traktor nr. 2 i Brenderup 1965. Bemærk den "automatiske" kobling - dovenskabens triumf - som dog ikke faldt i de efterfølgende ejeres smag. TKVJ skiftede den ud med en normal skruekobling. Foto: Hol.

Nederst: OMB-traktoren i TKVJ's store gamle tørveskur ved Kolding maskindepot, nu som TKVJ-traktor uden nummer. Førerhuset er blevet moderniseret med nye ruder og afstivende rundjerns-skråstivere. Foto: JGC 1967.



dørfløj, der muliggjorde indlæsning af stort rejsegods. Det medførte en indskrænkning af det lille, "trekantede" vindue nærmest gavlen, men var ellers ikke meget synligt, da døren gik indad, og den udvendige håndbøjle ganske sad som den plejede - men nu altså på den ekstra dørfløj! Denne gik heller ikke så langt ned som de almindelige foldedøre, den skulle nemlig gå fri af gulvet i vognen, og der var ikke inden for den lille fløj lavet noget fodtrin, som den kunne svinge ind i.

Der indførtes også andre ændringer på skinnebusserne "hen ad vejen". Groth nævner i SP 2/88, side 84, at de "senere" fik "Elektriske bremser", og herom skrev direktør Harboe, Privatbanetilsynet, i en artikel i 1955 (let forkortet): "Da privatbanerne har et meget stort antal niveauoverkørsler, ca. 3 pr. km, har man ønsket at få den i forvejen korte standselængde på 120-140 m fra 70 km/h yderligere forkortet. På en enkelt skinnebus er installeret elektrisk skinnebremse som på en spurvogn, og resultatet var godt: Standselængden forkortet med 20-25%, også i fedtet føre. Men udgiften ville blive ca. 10.000 kr./vogn, hvorfor indførelsen blev opgivet. En betydeligt billigere farebremse er under indførelse: Elektrisk udløsning af trykluftbremsen ved et relais på hver bogie, og man har fået omtrent de samme korte standselængder som ved skinnebremsen - dog ikke i fedtet føre".

Det er formentlig dette sidste arrangement, der indførtes på TKVJ's skinnebusser.

Med de 3 skinnebustog + reserve-SM + rumpegeden var TKVJ nu godt kørende med skinnebusser helt til lukningen i 1968, men man savnede i begyndelsen stærkt den udbrændte M 3, der kunne køre "rigtige" persontog eller små blandede tog og køre i tur med M 2. På privatbanekommissionens spørgsmål om "yderligere moderniseringsønsker inden for tidsrummet 1956-66, d.v.s. indtil det tidspunkt, hvor man må forvente, at skinnebusmateriellet må fornyes", fremsatte man ønske om anskaffelse af en MO-vogn (ca. 900.000 kr.), en bogiepersonvogn (ca. 280.000 kr.) samt ombygning af 4 skinnebus-motorer af 1. serietypen (ca. 40.000 kr.). Man mente at kunne få ca. 300.000 kr. i erstatning fra brandforsikringen for den ødelagte M 3 til hjælp for anskaffelsen af MO-vognen. Der blev dog hverken noget ud af MO- eller personvognsønskerne. I stedet fik man lov til at købe et brugt diesel-

lokomotiv, M 3", magen til M 4, nemlig HJJ DL 303, der kom til TKVJ i 1956 og tjente som reserve for M 4 (og for M 2) til de efterhånden små godstog og enkelte "rigtige" person-, post- eller blandede tog, der stadig forekom i mindre omfang.

DAMPENS SKÆBNE VED TKVJ

Damplokomotiv nr. 13, der havde fået stålfyrrkasse under krigen, blev udrangeret allerede 1950 da dampanvendelsen de seneste år var styrtstykket, så det ikke var særlig nærliggende at renovere udslidte damplokomotiver. Så kom der omkring 1951/52 en uventet opblomstring af brunkulstransporterne, og man lod loko 12 istandsætte og udstyre med trykluftbremse og -ledning til togbremning, fordi diesellokomotivet ikke kunne klare de store godstog, der en kort tid genopstod.

De store transportere var dog kun en døgnflue: dampkilometrene sank igen til en ubetydelighed og 1953 solgte man nr. 13 til ophugning. Man bevarede dog helt til 1960 maskinerne nr. 11, 12 og 14, så på papiret havde man en meget rigelig reserve for dieseltrækraften. I praksis var den nok ikke meget værd, for lokomotiverne var næppe driftsklare, selv om de måske nok kunne genoplives, hvis det blev meget nødvendigt.

1960 udrangerede man endelig nr. 11 og 14, mens nr. 12 fik lov at blive stående helt til banens lukning, hvor den solgtes til KLK.

Den var dog ikke driftsklar mere i 1960, for samme år købte man fra DSB

DF 130

en gammel sydfynsk maskine oprindelig SFB 33, bygget af Henschel 1917. Den blev ikke omnummereret ved TKVJ, men kom faktisk i brug allerede samme år, hvor den kørte 2.390 km. Siden kørte den kun nogle få hundrede km om året, indtil det kun blev til 62 km i 1965/66, hvor den kørte på TKVJ for sidste gang. TKVJ brugte den til enkelte store udflugtstog samt til ballasttog for baneafdelingen, men ellers vist kun til snerydning, som den egnede sig fortræffeligt til, når den fik den store snenæse på. Det viste sig også senere, da den efter TKVJ's nedlæggelse videresolgtes til Odsherredsbanen (OHJ 38). I vinteren 1978/79 kom den dog på en sværere opgave, end den kunne klare, da den flere gange afsporede under rydning af HTJ, og sidste gang væltede halvt om på siden efter afspo-

ring i en kurve på grund af is i sporet i en vejoverskæring. Den havde dog forinden udført et imponerende rydningsarbejde, som ingen af diesellokomotiverne ved OHJ/HTJ kunne have klaret.

DF-maskinen er nok kendt af de fleste jernbaneinteresserede, ikke mindst på grund af, at nr. 38 har kørt så mange damp-særtog på OHJ i de senere år. Vi bør dog lige repetere dens type i store træk. Det drejer sig om en tankmaskine med store sidekasser til vand, og kul bag førerhuset. Akselfølgen er 1'D1', altså en 4-koblet maskine med for- og bagløberne indrettet som bissel-bogier, der indstiller sig radiært i kurverne og giver maskinen en god gang i sporet ved såvel forlæns som baglæns kørsel. Prøvekørsler har vist, at den kunne køre betydelig hurtigere end de angivne 65 km/h, men det havde næppe interesse på TKVJ - snarere på dens hjemmebane SFJ. Som trækraft svarede den nærmest til en D-maskine (deraf DSB's litrering DF!) og det var den største privatbanemaskine i Danmark.

Maskinen eksisterer den dag i dag, idet den 1981 gik til DJK, som nok skal holde liv i den mange år fremover.

Gl. M 2 død

Men tilbage til motorkøretøjerne! I 1954 og fremover havde TKVJ kun én diesel-elektrisk motorvogn tilbage, nemlig den gamle M 2, der efterhånden led af alderdomssvækkelse. Endnu 1960/61 kørte den dog 22.600 km, men året efter kun ialt 1.700 km, hvorefter den henstilledes, og den gik til ophugning i 1964.

NYE M 2" leve!

Som erstatning for gl. M 2 havde man held til at anskaffe et noget særpræget køretøj, en tysk "Wehrmachts-traktor", omtrent magen til DSB's traktor 1", der var "arvet" efter tyskerne, da de 1945 forlod landet, men glemte at tage traktoren med sig.

TKVJ fik køretøjet fra Degerfors Järnværk, ca. 10 km syd for Karlskoga (og lige nord for det geologisk meget interessante sted "Sveafallen", hvor man efter istiden havde verdens største vandfald).

Den store traktor var af en type, udviklet sidst i 1930'erne til militær brug for den tyske hær, men Degerfors' eksemplar var et efterkrigsprodukt, bygget af Jung i 1951. Det var et 360

VEJOVERFØRINGER II

Her fortsætter miniserien. De indledende bemærkninger i SIGNAL-POSTEN nr. 3/1988 gælder også for dette afsnit.

7,5 m overføring Roskilde-Kalundborg, St. 553-54

Således er titlen på hovedtegningen til den jernbetonkonstruktion, der i 1918 afløste den tidligere præsenterede 6,3 m overføring ved Holbæk, hvor forholdene siden hen atter er ændret. Kontrakten lød på ombygning af vejoverføringen, og ved samme lejlighed flyttede DSB for øvrigt sporet en lille smule sidelæns. Faktisk var der regnet med genbrug af pillefundamenter og gelændere (det sidste blev dog som senere nævnt ikke til noget). Men ellers drejede det sig om helt nyt arbejde i jernbeton, så udtrykket ombygning må vel snarest være brugt af bevillingspolitiske grunde. Af de til entreprisekontrakten hørende dokumenter er følgende, som gengives uforkortet, navnlig godt at blive klog af; det fortæller både om den gamle og nye viadukt.

De danske Statsbaner
1918

Særlige Betingelser
for
Ombygning af en Vejoverføring
ved
Holbæk Station.

§ 1. Grundlag for Arbejdet.

For Arbejdet er gældende:

1. Almindelige Betingelser for Arbejder og Leverancer.
2. Fællesbetingelser for Udførelse af Arbejder for Statsbanernes Baneafdeling.
3. Fællesbetingelser for Udførelse af Jernbetonbroer og Betonbroer med indstøbte Drager.
4. Fællesbetingelser for Levering og Udførelse af Jærnarbejder til de Danske Statsbaners Baneafdeling.
5. De udarbejdede to Planer.
6. Nærværende særlige Betingelser.

§ 2. Arbejdets Omfang.

Arbejdsforetagendet omfatter:

1. Opbrækning af det gamle Brodæk, Bjælker m.m.
2. Nedrivning af de gamle Mellempiller og af de øverste

Skifter paa Endepillerne - se Pl. 1. Der er paaregnet delvis Anvendelse af de gamle Fundamenter for Mellempillerne.

3. Bygning af den paa Pl. 2 viste nye 7,5 m Overføring med tilhørende Fløje, Søjler og Fundamenter.
4. De fornødne Udgravninger for de nye Fundamenter og Fløje.
5. Nedtagning og Genopstilling af Rækværket, som f.T. kun bestaar af Sceptre, Haandliste og to Mellemlister, men senere skal forsynes med de viste Kryds - jfr. Pl. 1 og 2.
6. Under Broens Bygning ledes Vognfærdslen ad anden Vej, medens der skal holdes en c. 2 Meter bred Bro for Gaaende. Denne midlertidige Bro tilvebringes af Entreprenøren med Benyttelse af Materialierne for det gamle Broværk m.m.
7. De indvundne Materialier: Granit, Tømmer, Planker, Bolte m.m. tilfalder Statsbanerne og fjernes fra Arbejdspladsen af disse, men skal af Entreprenøren oplægges i Nærheden af Sporet.
8. Murværket af brændte Sten i Mellempillerne - c. 80 m - tilfalder Entreprenøren og skal fjernes af denne.
9. Den paa Rækværket f.T. ophængte Brædeskærm fjernes af Statsbanerne forinden Arbejdets Paabegyndelse.
10. Langs den gamle Bro er ophængt et 6 cm Kabel paa udvendig Side i Holdere, der atter bliver at anvende ved Kablets Ophængning langs udvendig Drager i den nye Bro. Medens Ombygningen foregaar ophænges Kablet midlertidigt under fornævnte Gangbro eller i en over Sporet opstillet Tømmerbuk. Alt ved Entreprenørens Foranstaltning efter nærmere Anvisning af Tilsynet.

§ 3. Fundering.

For Merbeton i Fundamenter udover det i Materialfortegnelsen angivne ydes der en₃ Tillægsbetaling af 50 Kr. pr. m³.

§ 4. Levering af Materialier.

Statsbanerne leverer ikke andre Materialier end c. 1700 løb. m 7 mm Traad.

§ 5. Tidsfrist.

Arbejdet skal være tilendebragt inden 1' November 1918.

§ 6. Særtilbud.

Alternative Tilbud kan kun ventes at komme i Betragtning, naar der tillige indsendes Tilbud paa de udbudte Konstruktioner.

Ved Udarbejdelsen af eventuelle alternative Forslag vil være at regne med følgende Vægte:

Jærnbeton:	2,4 t/m ³
Grovbeton:	2,2 t/m ³
Fyld:	1,8 t/m ³
Vejbefæstelse:	0,6 t/m

samt med følgende bevægelige Belastning:

Ensformig fordelt₂ over hele Brobredden: 400 kg/m².

Ved Beregning af Fortovsudkrægning dog: 500 kg/m².

Vandret Tryk paa Rækværk: 80 kg/m.

En 20 t Tromle, der optager Arealet: 5,20 x 2,20 og med 9 t Fortromle samt 2 x 5,5 t Bagtromle har 3,50 m Akseafstand.

København, Juni 1918.
Chefen for Baneafdelingen.

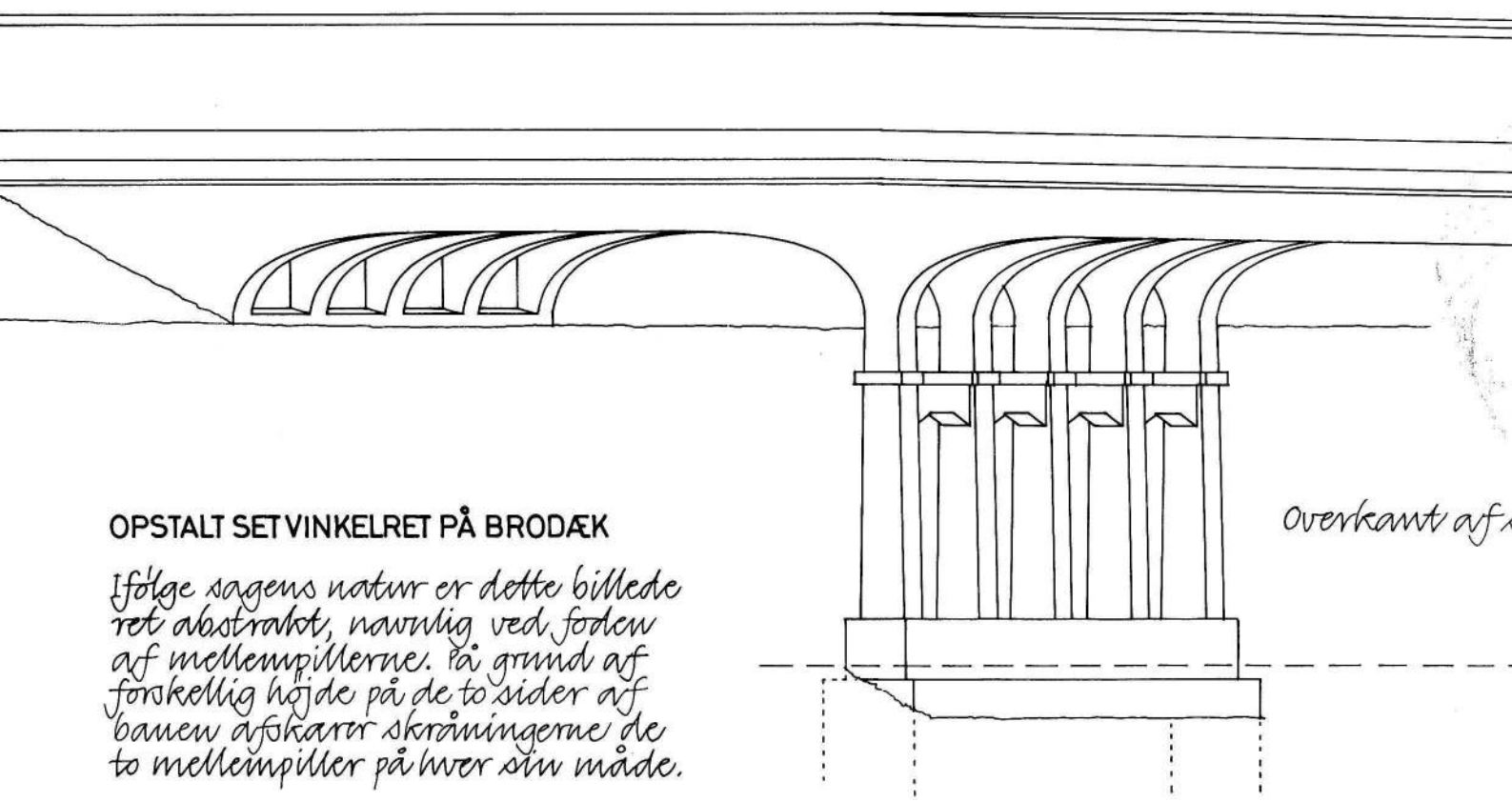
Dokumentet er reproduceret efter håndskrift og er her gengivet med originalens retskrivning og (så vidt muligt) opstilling. Entrepresesummen var 37.500 kr., og entreprenøren skulle stille en sikkerhed på 5% af entrepresesummen. Kontrakten blev underskrevet i slutningen af juli 1918. To måneder senere accepterede DSB et tilbud fra entreprenøren på udførelse af "Jærnbetonrækværk" i stedet for ændring og genbrug af jerngelænderne. Merprisen var 1962,70 kr., og så skulle DSB beholde det gamle rækværk. Signalpostens tegning viser overføringen, som den derefter blev udført. Ændringen, som (i hvert fald i en lang årrække) gav mindre vedligeholdelse, skyldtes sikkerhedshensyn. Højden var nu 1,5 m over fortovsniveauet mod før knapt 1 m, og børn kunne ikke kravle igennem, når der ingen åbninger var! Arbejdet blev af en eller anden grund forsinket, men det har åbenbart ikke været entreprenørens skyld, for i brev af 10. november 1919 til ham fra generaldirektoratet hedder det: "Under Henvisning til Deres Skrivelse af 17' Juni d.A. vedrørende Fritagelse for Bøde for forsinket Udførelse af Ombygningen af 7,5 Overføring, Holbæk, (Kontrakt af 26-30/7 1918) meddeles herved, at Ministeren for offentlige Arbejder, hvem Sagen har været forelagt, efter Omstændighederne har bifaldet, at Bøden eftergives". - Et godt eksempel på kancellistil,

E 7,5 m VEJOVERFØRING MED 60° SKÆRINGSVINKEL

Vandret i længderetningen

*

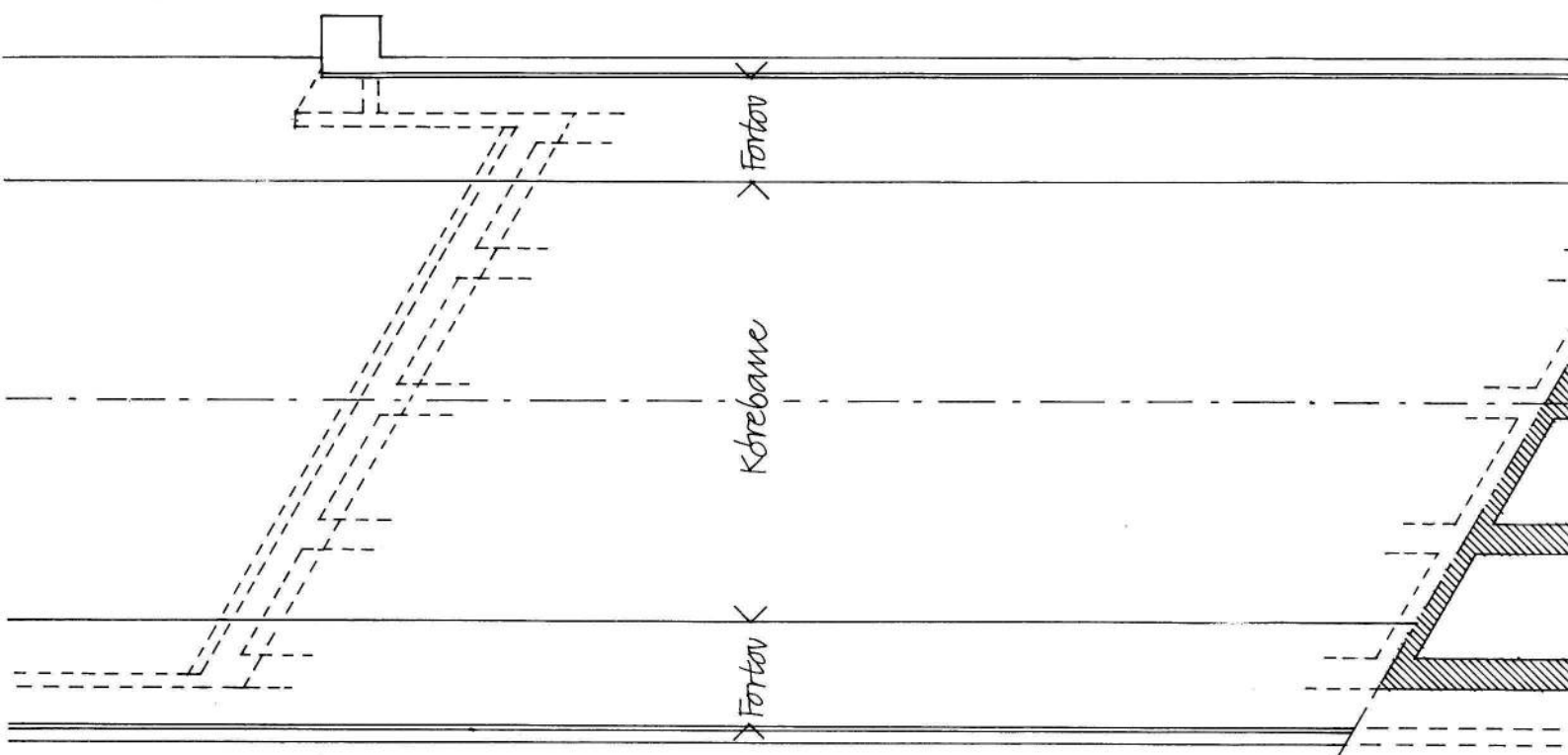
Længdefald 2 cm pr. m



OPSTALT SET VINKELRET PÅ BRODÆK

Ifølge sagens natur er dette billede ret abstrakt, navnlig ved foden af mellempillerne. På grund af forskellig højde på de to sider af banen afskærer skræningerne de to mellempiller på hver sin måde.

Overkant af



BRODÆK SET OVENFRA

VANDRET SET

Den tilgrundliggende tegning fra DSB (april 1917) viser ikke, hvorvidt kørebanelen som gjorde - eller om der (til at begynde med) overhovedet var førtov uden for selve vej

2. Posthistorisk Tidsskrift, 1983: 2, s. 1-13: Jan Bendix: Kjøbenhavns Ba-
negaards Kassetømningsstempler (- i perioden 1880-1918)

Bytrafik, 1984: 3, s. 111-115: Frederiksberg bybane.

Kollektiv trafik, 1985: 3, s. 4-9: Kaj Hansen: Bybane: Lufthavnen-Hoved-
banegården-Vanløse.

JB, 1986: 5, s. 100-103: Jan Forslund: Høje Tåstrup station indviet.

Arkitekten, 1986: 14, s. 317-320: Hegner Christiansen, Jørgen: Hovedbane-
gården i Høje Tåstrup - et fata morgana på Heden?

Ingeniøren, 1987: 11, sekt. 1, s. 8: Ebbe Seilman: Nye S-tog udfordrer
gammel køreplan. Københavns nærtrafik kører stadig i tempoet fra 1934.

Signalposten, 1987: 2, s. 90-94: Povl Wind Skadhauge: Tanker ved et jubi-
læum. Lidt om Københavns hovedgård som fyldte 75 år 1. december 1986.
("Hvordan fungerer den som hovedbanegård")

DET LOLLAND-FALSTERSKE JERNBANESKAB:

1. Christiansen, Hans Gerner: Nedbrudt lyntog. (HGC: For fuld damp. 1977,
s. 8-27). (Novelle)

2. Signalposten, 1986: 4, s. 193-197: J.B.-P.: Nogle tog på Falsterbanen
1893-1937. ("Forskjelligt")

NORDVESTBANEN:

2. JB, 1974: 2, s. 9-11: Peer Thomassen: Holbæk station 1874-1974.

DEN SJÆLLANDSKE SYDBANE:

1. Christiansen, Hans Gerner: Nedbrudt lyntog. (HGC: For fuld damp. 1977,
s. 8-27). (Novelle)

Christensen, Karl K.: Den magisk dragende og spændende station. (KKC: På
de gyngende farlige brædder. 1983, s. 20-21). (Om ansættelse ved Masned-
sund station 1903-1916)

2. Vor Stand, 1968: 11, s. 175-178: Jan Raben: Det er såmænd nemt. (Om køb
af Herlufmagle station)

Årbog for Historisk Samfund for Præstø Amt, 1985, s. 6-79: P. Michelsen:
Næstved 1870. Da banen kom til byen. (S. 15-18: Anlæggelsen af Den Syd-
sjællandske Jernbane / s. 50-52: Landtransport, post og telegraf)

DEN SJÆLLANDSKE VESTBANE:

2. Signalposten, 1987: 2, s. 79-83: E.V.P.: Hændelse på morgenvagten eller
lidt om dagliglivet en dag i 1957 - for netop 30 år siden. ("Kupesnak")

JEPPE HANSEN:

DANSKE JERNBANESTRÆKNINGER 1844 -

En bibliografi.

Supplement 1984-1988

Den litteraturliste, der kommer her, er supplement nr. 2 samt rettelser til
heftet med samme titel, der udkom 1981 + den første rettellesliste i SIGNALPOSTEN,
1985, nr. 1, side 21-28.

Også her er der - for at gøre denne litteraturliste så kort som mulig - kun
som ordningsord nævnt banens forkortelse (privatbaner) eller navn (DSB). Hvad angår
øvrige ting (banens data, stoffets opdeling i bøger (1), tidsskriftsartikler (2) og
aviser (3) o.l.) henvises til 1981-heftet.

Uden at være frimærkesamler (udover et mindre antal 3-kroners mærker m.v.)
har jeg fundet frem til, hvilken rig kilde frimærke-området - helt naturligt - har
tilført jernbanelitteraturen. Specielt de mange hefter, der i de senere år er udgivet
i forbindelse med frimærkeudstillinger rundt om i landet, har ofte én eller flere
artikler med jernbane-relevans. Så mange som opdriveligt er taget med her - men flere
må eksistere og vil blive dækket fremover.

Sluttelig en lille, særpræget statistisk ting: Første (1981-1984) og andet
supplement (1984-1988) dækker ikke bare stort set det samme antal år, men har også
stort set samme antal artikler. - Er inertien virkelig så stor inden for dansk
jernbanelitteratur?!

Og endelig: På det allersidste er en af dansk jernbanelitteraturs aller-
største, både kvalitets- som kvantitetsmæssigt, nemlig Peer Thomassen afgået ved
døden. Som jeg har skrevet andetsteds, var hans kvaliteter - trods svagere år på det
sidste - så lysende, at man uden tvivl kan sige, at det fremover vil være lidt mindre
morsomt at læse jernbanebøger om Danmark. - Året være hans minde!

Denne fortegnelses redaktion er afsluttet 15. 9. 1988.

JEPPE HANSEN

KØBENHAVN-ROSKILDE:

I. PRIVATBANER:

- AAAJ:** 2. Vor Stand, 1963: 12, s. 184-186: SAG: Klosterbanen
- AB:** 1. Fabricius Storm, Leif: Amagers posthistorie. (Heri s. 35 ff: Amagerbanen) (25 år med filateli. 1982, s. 7-56).
- Fafner, Hans Henrik: Amagerbanen. Tellus, 1985. 62 s. ill. 97.60. (udvidet bogudgave af den biblioteksskole-opgave, der udkom 1983).
- Wilcke, Birger: Damptog til Dragør. Amagerbanens historie. BaneBøger, 1986. 98 s. ill. 129.00.
- ABA:** 2. JB, 1986: 4, s. 64-75 + 6, s. 132-139 + 1987: 1, s. 13-17 (=25 s.): Birger Wilcke: Amtsbannerne på Ais, 1-3.
- AHB:** 3. 1.4.1969, Aalb.Amtst.: Bent Bjørn Christensen: Ingen glædesblus langs Hvalpsundbanens legeme.
- 10.8.1986, Aalb. St.: Bertel Bavngaard: I skinnébussens spor. Oplev den himmerlandske natur på cykel fra Nibe til Haubro.
- AHJ:** 3. 14.6.1985, Aalb. St.: Lars Brix: Glæden kender ingen grænser. (Om Limfjordsbanen).
- APB:** 1. Vejen ad hvilken - . APB, 1935. 18 s. ill. (Turistmæssig beskrivelse af privatbaneturene).
- DBJ:** 2. Vor Stand, 1968: 10, s. 161-163: SAG: Danske baner på klippegrund.
- FFJ:** 2. Vor Stand, 1968: 12, s. 197: SAG: Rationelt sporværktøj. (Om nedlæggelsen af Nørresundby-Søby).
- FJ:** 1. Jørgensen, Svend: Faxe Jernbane. (S.J.: Danske industridamplokomotiver. 1984. Bd. 1, s. 6-19).
2. Tipvogten, 1985: 4, s. 14-17: Bent Hansen: Faxe Jernbane's første lokomotiv(er).
- GDS:** 1. Malling, Elisabeth: Jernbaner. (E.M.: Bibliografi over Tibirke Sogn 1900-1970. Arkivforeningen, Helsing kommunens lokalhistoriske arkiv. 1981, s. 72-73).

1. Rich, J. Chr.: Om den Roeskildske Jernbanes tilblivelse 1840-47. (Rofrim 87. 1987, s. 13-26).(Om banens datidige postforbindelser)

2. Glostrupbogen, 1970, s. 81-92: Jørgen Erik Nielsen: En episode fra jernbanens bygning. (Hvorledes datidens aviser opfattede et slagsmål mellem en tysk jernbanearbejder og en sjællænder)

Signalposten, 1987: 2, s. 67-71: J.G.: Spredte glimt fra jernbanens barn-dom.

KØBENHAVNSKE STRÆKNINGER:

1. Røgend, Sven: Jernbaner på frederiksbergsk grund. (Frederiksberg gennem tiderne. 1966. Bd. 11, s. 102-136)
- Christensen, Karl K.: På de gyngende farlige brædder. En jernbanemands erindringer 1897-1927. Pen-Press, 1983. 31 s. ill. 37.00. (Om ansættelse 1896-1903 + 1916-1927)
- Bybane i København. DSB, 1985. 6 s. ill.
- Thomassen, Peer: Nørrebro stationer gennem 100 år. 1. juli 1886-1986. BaneBøger. 1986. 48 s. ill. 69.00.
- CowConsult: Dan Link - støjundersøgelse. Strækningen i Københavns og Frederiksberg Kommuner. DSB. Økonomitjenesten. Planlægningskontoret. 1986. 86 s. ill. Gratis.
2. Det Ny Aarhundrede, 1905/06: 2, s. 285-291 + 1906/07: 1, s. 77-89 (= 20 s.): Anders Hvass: Kjøbenhavns Personbanegaard. Historisk udvikling.
- Historiske Meddelelser om København. 1971, s. 50-86: Jens Vibæk: Københavns anden hovedbanegård. Striden om banegårdsflytningen 1859-1863.
- Bytrafik, 1974: 1, s. 29-36: Kaj Hansen: S-banen 40 år.
- Bytrafik, 1976: 6, s. 139-142: Poul Mølgaard: Videreførelsen af Køgebugtbanen.
- Bytrafik, 1978: 5, s. 131-138: Bent Jørgensen: Afsked med de gamle S-tog.
- Bytrafik, 1979: 5, s. 135-139: Poul Mølgaard: Køgebugt-banens 3. etape indviet.
- Bytrafik, 1980: 3, s. 67-72: Kaj Hansen og Bent Jørgensen: Lokalbane til Amager, Gladsaxe og Frederiksberg.
- DSB-bladet, 1981: 3, s. 20-21 + 5, s. 20-21: Richard Køller: Historien bag stationsnavnene, nr. 1 + 3. (Nr. 2 ses ikke!!)
- JB, 1983: 3, s. 56-61: Kaj O. Poulsen: Restaurationen af Østerport Station.

II b. DSB, ØST FOR STOREBÆLT.

FREDERIKSUNDBANEN:

3. 4.3.1988, Berl.Tid.: Hanne Guldberg Mikkelson: Modulernes tyranni.

HARESBOVBANEN:

1. Lebech, Mogens: Slangerbunbanen og sporvognen. (M.L.: Gladsaxe-bogen. 1971. Bd. 2, s. 106-125)
Thomasen, Peer: "Lygten". (P.T.: Nørrebro stationer gennem 100 år. 1. juli 1986-1986. 1986, s. 40-47)
2. Werther, H.G.: Skovminder fra Gladsaxe. (Årsskrift/Historisk-Topografisk Selskab for Gladsaxe Kommune. 1982, s. 21-35). (S. 27-33: "Slangerbunbanen ved Skovbrynet")

KYSTBANEN:

1. Christiansen, Hans Gerner: Hr. Suresen. (HGC: For fuld damp. 1977, s. 28-39). (Novelle)
2. Signalposten, 1982: 1, s. 19-22: Den Nordsjællandske Jernbane. (Bygnings-tegninger 1862 fra Rothes Arkiv af stationsbygningerne i Charlottenlund og Hellerup)
Helsingør Kommunes Museer. 1984, s. 53-78: Kaj Hansen: Sommerophold i Espergærde 1915-1934. (S. 53-56: "Toggang og togafgang")
DSB-bladet, 1986: 3, s. 5-6: Michael Varming: Frygt for modernisering af smuk, gammel station. (Læserbrev om Skodsborg Station)
Ingeniøren, 1986: 11, sektion 1, s. 17: Erik Herse: Bedre forretning end forventet. Nu tages der hul på den største tekniske landvinding nogen-sinde indenfor etaten. (DSB's elektrificering)
3. 17.6.1984, Frederiksborg Amts Avis: Per Krogh: Kystbanen får verdens mest avancerede el-lokomotiver.
16.2.1986, Frederiksborg Amts Avis: Tove Bredahl Sørensen: Jernbanepaladset under ombygning. (Om Helsingør Station)

GDS:

1. Hansen, Peter Roland: Fugl Phønix. En gammel togvogn vender tilbage. Helsingør Jernbaneklub, 1985. 31 s. ill. 20.00 (Exp.: Bent Hansen, Udsigtsbakken 23, 3460 Birkerød)
Poulsen, John: Nordsjælland. Gribskovbanen. (J.P.: Gennemgaaende vogn til privatbanen. 1985, s. 20-26)
Christiansen, Hans Gerner: Gribskovbanen. GDS - Gribskov Dampsporvogn, senere Gribskov Driftsselskab. (HGC: Danske privatbaner. 1987, s. 61-66)
2. Vor Stand, 1968: 1, s. 13-15: E.L.P.: Dampvogne på sporveje. (Om "Rowan's system" på GDS)
Folk og Minder fra Nordsjælland, 1979, s. 5-7: Svend Nielsen: Åbnede for skovens herligheder.
Jul i Hillerød, 1979, s. 3-4 + 6: Sv.: Banen har 100 år at feste for - men ingen penge at feste for.
3. 18.7.1986, Jydske Tidende: M.H. Spies: Pansertoget i Gribskov. (Ironisk forslag om et sådant som et "ikke-truende forsvar baseret på små, spredte enheder og forsvarsanlæg")

HA:

1. Poulsen, John: Hirtshalsbanen. (J.P.: Gennemgaaende vogn til privatbanen. 1985, s. 52-53)
3. 29.11.1985, Vendsyssel Tidende: Poul Wilhelmsen: Jernbane til Bindslev overhalet af rutebiler.

HÅJ:

1. Amtsbanegården. (Brændstrup-bogen. 1980, s. 82-87)
Rich, J. Chr.: Haderslev-Christiansfeld 1920-32. (Hafila 82. 1982, s. 33-41). (Om postforbindelserne på denne bane)
Thomsen, Niels Thorvald: Erindringer fra Haderslev. Barndom i bøndergår-dene, ansat ved amtsbanen, mælkeforhandler. Interviewer: Henrik Fangel. Haderslev Byhistoriske Arkiv/Haderslev Arkiv- og Museumsforening, 1983. 83 s. ill. I.i.B. (Erindringsserien, 10). (Exp.: Karl Erik Olesen, Gåskergade 26, 6100 Haderslev)
Kaatmann, Christian: Stationsbyer i Sønderjylland - Toflund og Hjordkær. Institut for Grænseregionsforskning, 1985. 69 s. ill. 60.00.

2. Posthistorisk Tidsskrift, 1985: 1, s. 8-18: J. Chr. Rich: Banen Haderslev -Aaresund. (Om dens postforhold 1903-1937)

HBS:

1. Hagelsten, Johs. E.: Dampvogne med varmeapparat og sivsko + "No kommer a"-veteranbane. (J.E.H.: Af Vrads' saga. 1974, s. 94-101)

HPRJ:

1. NB: DJK, 33: Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1897-1972. Bd. 2: 1947-1972. 1972. 67 s. ill. 20.50 er kun skrevet af P. Thomassen!

ÅRHUS-RYOMGÅRD-GRENÅ:

1. Århus Nærbane - en analyse af rejsemønstret. Af Birger Arenholt Christensen m.fl. Geografisk Institut. Århus Universitet, 1980. Bd. 1 (115 s.) ill. (Skrifter, 40)
2. Bytrafik, 1979: 5, s. 140-144: Poul Gunder Nielsen: Århus nærbane åbnet. Kommunen, 1979: 2, s. 5 + 10: Hensygnende jernbane nord for Århus får nyt liv som nærbane.
Togfløjten, 1985: 3, s. 11-23: Ole Linå Jørgensen: Østbanegården - en stump Århushistorie.
Det talte man om ... 1986, s. 120-125: Henrik Vedel-Smith: Bybane i Århus? (Præsentation af J. Humlums forslag fra 1962)

HFHJ: 1. Poulsen, John: Frederiksværkbanen. (J.P.: Gennemgaaende vogn til privatbanen. 1985, s. 27-32)

Sørensen, Kurt: Fergefarten over fjorden. En historie om forbindelserne mellem Rørvig og Nordsjælland. Engel, 1985. 16 s. ill. 25.00

HH: Christiansen, Hans Gerner: Frederiksværkbanen. HFHJ - Hillerød-Frederiks-værk-Hundested Jernbane. (HGC: Danske privatbaner. 1987, s. 55-60)

HH: 2. Vendsysseliske Årbøger, 1985, s. 49-58: Frank Z. Nielsen: Hørbybanens anlæggelse i 1913. Stationens betydning for Sæsing-området.

HHGB: 1. Poulsen, John: Hornbækbanen. (J.P.: Gennemgaaende vogn til privatbanen. 1985, s. 27-32)

Christiansen, Hans Gerner: Hornbækbanen. HHGB - Helsingør-Hornbæk-Gilleleje-Banen. (HGC: Danske privatbaner. 1987, s. 67-71)

HHJ: 1. Brandtoft, Arne m.fl.: Jernbaneforbindelsen Århus-Odder. (Energiforbrug til persontransport). (Ressourcebesparende byudvikling. 1978, s. 73-76)

Christiansen, Hans Gerner: Odderbanen. HHJ - Hads-Herreeds Jernbane, senere Hads-Ning Herreders Jernbane. (HGC: Danske privatbaner. 1987, s. 31-36)

2. Allt Om Hobby, 1980: 6, s. 36-38: Leif Elgh: Tåget til Odder. (Månadens Spårplan).

Modeltoget, 1984: 3, s. 24-28 + 4, s. 20-22: Thomas Tjørnehøj: Odderbanens 100-års jubilæum, 1-2.

Signalposten, 1986: 4, s. 170-173: Koncession paa Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Hou Havn over Odder til et Punkt paa Statsbanen mellem Skanderborg og Aarhus. ("Jernbanens Grundlove"). (4.9.1882)

Togfløjten, 1987: 1, s. 3-6: Mogens Duus: Hads-Ning Herreders Veteranjernbane.

JB, 1987: 6, s. 141-143: W. Wessel Hansen og O. Aagaard Frandsen: Odderbanens linieblokanlæg.

HP/a: 1. Christiansen, Hans Gerner: Hirtshalsbanen. H.P. - Hjørring Privatbaner. (HGC: Danske privatbaner. 1987, s. 19-24)

2. JB, 1971: 8, s. 5-9: W. Wessel Hansen: Sikringsmæssige moderniseringer på Hjørring Privatbaner.

JB, 1982: 3, s. 54-55: Poul Andersen og Ole Linå Jørgensen: Et vemodigt farvel ... (...til den gamle remise i Hjørring!)

DU ER STADIG -

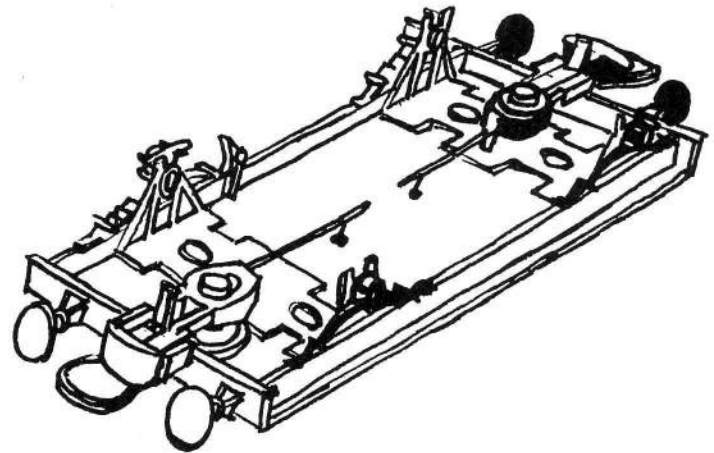


»PÅ SPORET«

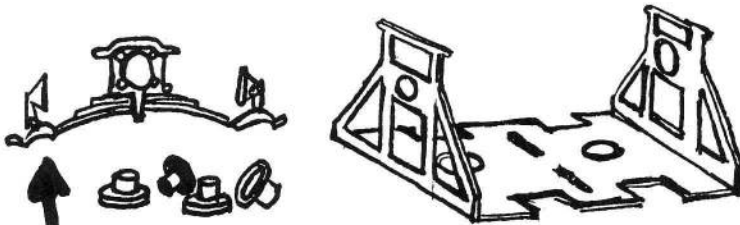
VESTERBROGADE 165 - 1800 KØBENHAVN V
TELEFON 01 23 16 17 - GIRO 6 49 93 76

EPOKEGØRENDE NYHED TIL MODELVOGNSBYGNING!

MJT-SYSTEM



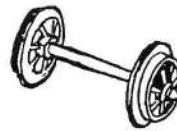
Vejledning medfølger gratis ved 1. køb af MJT-systemet



x4

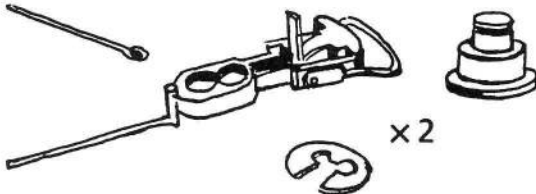
x2

60,-



x2

40,-



x2

40,-



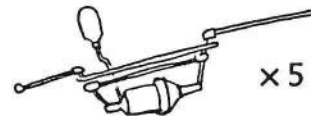
x2

20,-



x4

20,-



x5

25,-



x4

15,-

Bremsecylinder med hjælpeluftbeholder

NYT! PÅ SPORET's Hovedkatalog 1988

NYT!

NYT!

NYT!

★ Rigt illustreret

★ Udkommer 15. oktober

★ Bestil allerede nu DIT eksemplar

25,- kr.

+ 5,- kr. i porto
indsat på giro
6 49 93 76

ÅBNINGSTIDER:

Mandag-torsdag 14.00-17.30
Fredag 14.00-19.00
Lørdag 10.00-13.00

KALENDERE 1989

ALTE LASTER 1989. portrætter af gamle lastbiler. 13 farvefotos 27x40 cm. Kr. 184,75

FRANKH'S LOK-KALENDER '89. Motiver fra Tyskland, Østrig og Schweiz. 13 farvefot. Kr. 91,25

DAS GROSSE EISENBAHN KALENDER 1989. 13 farvefot. 1x30 cm. Kr. 118,00

LOKO-MOTIVE 1989. Frankh's kalender i stort format. 13 farvefot. 27x40 cm. Kr. 184,75

DANSKE JERNBANER

PÅ SPORET AF SVENDBORG-NYBORGBANEN. Arnold Andersen. Træk af den 67-årige strækningens historie med meget anekdotestof og hverdagslivet. 111 s. 93 fot. 17 ill. 1 kort. Kr. 125,00

STRANDVEIENS DAMSPORVEI SELSKAB, 1884-1893. Leo Baunsgaard. 45 s. Gennemill. m/24 fot., 20 tegn. & ill. 2 kort. A4. Kr. 69,00

DAMPLOKOMOTIVER - en grundbog. Hans Gerner Christiansen. 68 s. 21 fot. 35 ill. & rids. Før kr. 98,00 - NU kr. 35,00

DANSKE PRIVATBANER. Hans Gerner Christiansen. 93 s. 37 fot. 1 kort. Før 158,00 - NU Kr. 55,-

TOG FOR BEGYNDERE. Hans Gerner Christiansen. 53 s. 36 fot. 22 ill. NU kr. 35,00

DBJ 1-2. Tegnings- og fotohæfte om De bornholmske Jernbaner, med et fyldigt indledende afsnit om banernes historie. 205 s. A4 tværfORMAT. Kr. 125,00

AMAGERBANEN. Hans Henrik Fafner. 62 s. 28 fot. 2 ill. 3 kortskitser. Kr. 97,60

VANDELBANEN 1897-1957. Viggo F. Hejlesen m. fl. 128 s. 217 fot. 19 ill. 22 stationsplaner og kort. 27x19 cm. Kr. 187,00

..DE LIGNER JO HINANDEN. Historien om MX/MY fortalt ved hjælp af tekst, fotos og tegninger (Lokomotivet særskrift nr. 6). Hans Nygård Jensen. 66 s. 49 fot. 9 tegn. Kr. 55,00

ROEBANERNE. De danske roebaner i billeder og tekst. Svend Jørgensen, Tom Laurtitsen og John Poulsen. 2. udg. 72 s. 4 farvefot. 132 fot. & ill. 8 kort. 25x17 cm. Kr. 129,00

POLITIK PÅ SKINNER. Lokalbanespørgsmålet og Nordfyns privatbaner i dansk trafikpolitik ca. 1920-1970. Steen Ousager. 218 s. Ca. 50 fot. & kort. 25x17 cm. Kr. 188,00

Gennemgående vogn til privatbanen. John Poulsen. 64 s. 120 fot. & ill. 25x17. Kr. 109,00

KØBENHAVNS BANEGARDE. København H. 1. december 1911-1986. John Poulsen. 144 s. 204 fot. 28 ill. 19 kort. 24x17 cm. tværfORMAT. Kr. 164,00

FORSVUNDNE STATIONER. Peer Thomassen. 80 s. 209 fot. 25x17 cm. Beskriver de talrige - ca. 300 stationsbygninger som er blevet nedrevet. Kr. 149,00

RAILWAY ARCHITECTURE. Marcus Binney & David Pearce. Beskriver britiske jernbaners byggeri. 256 s. 207 fot. 9 ill. Indb. Kr. 255,00

BR STEAM IN COLOUR, 1948-1968. Colin Boocock. Varieret, farverigt udvalg af motiver. 112 s. 170 fot. 29x22 cm. indb. Kr. 157,25

BRITISH RAILWAYS IN COLOUR, 1948-1968. A Period of Transition. Colin Boocock. 112 s. 151 farvefot. 2 siderids. A4 indb. Kr. 177,00

UNTER DAMPF. Sarolta Büttner & Wolfgang Banhardt. 112 s. 46 fot. 14 rids. & ill. 22x27 cm indb. Esslingens vigtigste typer damplokomotiver. Kr. 261,00

ALPENBAHNEN IN ÖSTERREICH. Richard Heinersdorf & Franz Marti. 176 s. 8 farvefot. 232 fot. 14 strækninger skildres. 25x21 cm. ib. Kr. 348,00

THE LONDON UNDERGROUND SURFACE STOCK PLANBOOK 1863-1959. Ian Huntley. 64 s. 82 fot. 30 skala tegn. 5 ill. A4. Kr. 137,50

DIE DIESELLOKOMOTIVEN BEI DER DB: Matthias K. Maier. Deres historie, udvikling og indsats. 192 s. 170 farvefot. 3 fot. 8 ill. 21x27 cm. indb. Kr. 424,00

VOM FUHRWERK ZUM INTERCITY. Waggonbau im Wandel der Zeit. Eisenbahn- Strassenbahn-Seilbahnwagen. Wolfgang Messerschmidt. 174 s. Ca. 175 fot. & ill. 27x23 cm. Vognfremstillingen hos Esslingen. Kr. 261,00

DIE SCHÖNEN 60ER JAHRE - Nostlagie in Dampf. Arnold Müll. DB damplokomotiver i farver. 144 s. Ca. 30 farvefot. & 130 fot. 22x27 cm. Indb. Kr. 315,00

DEUTSCHE EISENBAHNEN 1835-1985. Elfriede Rehbein red. DRs jubilæumsbog i anledning af jubilæet. 288 s. 78 farvefot. 290 fot. 30 ill. 11 kort. 22x28 cm. indb. Kr. 216,25

SPEISEWAGEN. 100 Jahre Gastronomie auf der Schiene. 239 s. 199 fot. & ill. 51 vognrids. 24x21 cm. indb. Kr. 267,00

ÖSTERREICHS EISENBAHNEN DAMALS UND HEUTE: Züge und Landschaften im Wandel der Zeit. Georg Wagner. 144 s. 103 farvefot. 93 fot. 4 strækningkort. 22x27 cm. indb. Kr. 369,00

SOIXANTE ANS DE TRACTION A VAPEUR SUR LES RESEAUX FRANCAIS (1907-1967). Lucien Maurice Vilain. 386 s. 440 fot. 27x21 cm. Kr. 261,00

BAHNLAND SCHWEIZ. Andreas Wolfenberger & Hans Peter Treichler. 174 s. 120 farvefot. 35x25 cm indb. Kr. 434,00



Nyboder Boghandel

Nyboder Boghandel København ApS
Store Kongensgade 114 · 1264 København K
Telefon 01 32 33 20

ÅRHUS-FREDERICIA:

1. Klostergaard, Kaj: Skanderborg Jernbanestation og købstaden nedenfor 1868-1918. Midtjysk Forlag, 1983. 109 s. ill. 148.00. (Ibd)
2. Vor Stand, 1968: 15, s. 249-251: ELP: Lidt forhistorie om en 100-årig. Østjysk Hjemstavn, 1981, s. 99-105: Preben Andreasen: Hovedgaard som stationsby.
Århus Stifts Årbøger, 1983/84, s. 125-132: Tonnes Bekker-Nielsen: Et energiprojekt fra 1919.
Signalposten, 1984: 1, s. 30-35 + 2, s. 66-73 (= 14 s.) J.G.: Horsens statsbanestation. ("Danske banegårde")
Signalposten, 1985: 1, s. 31-40: J.G.: Vejle Station. ("Danske Banegårde")
Århus-Årbog, 1985, s. 45-49: Vagn Dybdahl: Da lyntogene kom.
Det talte man om ... 1986, s. 120-125: Henrik Vedel-Smith: Bybane i Århus? (Præsentation af J. Humlums forslag fra 1962)
Østjysk Hjemstavn, 1986, s. 38-47: Svend Nørregaard Hansen: Jernbaneulykken ved Hansted 1876.

ÅRHUS-RANDERS:

1. Christiansen, Asger: Aarhus-Randers Elektriske Jernbane. BaneBøger, 1984. 34 s. ill. 49.00.
 2. Østjysk Hjemstavn, 1956, s. 140-142: Victor Jensen: Omkring den gamle banegaard. Tekst og tegninger. (Århus)
Vor Stand, 1964: 16, s. 246-248: P.K. Da elbaner spøjte i Jylland. (Specielt Randers-Århus)
JB, 1987: 5, s. 115-120: Asger Christiansen: Da jernbanen kom til Jylland.
- Østjysk Hjemstavn, 1987, s. 37-50: S.E. Sørensen: Jernbanen Århus-Randers i 125 år. Ved Aage Domino.

ÅRHUS-RYOMGÅRD-GRENÅ:

1. Christiansen, Hans Gerner: Lokomotiv på afveje. (HGC: For fuld damp. 1977, s. 58-68) (Novelle)

HP/a:

2. JB, 1983: 4, s. 94-97: Mats Lonnedahl Risberg: Skagerak-Expressen. (Over Hirtshals-Kristianssand)
Vendsyssel Nu og Da, 1986, s. 82-101: Carl-Hermann Hansen: Om hesten i morgentågen og den nye campingvogn. En tur med Hirtshalsbanen. (Fotografisk årbogsartikel)

HTJ:

1. Lauritsen, V.: Høng-Tølløse-banen. (Kunst og frimærker. 1985, s.75-76). (Om banens postforbindelser)
Christiansen, Hans Gerner: Høng-Tølløse Jernbane - HTJ. (HGC: Danske privatbaner. 1987, s. 43-47)
2. Posthistorisk Tidsskrift. 1987: 3, s. 92-96: Svend Hovard: Bureauet på Høng-Tølløse Jernbane, 1902-1985.

HVJ:

1. Lauritsen, V.: Hørve-Vørslev jernbanen. (Kunst og frimærker. 1985, s. 76-77). (Om banens postforbindelser)

KRB:

1. Rich, J. Chr.: Køge-Ringsted Jernbane. (Køge '86. National frimærkeudstilling. 1986, s. 23-36). (Om banens postforbindelser)

LJ:

1. Poulsen, John: Lolland. (J.P.: Gennemgaaende vogn til privatbanen. 1985, s. 12-19)

LNJ:

- Christiansen, Hans Gerner: Lollandsbanen. LJ - Lolland-Falsterske Jernbaneselskab. (HGC: Danske privatbaner. 1987, s. 82-89)

MBJ:

1. Christiansen, Hans Gerner: Nørumbanen. LNJ - Lyngby-Nærum Jernbane. (HGC: Danske privatbaner. 1987, s. 72-75)
2. JB, 1974: 3, s. 9-10: Birger Wilcke: Den første station i Maribo.

JB, 1987: 1, s.10-12 + 2, s. 42-43 + 3, s. 72-74 + 4, s. 88 + 5, s. 114 + 6, s. 146-148 (= 13 s.): Museumsbanens jubelår, 1-6. Af Carsten Buhl m.fl.

JB, 1987: 2, s. 32-41: Bent Jacobsen: Museumsbanen i 25 år. Tanker ved et jernbanejubilæum.

NFJ:

1. Egdal, Margit: Otterup. Fra landsby til stationsby. Lokalhistorisk Arkiv for Otterup kommune/Lokalhistorisk Forlag. 1985. 93 s, ill. 148.00 (Ibd.)
Ousager, Steen Michael: Politik på skinner. Lokalbanespørgsmålet og Nordfyns privatbaner i dansk trafikpolitik ca. 1920-1970. Odense Universitetsforlag. 1988. 218 s. ill. 188.00. (Odense University Studies in History and Social Sciences, III)

NPMB:

2. JB, 1988: 4, s. 106-107: Per Andersson: Gáture på nedlagte baner, 2.del. (Vandring 1984 og 1986)

NTJ: 2. Hardsyssels Årbog, 1986, s. 73-88: Ole Edvard Mogensens: Nr. Nebel-Tarm Jernbane.

OHJ: 1. Lauritsen, V.: Odsherreds Jernbane. (Kunst og Frimærker, 1985, s. 73-74 + 78). (Om banens postforbindelser)

Poulsen, John: Odsherred. (J.P.: gennemgaaende vogn til privatbanen. 1985, s. 34-41)

Christiansen, Hans Gerner: Odsherredsbanen. OHJ - Odsherreds Jernbane. (HGC: Danske privatbaner. 1987, s. 48-54)

2. Vor Stand, 1963: 18, s. 288-289: SAG: Før og nu. (Om OHJ's MO 25)

OKMJ: 1. Se NFJ, 1: Ousager, Steen Michael.

OMB: 1. Se NFJ, 1: Ousager, Steen Michael.

ONFJ: 2. Fynske Minder. 1988, s. 139-154: Peter Steen Johansen og Esben Hede-gaard: Fangel station på museum.

RNB: 2. Vor Stand. 1962: 10, s. 146-148: SAG: Farvel til 2 statsbaner. (Nyborg-Fåborg og Sønderborg-Mommark)

Posthistorisk Tidsskrift. 1988: 1, s. 1-9: Svend Hovard: Bureauet Fåborg-Ringe-Nyborg 1882/97 - 1962.

SB: 1. Poulsen, John: Skagensbanen. (J.P.: Gennemgående vogn til privatbanen. 1985, s. 51.

Christiansen, Hans Gerner: Skagensbanen - SB. (HGC: Danske privatbaner. 1987, s. 12-18)

SFJ: 1. Christiansen, Hans Gerner: Sådan husker jeg - Odense-Svendborg-Banen. Eget forlag. 1985. 90 s. ill. 80.00

SKRJ: 2. JB, 1988: 2, s. 46-47: Christian H. Herlufsen og Henrik Bache: Gåture på nedlagte baner.

SNB: 1. Andersen, Arnold: På sporet af Svendborg-Nyborgbanen. Historiske træk, erindringer og fortællinger, 1882-1897-1964. S.A.L. Forlaget. 1987, ill s. ill. 109.50.

2. Vor Stand. 1963: 17, s. 272-273: SAG: Atter minus et stykke DSB.

Vor Stand, 1965: 1, s. 7: SAG: SNB i likvidation.

TKVJ: 2. Signalposten, 1987: 2, s. 51-66 + 3, s. 99-116 + 4, s. 147-163 + 1988: 1, s. 3-12+24-25 + 2, s. 79-94 + 3, s. 107-123 + 140-146: J.G. og H.A.: "Troldehede-Kolding-Vejlen Banen (TKVJ)". ("Nedlagte Baner"). (NB: Serien er ikke afsluttet ved redaktionens slutning!)

THYBANEN:

2. Ugeskrift for Læger, 1987: 35, s. 2355-2358: Georg Kejlaa: Togulykker i overskræninger på Thybanen gennem 10 år.

JB, 1988: 2, s. 48-50: Bent Jacobsen: Oddesundbroen 1938-1988.

TINGLEV-SØNDERBORG:

2. Vor Stand, 1967: 8, s. 115-118: "En der var med i de store dage": Af en banemands saga. Sønderborg får nu sin nye banegård - men der var en-gang ... (Om den danske overtagelse 1920)

TOMMERUP-ASSENS:

1. Christiansen, Hans Gerner: De nåede færgen. (HGC: For fuld damp. 1977, s. 69-87).(Novelle)

Vilnholt-Nielsen, Lars: Assensbanen 1884-1984. Odense Universitetsforlag, 1984. 162 s. ill. 146.40.

TØNDER-HØJER:

2. Vor Stand, 1962: 7, s. 109-110: SAG: En banes levned.

VESTER SOTTRUP-SKELDE:

2. Vor Stand, 1962: 13, s. 200-201: SAG: Et ferieforslag eller Fodtur i Sønderjylland.

VIBORG-SKIVE:

1. Christiansen, Hans Gerner: Forfølgelsen. (HGC: For fuld damp. 1977, s. 88-100).(Novelle)

VOJENS-HADERSLEV:

2. Togfløjten, 1985: 3, s. 3-5: Mogens Duus: "Blå sommer". Banen lukket på grund af persontrafik! (Om befordringen af 19.000 spejdere)

Togfløjten, 1986: 4, s. 3-8: Mogens Duus: Veteranbanen Haderslev-Vojens.

RANDERS-AALBORG

2. Modeltoget, 1985: 1, s. 18-20: Thomas Tjørnehøj: Ellidshøj Station.
3. 25.6.1986, AaS: Orla Lundbo: Remisen i Aalborg. (Barndomsindringer fra ca. 1910-1920)

RØDEKRO-AABENRAA:

2. Sønderjysk Månedsskrift, 1987: 5, s. 142-148: Henrik Fangel: Aabenraa Banegård - Sønderjyllands ældste. - Skal den nedrives eller bevares?

SILKEBORG HERNING:

1. Rich, J. Chr.: Hernings kommunikationer til år 1900. (National frimærkeudstilling Hernex. 1985, s. 42-57)

SKANDERBORG-SILKEBORG:

2. Vor Stand, 1964: 6, s. 89: SAG: Alken Ladeplads.

SKIVE-GLYNGØRE-NYKØBING M:

2. Skiveegnens Jul. 1984, s. 21-28: Elsa Steen Sørensen: Sallingbanen skabte for 100 år siden Sallings største byer.

SKJERN-VIDEMÆK:

2. Vor Stand, 1963: 3, s. 40-42: SAG: Den ufuldendte bane. Ikke alle planer bliver ført ud i livet.

SØNDERBORG-MOMMARK:

2. Vor Stand, 1962: 10, s. 146-148: SAG: Farvel til 2 statsbaner. (Nyborg-Fåborg og Sønderborg-Mommark)

THYBANEN:

2. Signalposten, 1985: 2, s. 78-84: Ib V. Andersen: Oddegesundoverfarten. ("Vore Færgeoverfarter")

TKVJ: 2. Signalposten, 1988: 3, s. 147-150: J. Guldbæk Christensen: Sønder Omme Station. ("Ideer derudefra")

VaGJ: 2. Egnsbogen. Grindsted/Billund. 1984, s. 31-36: Kai Bayer: Grindsted og jernbanerne. Nogle træk af den kollektive transports historie i Midtjylland.

Signalposten, 1985: 3, s. 99-117 + 4, s. 147-161 + 1986: 1, s. 3-16 + 2, s. 59-68 + 3, s. 107-123 (= 73 s.): J.G. og H.A.: Varde-Grindsted Jernbane. VAGJ. ("Nedlagte Baner")

VLTI: 1. Christiansen, Hans Gerner: Lemvigbanen. VLTIJ - Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane. (HGC: Danske privatbaner. 1987, s. 25-30)

2. Heyerdahl, Svarre: Studierøje anno 1879 til Vemb-Lemvig Jernbane. Ved Asger Christiansen. (JB, 1986: 1, s. 4-7)

VNJ: 1. Rapport vedrørende Vestbanens fremtidige investeringer og konsekvenser for de berørte kommuner. Arbejdsudvalget af 24.5.1983 vedrørende Vestbanen. Ribe Amtsråd, 1984. 144 s. ill. Udgået.

Christiansen, Hans Gerner: Vestbanen. VNJ - Varde-Nørre Nebel Jernbane. (HGC: Danske privatbaner. 1987, s. 37-42)

2. DSB-bladet. 1985: 1, s. 20-21: OH: En bane med militæret som største kunde.

Togfløjten. 1985: 2, s. 28-30: Tom Lauritsen: Vestbanen A/S tilhører fremtiden.

VVGJ: 1. Hejlesen, Viggo F. m.fl.: Vandelbanen 1897-1957. Vejle Kulturhistoriske Museum. 1987. 132 s. ill. 150.00

ØSJS: 1. Poulsen, John: Stevns. (J.P.: Gennemgaaende vogn til privatbanen. 1985, s. 42-48)

Christiansen, Hans Gerner: Østbanen. ØSJS - Østsjællandiske Jernbaneselskab. (HGC: Danske privatbaner. 1987, s. 76-81)

3. 29.8.1984, Politiken: Finn Fergo: Toget standser ikke i Varpelev.

IIa. DSB, JYLLAND-FYN

BRAMMINGE-LAURBJERG:

2. JB, 1986: 5, s. 96-99: Anders Riis: Bramminge-Grindsted Banen 70 år: Fødselsdagen fejres i stilhed... (int. med Asmus Jensen)
JBL, 1987: 1, s. 12-16: Diagonalbanen! Paneldiskussion! (Om genopretning af banen)

BRAMMINGE-RIBE-TØNDER:

2. Mark og Montre, 1986-87, s. 58-74: Jens Bruun-Petersen: Vedsted-Hvidding Jernbanestation 1887-1923.

HIMMERLANDSBANERNE:

1. Plum, Ole-Chr. Munk og Jakob Stilling: DSB Løgstør-banen. DJK, 1988. 28 s. ill. 15.00.
2. Krejl, 1988: 4, s. 51-55: Jens Lindhard: Hotel-Restaurant-Beværtning-Gæstgivergård-Værtshus-Knejpe-Ølhus. (Om lokomotivpersonalets muligheder for at overnatte i Løgstør)

HUSUM-RENSBO (1863-):

2. Sønderjysk Månedsskrift, 1952, s. 175-176: Da Treja var jernbanestation. (1863-1869)

LANGÅ-VIBORG:

2. Vor Stand, 1964: 5, s. 69-72: P.K. Jydernes bane omkring 1864.
Posthistorisk Tidsskrift, 1983: 2, s. 26-31: Erik Wendelboe: Jydske Tværbanes første bureaustempe.

MIDDELFART-STRIIB:

1. Hansen, John: Lillebæltsbroens bygning 1925-1935. Sid Middeelfart, 1985. 67 s. ill. 20.00.

NYBORG-ODENSE-MIDDELFART:

2. JB, 1985: 4, s. 15-26: Et højdepunkt for DSB - vurderet 50 år efter. (Forskellige artikler i anledning af Lillebæltsbroens og Lyntogenes 50 års jubilæum)
Arkitekten, 1986: 2-3, s. 30-31: Mette Thorsen: Odense Hovedbanegård og cafe i Eventyrparken.
Signalposten, 1987: 3, s. 127-133 + 4, s. 191-193 (= 10 s.): Ib V. Andersen: Knudshovedbanen, 1-2.

NØRRESUNDBY-FREDERIKSHAVN:

1. Christensen, Ellen og Carlo og Marie og Villy Rasmussen: Jernbanen og Hvorupgaard Station. (Stationsbyen Hvorupgaard fra o. 1850 til vore dage. 1986, s. 7-24)
3. 10.3.1961, AaS: Chris Parø: Landevejens elefant.

- 9.9.1962, Aas: Ingvar Olsen: Den store dampelefant der kom til Vend-syssel.

PADBORG-FARRIS:

1. Kaatmann, Christian: Stationsbyer i Sønderjylland - Toftlund og Hjordkær. Institut for Grænseregionsforskning. 1985. 69 s. ill. 60.00.

PADBORG-TØRSBØL:

2. Vor Stand, 1962: 14, s. 221-222: SAG: På fodtur gennem Sønderjylland eller Et ferieforslag.

RANDERS-RYOMGAARD:

2. Østjysk Hjemstavn, 1974, s. 84-93: N.M. Thorstrup: Allingåbro og stationen.

- JB, 1987: 5, s. 123-124: Bent Jacobsen: Togtrafikken mellem Grenå og Randers. (Om nutidige planer for genoptagelse af driften)

RANDERS-AALBORG:

1. Lohmann-Hansen, Anker og Bo Vognby: Kollektiv trafik Aalborg-Skalborg. Arbejdsrapport. Aalborg Kommune. Planlægningskontoret for Kollektiv Trafik. 1984. Bd. 1-3 (51+126+45 s.), ill. + 2 kortbilag. I.i.B.

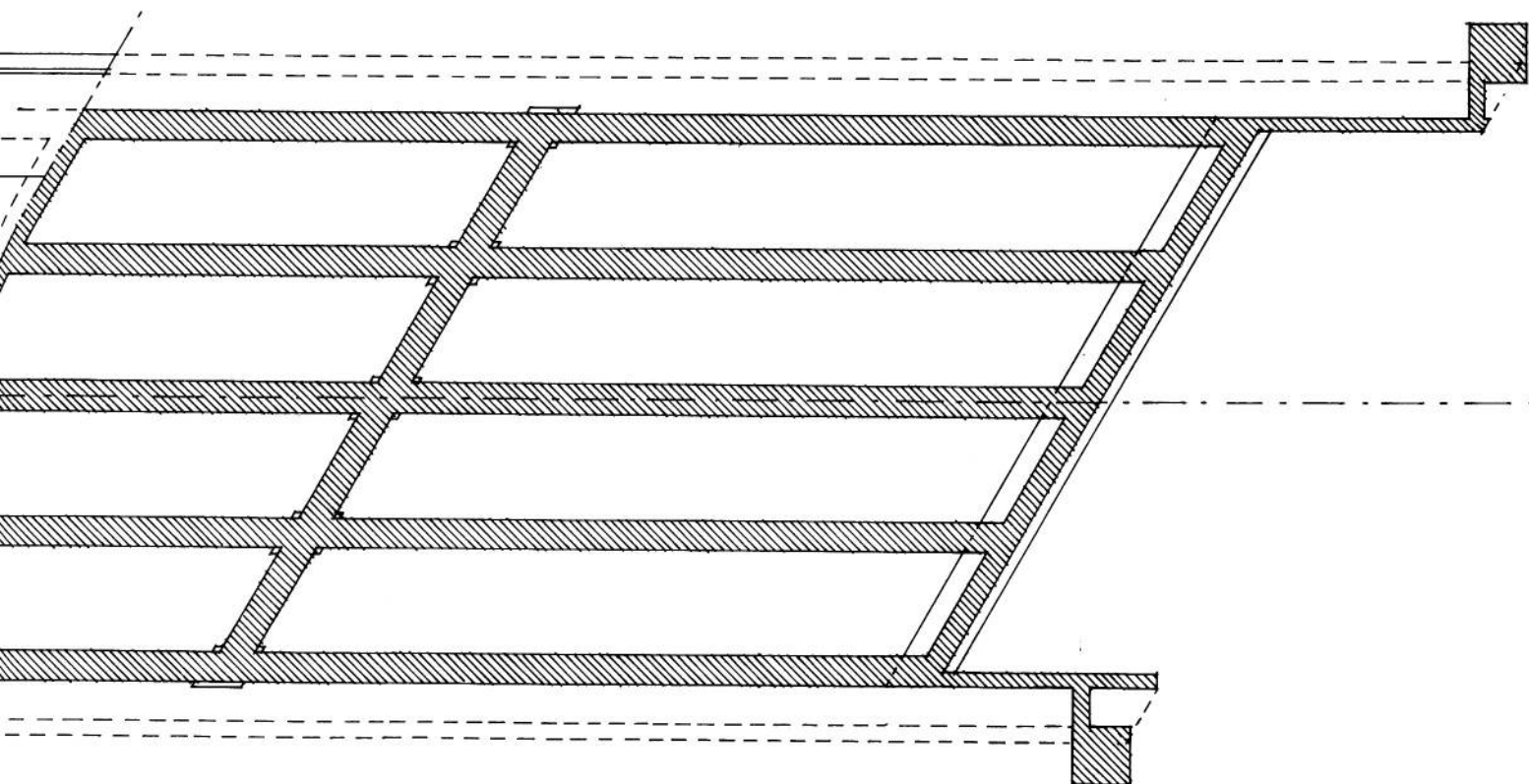
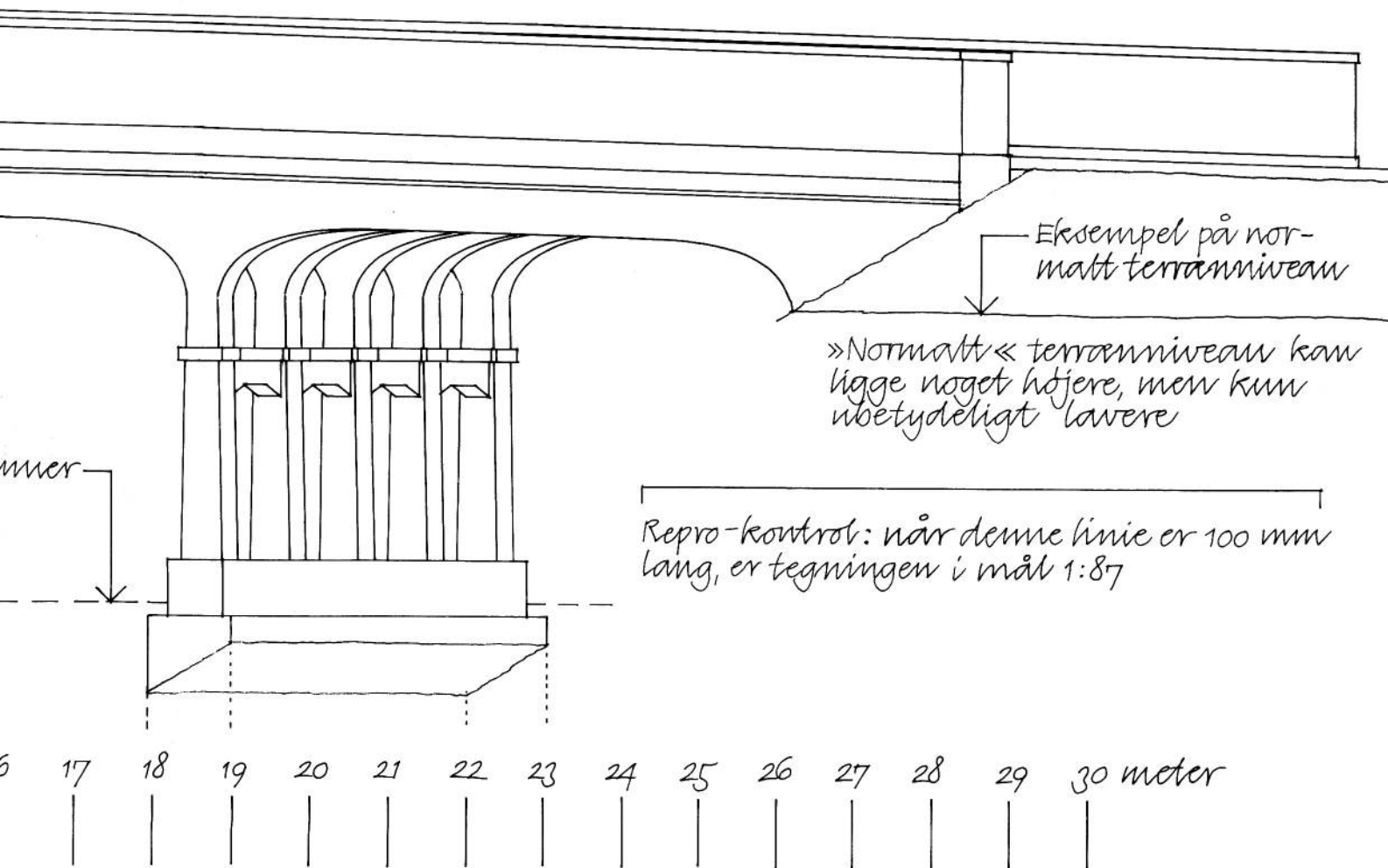
Bemærk: tegningerne herunder forstås bedst, når de sammenholdes med
snit og planer på ark G og H

F

*

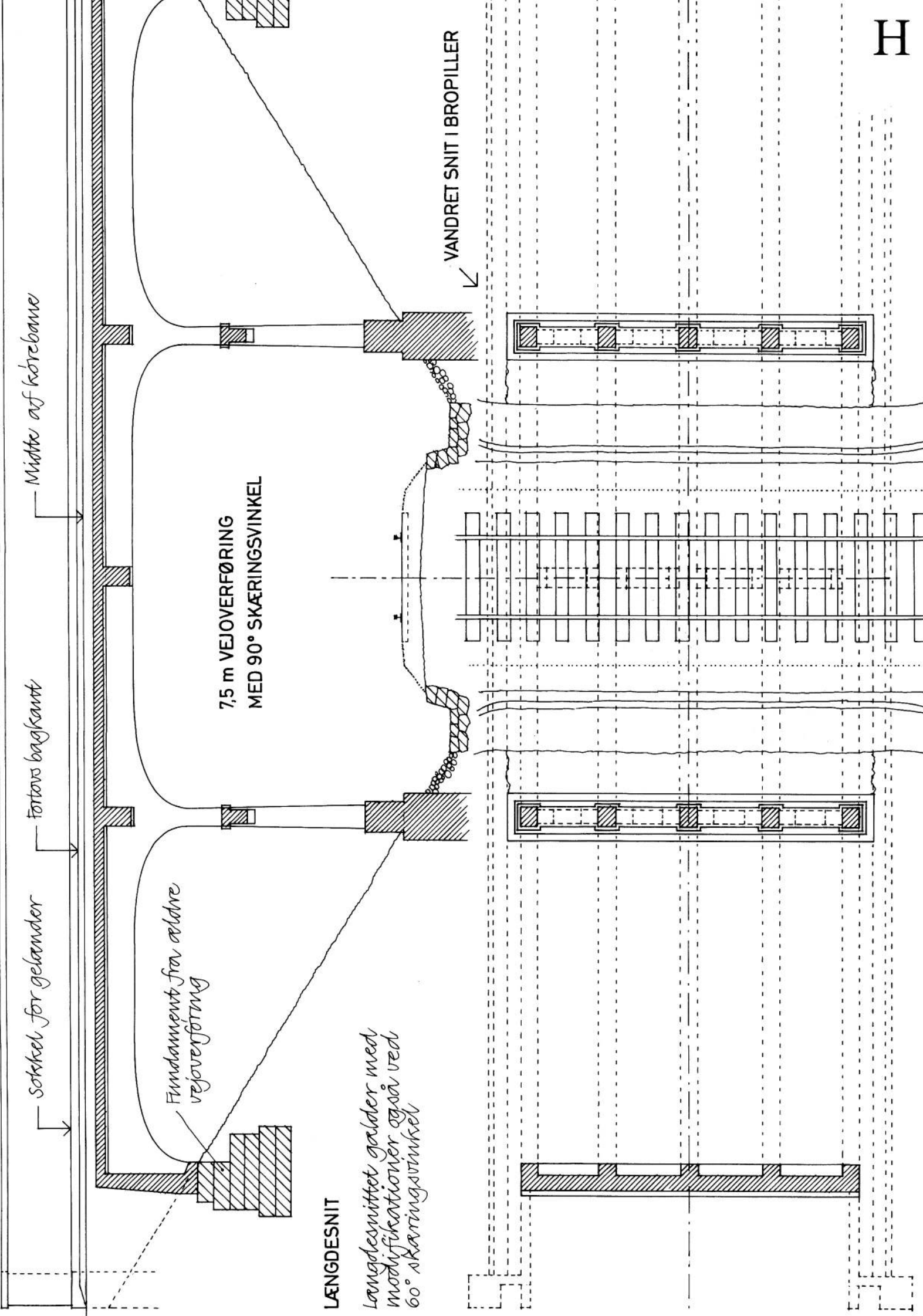
Langdefald 3 cm pr. m

*



UMIDDELBART UNDER BRODÆK

er tegnet fortsatte i vandret bredde for enden af brodækket - eller om fortovene
forføringen.



Midte af kørebane

Tortovs bagkant

Sokkel for gelænder

Fundament fra ældre vejoverføring

7,5 m VEJOVERFØRING
MED 90° SKÆRINGSVINKEL

VANDRET SNIT I BROPILLER

LÆNGDESNI

Længdesnittet gælder med modifikationer også ved 60° skæringsvinkel

og endda er "Ombygningen af 7,5 m Overføring" faktisk ikke korrekt.

På den nye bro blev der i hver side langs gelændersoklen lagt et 1,20 m bredt grusfortov med sidefald til rendesten ved kørebane kant. Fortovene afsluttedes her med en kraftig granitkantsten, og rendestenerne såvel som den øvrige kørebane var sat af chaussébrosten. Den nødvendige oprunding af kørebane på tværs fremkom ved en forudgående påstøbning. Kørebanebredden var 5,00 m, så den fri bredde mellem gelænderne svarede til den nominelle betegnelse 7,5 m. Konstruktionen var monolitisk, dvs. principielt en eneste sammenhængende støbning uden dilatationsfuger eller andre afskillelser. Og på tilsvarende måde udgjorde jernarmeringen et sammenhængende system. I kraft af brokonstruktionens opdeling i 5 parallelle søjle-drager-systemer med indbyrdes afstivninger var det ganske kompliceret. Yderligere var forskallingsarbejdet særdeles krævende, understreget ved de mange afrundinger, spring og vinkler samt søjlernes tilspidsning opefter.

Kommentarer til tegningerne

Også den "ombyggede" overføring havde fald i længderetningen og en - skematisk - oprunding på langs, som vist. Derfor er der også denne gang i SP optegnet en forenklet variant; den har retvinklet skæring mellem de to færdselsårer og er helt symmetrisk. Her er endvidere længdeprofilen tegnet vandret i fuld længde, men der er selvfølgelig intet i vejen for at udføre 90°-overføringen med stigning fra endepiller til mellempiller - eller med samme forløb af fald som ved 60°-overføringen.

Tegningsmateriale er igen tilrettelagt med en vis integration for de to udgaver af overføringen, og man står sig ved at gå ud fra den retvinklede overføring for at få fat på det særegne ved den skævvinklede.

Om fundamenter og grøfter gælder det samme som bemærket i teksten til den tidligere overføring - se i forrige nummer af SP.

På DSB-tegningerne er der ikke gjort rede for placeringen af de endepiller, jernbetongelænderet afsluttes med. De kan have været placeret som vist på planerne i SP. Men de kan lige så vel have været placeret længere væk fra udgravningen, forskudt deres egen bredde i vejens retning. Det kommer an på, om disse gelænderpiller opfattes som erstatning for den yderste del af gelænderet eller som en ren tilføjelse. I begge tilfælde skal der alle fire steder lukkes med

en kort tværvæg under brodækkets udkrægning mellem gelænderpillen og den jernbetonvinge, som fortsætter "ind mod land" i yderste jernbetondragerens plan.

Kommentarer til modelbygningen

Det komplicerede forarbejde, som er nævnt foran, afspejler sig i modelbyggerens arbejde. Og ved denne konstruktion kan man ikke snyde ret meget, uden at det kan ses. Dog kan man i hvert fald i HO og mindre nøjes med at lade søjlerne brede sig ud nedad på den ene led - og altså se bort fra den i tværsnittet viste smig på søjlesiderne, fra buernes afslutning ned til soklen. For at vise virkningen heraf (eller manglen på samme) er opstalten på ark E-F tegnet således, at søjlerne netop kun "skæver" på den ene led. Folges denne fremgangsmåde, er der mulighed for at til-danne ikke blot dragerne, men hele de fem parallelle søjle-drager-systemer på én gang, idet fem pladelag spændes sammen. Pladetykkelsen skal i forskellige målestokke være så nær følgende tal som muligt for at svare til virkelighedens 35 cm: Z 1,6 mm - N 2,2 mm - TT 2,9 mm - HO 4,0 mm - S 5,5 mm og O 7,8 mm.

Måske i S, men under alle forhold i O og derover, må det komme an på modelbaneanlæggets generelle detaljeringsgrad, om det er umagen værd at udføre søjlerne korrekt. Det har uden tvivl større betydning at udføre den elliptiske overgang mellem søjler og dragere så rigtigt som muligt. Det er grunden til den på ark G anbragte hjælpetegning. Her er koordinater angivet i de for mål 1:1 gældende tal. Ved konstruktion i fx 1:45 (O) divideres de med 45, altså $1000:45 = 22,2$ mm, $2000:45 = 44,4$ mm, $222:45 = 4,9$ mm, $312:45 = 6,9$ mm osv., og ved hjælp af de således udregnede mål tegnes kurven.

De skrå overgange mellem brodragerens sider og undersiden af brodækket (ikke ved den udkragede del) vil faktisk aldrig kunne ses på en model i de her omhandlede størrelser og kan derfor udelades.

Uanset hvilken kombination af pap, trælist, krydsfiner og andet plademateriale modellen bygges i, skal den selvfølgelig males betongrå med skjolder og have patina og begroning svarende til sin alder, ligesom der midtpå skal være spor af skorstensrøg fra lokomotiverne. Både overføringen fortov og kørebane kan med tiden være blevet asfaltbelagt, bl.a. som en hjælp til at beskytte den bærende konstruktion mod nedsvivende, evt. saltholdigt vand.

P.W. Skadhauge

Vi Bygger

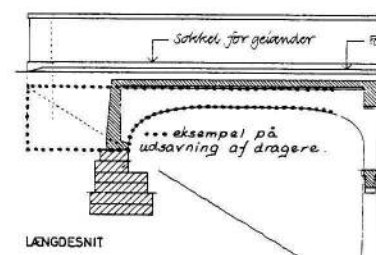
VEJOVERFØRINGEN I MODEL

Ligesom i sidste nummer af SIGNALPOSTEN, skal vi her fortsætte med nogle bemærkninger omkring bygningen i model af den foran omtalte vejoverføring.

Jeg må jo nok erkende, at jeg har valgt den udgave, der er lettest at bygge i model, - 90°-udgaven. Det har jeg gjort fordi den, så vidt jeg kan se, bygges efter stort set samme retningslinier som 60°-udgaven, blot skal alle delene til denne sidste udgave saves eller files i smig. En nok så vægtig grund til at vælge den lette udgave, var måske nok, at denne overføring, ligesom den i sidste nummer omtalte, indtil videre kun er bygget af illustrative grunde til SIGNALPOSTEN, samt for at afprøve tegningerne.

UNDERDELEN/BROPILLERNE

Min udgave af overføringen er fremstillet af 4 mm krydsfiner. De fem søjle-drager er hver for sig udskåret i ét stykke krydsfiner. Tegningen er kalkeret over på fineren, og dragerne er savet ud enkeltvis. PWS nævner, at man kan spænde fem stykker finer sammen og derefter save dem alle ud på én gang, og dette kan da naturligvis lade sig gøre. Imidlertid foretrak jeg at save mine dragere ud hver for sig, og derefter spænde dem sammen og rette dem alle til med en fil på én gang, så de alle blev ens. Ens, er måske så meget sagt, idet der på de to yderste dragere må laves f.eks. en "firkantet" afslutning i hver ende, selv om dette ikke umiddelbart fremgår af tegningen (længdesnittet, ark H). Denne tegning (og iøvrigt også den store tegning af den skæve overføring på ark E-F) antyder en "trekantet" afslutning af dragernes

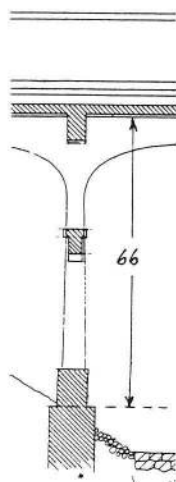


ender, idet "jordlinien" danner den synlige afslutning på dragerne. Imidlertid forudsætter det, at modelbyggeren skal have "jordlinien" netop dette sted. Derfor foreslås den omtalte firkantede afslutning, hvorefter modelbyggeren er lidt mere frit stillet.

Denne afslutning skal også samtidig være "underlag" for de yderste endepiller i jernbetongelænderet.

Det må her nævnes, at hvis man kender overføringens endelige højde på modelbanen, kan det nok betale sig at lave pillerne i den dertil svarende højde, således at pillerne fortsætter helt ned gennem betonfundamentterne. Derved kan man, senere under byggeriet, opnå en bedre afstivning af overføringen, idet man så kan indlime nogle små afstandsstykker nederst mellem søjlerne, men herom senere.

Ved den her omtalte model, var den endelige højde ikke bekendt, og pillerne blev derfor lavet så lange, at det svarer til deres egen højde og den øverste del af betonfundamentet.

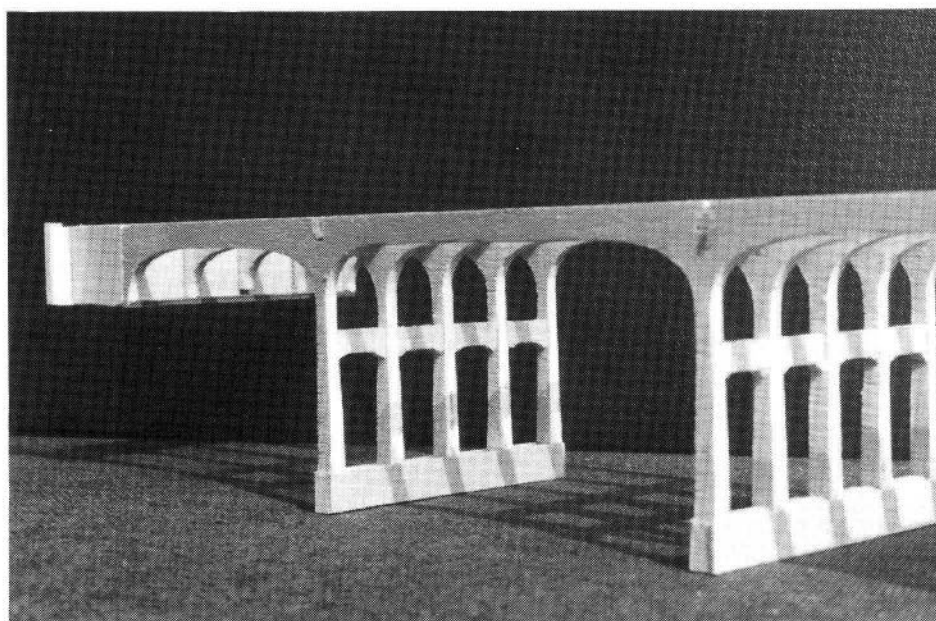
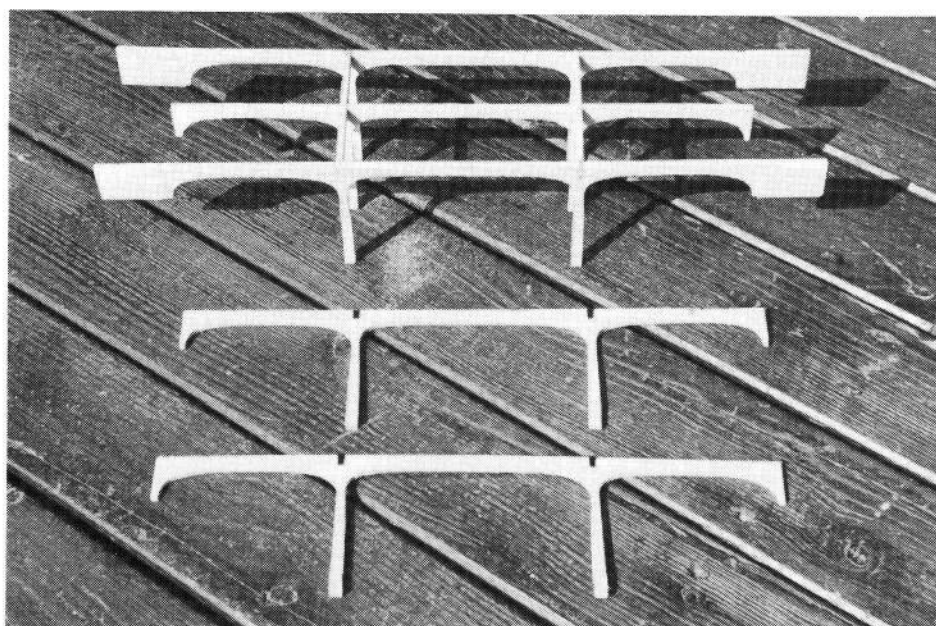
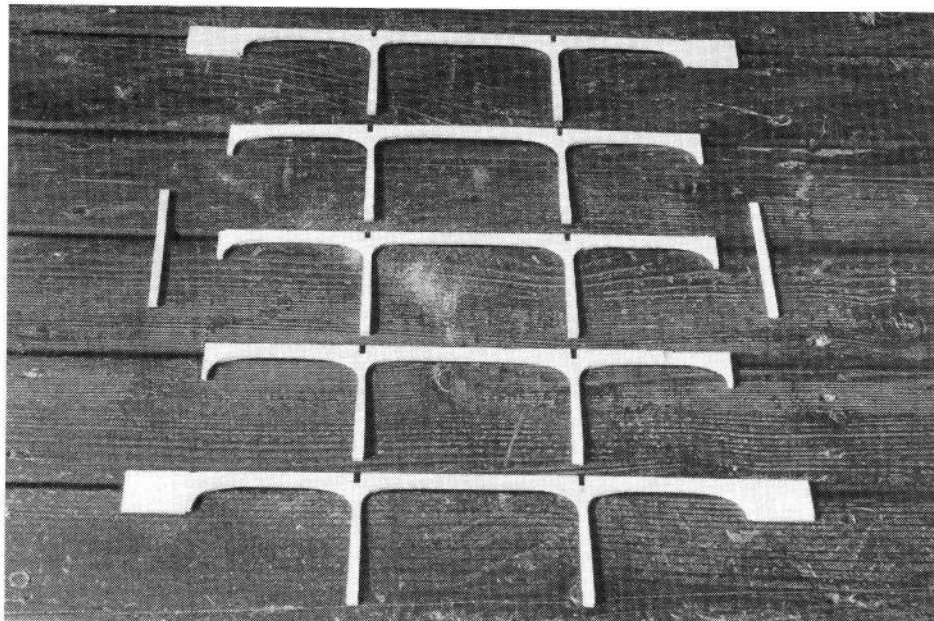


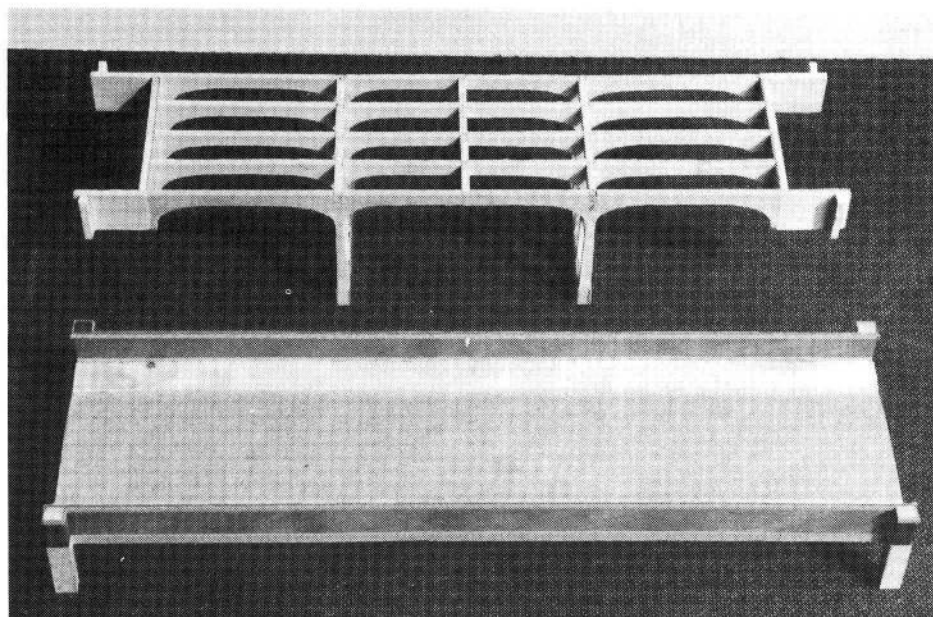
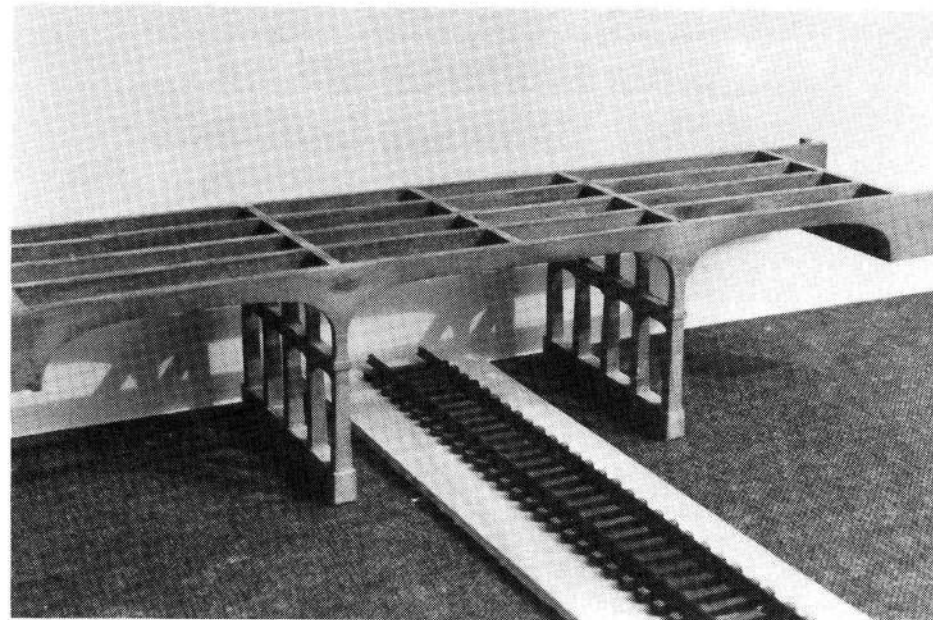
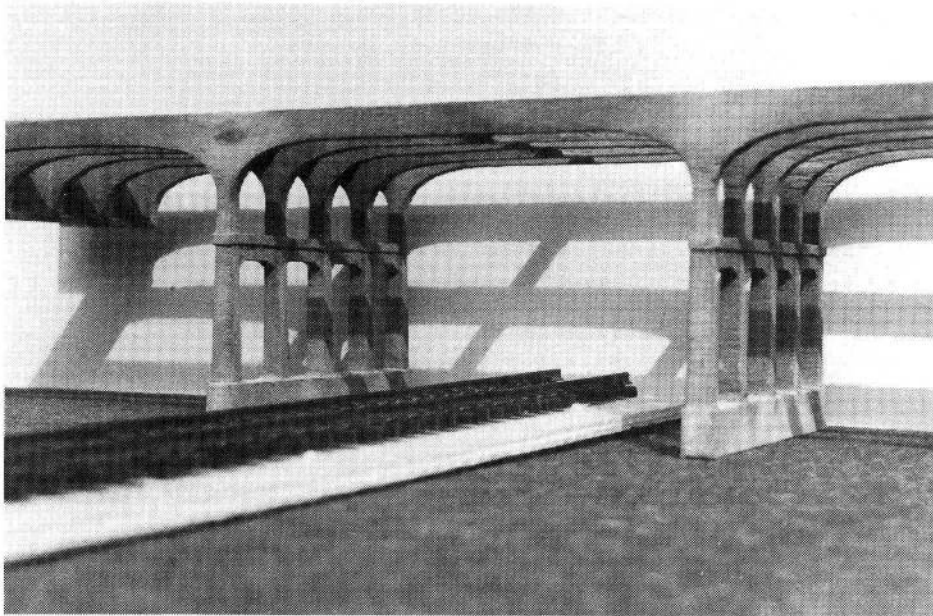
De skæve piller kan, som PWS nævner det, saves ud således, at de kun "skæver" på de to sider. Imidlertid syntes jeg, at jeg da i det mindste ville forsøge at lave dem skæve i alle retninger. Dette er gjort ved, at jeg har savet pillerne igennem på langs ad krydsfinerens midterste lag, og lagt en lille kile af karton ind i savsporet og limet den fast

Øverst: De fem søjledragere og de to tværdragere, der limes fast i hakkene over søjlerne.

Midten: De første søjledragere er samlet. Tværdragerne anes over søjlerne.

Nederst: De fem søjledragere er nu samlet og afstivet indbyrdes, først ved indlimning af afstandsstykker i betonfundamentet, senere med de synlige afstandsstykker midt på søjlerne.



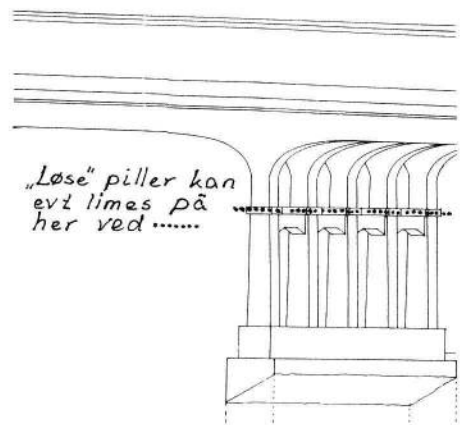


der. På den måde opnåedes tværsnittet 5,5 x 5,5 mm ved roden af pillerne. Denne opsplitning af pillerne må dog foretages med stor forsigtighed for ikke at knække pillernes to halvdele i stedet for.

Overføringen er herefter samlet med to tværdragere, der er indlagt i dertil savede hak over pillerne (se længdesnittet, ark H), medens den midterste tværdrager (over midterfaget) er erstattet af små afstandsstykker, der er limet ind imellem de fem søjledragere, for ikke at svække disse ved at save i dem, på et af deres i forvejen allersvageste steder.

Forneden er der så limet små afstandsstykker ind mellem de enkelte piller (som tidligere nævnt) således, at disse senere indgår i, og dækkes af, den øverste del af betonfundamentet.

Har man ikke tålmodighed eller lyst til at foretage denne opsplitning af pillerne, må man enten benytte den af PWS omtalte udførelse, hvor pillerne kun "skæver" i den ene retning, eller man må eventuelt tilfile 10 små koniske piller af et stykke træliste og så lime disse fast på søjledragernes overdel bagefter. Samlingen mellem dragere og piller kan så passende gemmes bag det lille "mavebælte", der løber hele vejen rundt langs den øverste kant af afstivningsstykkerne mellem pillerne, lige nedenfor buernes afslutning.



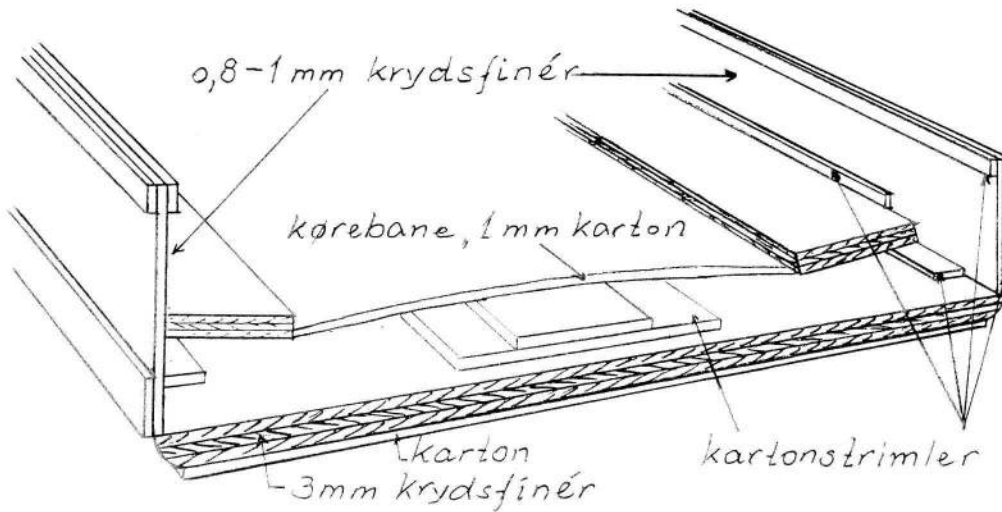
BRODÆKKET

Brodækket er fremstillet af et stykke 3 mm krydsfiner. Under dette er limet et stykke 1 mm karton, 6 mm smallere end brodæk-

Øverst: Søjledragerne er nu blevet malet cementgrå og patineret.

Midten: Samme stadi i fremstillingsprocessen, men set fra en anden vinkel.

Nederst: De samlede søjledragere og brodækket.



Øverst: Brodække og søjledragere, patineret og klar til samling.

Nederst: Så nåede vi så langt ...

kets finerplade (se tværsnittet, ark G).

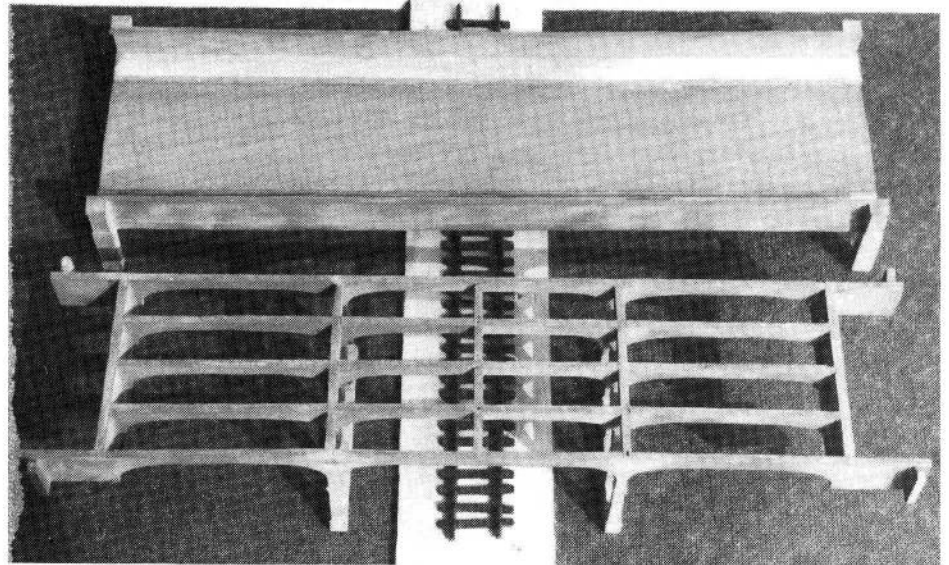
Jernbetongelænderet består af et stykke 0,8 mm krydsfinér i hver side af overføringen, hvorpå er limet 2 stykker 7 x 7 mm træliste, 45 mm lange, som endepil-ler.

Brodækket og gelænderet er så limet sammen, og der er anbragt fortøve i form af 2 stk. 3 mm krydsfinér, 14 mm brede, medens kørebanen er lavet af et stykke 1 mm karton, der er nedfældet mellem de to fortøve, og med et par kartonstrimler under midten, for at give den fornødne afrunding. Øvrige forskellige niveauer i betonens overflade er opnået ved pålimning af karton i forskellige bredder.

Til sidst er overføringen malet i en mat grå farve, som beton, og patineret.

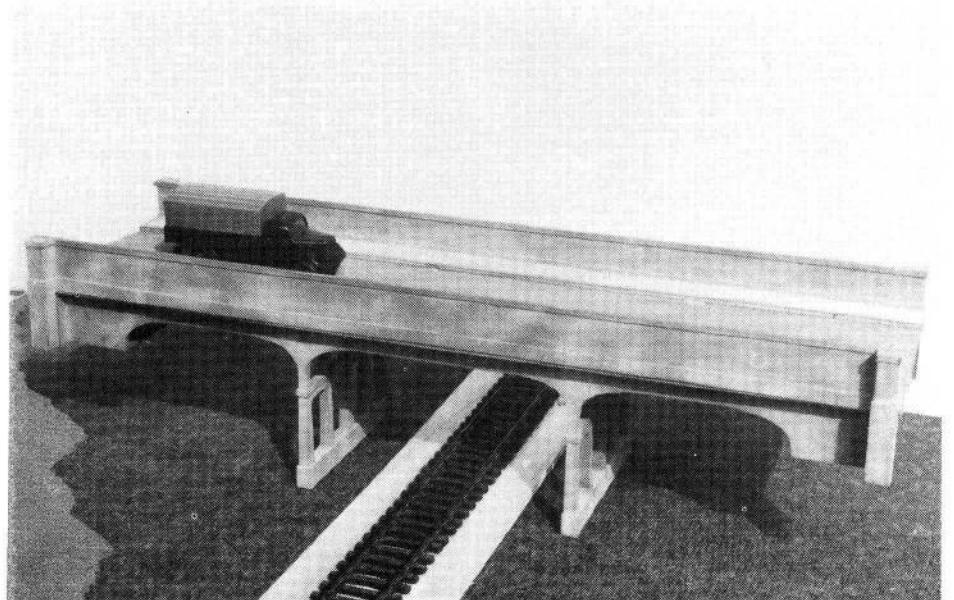
E.V.P.

PS: P.W.S. har bedt mig bemærke, at der beklageligvis har indsnegget sig en fejl, idet søjlerne på skråprojekteringen (Ark E-F) er blevet tegnet ca. 1 mm for tykke. De rigtige mål fremgår af længdesnittet.



JERNBANE BØRN

- Hvad er en nødbremse, far?
- Ja, hvis man fx rejser med tog og pludselig bliver meget syg, kan man trække i nødbremsen.
- Bliver man så rask?
- Sikke noget pjat derhenne, sagde den lille m/k efter sin første skoledag. De kaldte det første klasse, og så var der kun træbænke.
- Ved du, hvad der sker med børn, der lyver?
- De kører med for halv pris.





TKVJ, rullende materiel,

fortsat fra side 172:

hk, 3-koblet diesel-hydraulisk "Einheitkleinmotoren-lokomotive" med kobbeltstangtræk, blindaksel og indvendige aksellejer samt førerhus i den ene ende, meget lig en forstørret Ardelt-traktor. Typebetegnelsen var WR 360C14, hvor tallet 14 angav akseltrykket, som var lige i overkanten af, hvad banens spor var beregnet til. Overskridelsen var dog næppe så stor som den, der jævnlig var forekommet for de tungt læssede K-vogne under de store brændselstransporter under og lige efter krigen.

M 2" havde 2 hastighedsområder, et med max. hastighed 30 km/h for rangering og et med max. 60 km/h for strækningskørsel. Omstilling mellem de to hastighedsområder skete rent mekanisk og kunne, ligesom omstyringen mellem frem og bak, kun ske, når traktoren holdt helt stille. Inden for hvert hastighedsområde havde man så 3 trin i den hydrauliske transmission.

M 3" og M 4

M 2" kom ved TKVJ også til at fungere som reserve for M 4 og søstermaskinen M 3", der begge var noget bedagede, bygget i henholdsvis 1932 og 1933 - men M 3" syntes mest alderdomssvækket og endte med at fungere som potentielt reservedelslager for M 4. Et DJK-postkort viser dog et ældre foto (fra før 1965), hvor begge Frichs-kasserne i forspand fremfører et imponerende godstog i spor 1 på Gesten station.

Fotos fra banens seneste år viser både gl. M 4 og Degerfors maskinen i drift - de synes



Øverst: TKVJ-traktoren med "banemestertog", observeret fra skinnerbusen 28/3 1968 i Bække. Toget samlede formentlig diverse "løse effekter" sammen her få dage før banens lukning: TA 1806 med forskelligt "skrammel" og troljen med motordraisinen ombord! Foto: JGC.

Midten: Et dejligt billedet af TKVJ's trolje, som Povl de Kruiff købte. Den blev transporteret fra Kolding til Faarup på en svensk O-vogn, og kørte selv ned fra vognen ned over brostenene på læsserampen. Efter at den var sat på sporet, kørte den selv ned til Mariager. Køretøjet står vist nu på en godsvogn i Lunderskov. Tekst og foto: HGC.

Nederst: Ford A-draisinen på arbejde "et eller andet sted" på TKVJ. Foto: Just-A. 1963.

begge lige til det sidste at have kørt gods- og blandede tog på banen, og de blev da også begge afsat til videre brug andetsteds, da TKVJ lukkede i 1968.

Både M 4 og M 3" kom herefter til VNJ (Vestbanen), hvor M 4 omlitreredes til VNJ D 12, mens M 3" henstilledes som reserveredslager, på papiret kaldet D 13, men aldrig sat i drift ved VNJ.

M 2" var mærkeligt nok sværere at sælge, og den henstod i Kolding til engang i 1970, hvor Lollandsbanen besluttede sig for at købe den. Ved LJ har den - nu kaldet LJ 14 - bl.a. været anvendt til snerydning ved hjælp af en stor svennase, og i øvrigt været benyttet til arbejdstog og svær rangering.

PEDERSHÅBTRAKTOREN

Bortset fra forskellige motortroljer og skinnebiler har TKVJ kun haft ét jernbane-motorkøretøj, som endnu ikke er blevet omtalt, nemlig en Pedershåb rangertraktor, bygget 1952 til OMB og solgt til TKVJ ved OMB's nedlæggelse 1966.

Traktoren hed før OMB 2, men den fik ikke noget nummer ved TKVJ, der kun havde den i 2 år. Den blev ved TKVJ's nedlæggelse solgt til HHJ til rangertraktor på Odder station, hvor den stadig findes, her litreret HHJ T 1.

Det lille køretøj vejer 7 t, og det havde i TKVJ-tiden en Ford V 8-benzinmotor på 80 hk. Den er toakslet med mekanisk transmission, men jeg kender ikke nærmere enkeltheder om gear m.v. Dog er det oplyst, at maksimalhastigheden er 25 km/h, og med den lave gearing har den utvivlsomt kunnet slæbe af med en imponerende række godsvogne med en passende sneglefart. De små hjul (ø 500 mm) tillod en lav fodplade, og pufferplankerne er derfor anbragt højt over denne ved hjælp af påsvejste trekanten. Det meget smalle førerhus var oprindeligt meget luftigt, idet overdelen kun bestod af 4 tynde jernrør, der bar et buet bliktag. Fortil havde

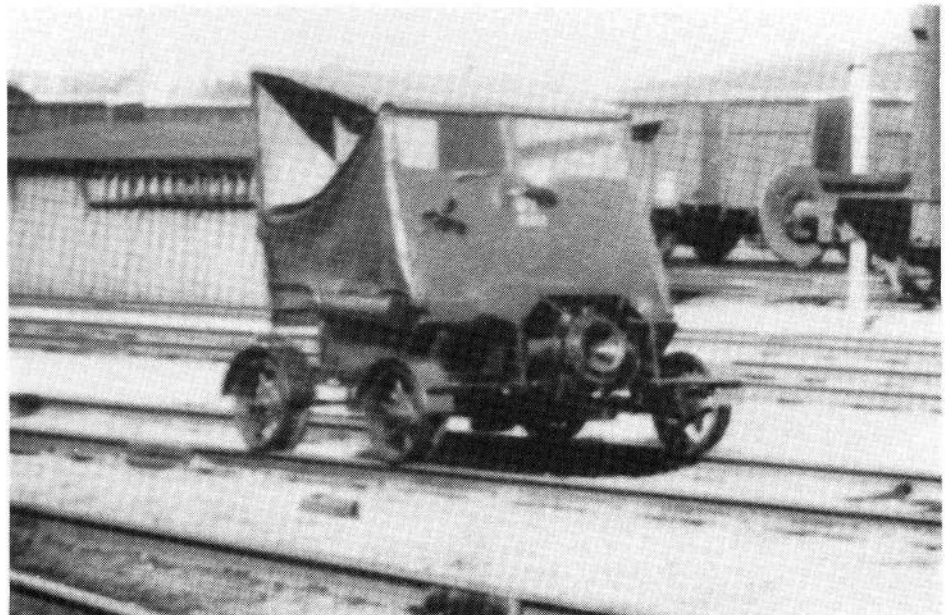
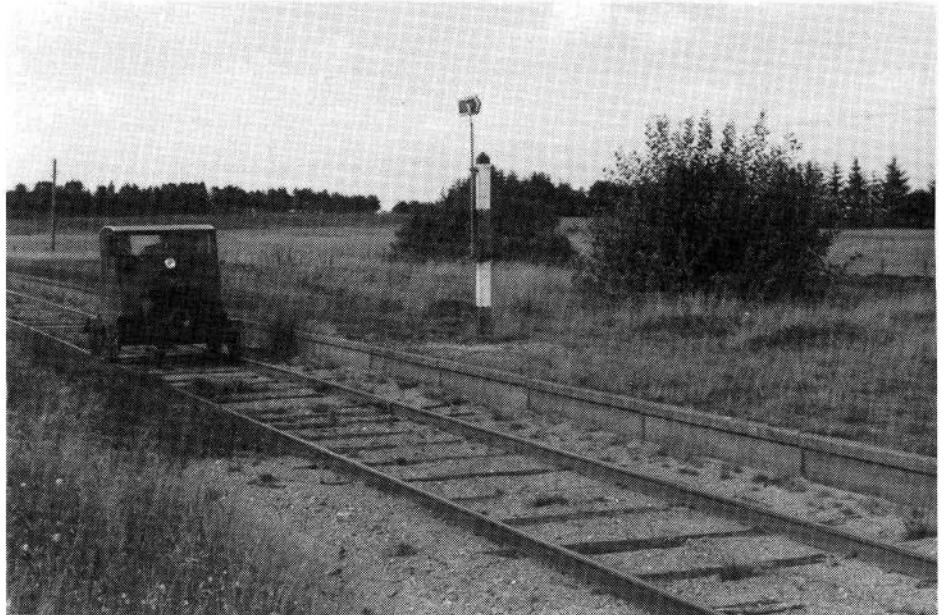
Øverst: TKVJ draisine ved Gilbjerg. Da klokken er 15.20 må mandskabet være på vej til at holde fyraften. 23/8 1967. Foto: Hol. Denne draisine kom fra Horsens Privatbaner - købt fra HV, men ved modtagelsen påmalet HBS! Den blev formentlig moderniseret ved TKVJ. Sammenlign

Nederste foto: "Søstermaskinen" HV BM 119. Foto: Svend Jørgensen.

den hos OMB fået et stykke stof med en flexibel rude i, og under ruden et hul, hvorigennem den "fjernstyrede" kobling kunne betjenes med en lang rundjernstang. I husets sider var der blevet monteret "rullegardiner", der måtte "håndrulles" op og kunne fæstes med et par stropper ved tagkanten, når de ikke skulle bruges - alt ialt en noget blafrende beskyttelse mod uvejrsrasen. Ved TKVJ fik huset fast for- og bagvæg med ruder af rigtigt glas, mens de oprullelige sidepresenninger blev bibeholdt. Huset fik desuden en skræstiver i hver side til beskyttelse mod hårde rangerstød. Derimod opgav man de fjernstyrede koblinger - der anbragtes i stedet normale skruekoblinger både for og bag.

Jeg har desværre ingen egentlige oplysninger om, hvad man brugte traktoren til, men

jeg gætter på, at den har rangeret i Kolding, og der findes billeder af den i det store tørveskur ved maskindepotet i Kolding. Måske har den kørt arbejdstog i banens sidste par år. Guldbæks billede af den med "Banemestertog i Bække" er taget 28/3 1968, altså kun et par dage før banen lukkede, så det viser formentlig en slags oprydningstog. Den medfører her godsvognt TA 1806, læsset med diverse skrammel, der kan formodes at hidrøre fra, at TKVJ var i gang med at rydde op, inden opbrydningen af sporet skulle begynde. Vognen nærmest på billedet viser banens lille motordraisine, der er kommet "godt op at køre" på en lille, meget lav trolje, der synes indrettet til formålet.



MOTORDRAISINER

TKVJ anskaffede allerede 1922/23 en motordraisine, men den haves der ingen nærmere oplysninger om.

1928/29 anskaffedes et nyt arbejds køretøj, denne gang en Ford A på skinnehjul. Den havde lastbilførerhus, bag hvilket var anbragt et ganske lille, åbent lad. Denne vogn har formentlig erstattet den gamle fra 1922/23. Efter krigen var den "nye" så slidt, at man anskaffede en anden, knap så medtaget Ford A af omtrent samme alder og indrettede den på samme måde, bl.a. med den gamles skinnehjul, og det er den, vi kan bringe billeder af. Den havde i hver ende et øje for tilkobling af diverse troljer, og den benyttedes mest af baneafdelingen.

Det fornøjelige køretøj eksisterer stadig, formentlig hos KLK i Lunderskov.

1930/31 anskaffedes endnu en bil, denne gang en Ford B personbil på ret store skinnehjul. Den benyttedes mest af overbanemesteren, der var så uheldig at knuse den ved et sammenstød med et tog mellem Dybvadbro og Ferup, vistnok i 1947/48. Overbanemesteren havde dog held til at redde sig ved at springe af i tide.

Endelig anskaffedes i 1962 en lille, primitiv motordraisine fra Horsens Vestbaner. Det er den, Holtrup har forevigt ved Gilbjerg trinbræt i 1967 - og Guldbæk i det tidligere nævnte oprydningstog på Bække station.

Bemærk, at den havde skinncyklehjul! Motoren sad helt fortil og skulle startes med en snor, der vikledes om en snorskive på enden af motorakslen. Jeg synes, jeg mindes lignende køretøjer fra DSB. Gud ved, om

ikke nogle af dem var født åbne, eventuelt med kaleche. Så var det jo allerlettest at inspicere sporet under kørslen.

Draisinen så ret hjemmelavet ud. Den var, sammen med flere lignende, bygget hos en smed i det midtjyske. Den var ved modtagelsen litreret HBS BM 219 og var ifølge Horsens Privatbaners fortegnelse fra 1953 normeret med 3 siddepladser.

"Karosseriet" af krydsfiner eller masonit er muligvis en senere tilføjelse, sml. billedet af HV BM 119, der ser endnu mere primitiv ud! Måske har TKVJ selv forbedret på køretøjet efter overtagelsen?

Så var jeg alligevel ved at glemme en draisine, nemlig den, Guldbæk fik taget et billede af i Sdr. Omme: Skinne-knallerten på 4 hjul, se foto i SP 3/88, side 150. Dens historie og data kender jeg desværre ikke.

SVELLESTOPPEREN

1958 købte TKVJ en brugt svellestoppemaskine SV 2 fra DSB. Den var af mærket "Scheu-zer". Det var en ret simpel maskine i forhold til, hvad man ser i dag, men den gjorde stor nytte på TKVJ ved at billiggøre og forbedre sporvedligeholdelsen i banens sidste, svære tid, hvor underskuddet løb løbsk og alt skulle gøres for at billiggøre driften, ikke mindst ved mandskabsbesparelser. Forskellige billeder tyder på, at den på sine arbejdsture ledsagedes af den tidligere person- og postvogn D 62 som mandskabs- og værkstedsvogn samt rullende redskabsskur.

Ved banens lukning videregives svellestopperen til OHJ, der først udrangerede den i 1985.

PERSON-, POST- og BAGEVOGNENE

Efter anskaffelsen af skinnebusserne var der meget sjældent brug for de gamle personvogne i større omfang, og de sidste 4 B-vogne udrangeredes i 1957. De 2 C-vogne, der var tilbage efter krigen, bevarede driftsklare til banens lukning, hvor C 21 blev solgt til KLK, mens C 22 gik til Guldager Brevdueforening.

Den tidligere person- og postvogn D 62 kom omkring 1965 til TKVJ's baneafdeling og blev efter banens lukning solgt til OHJ, hvor den også gik til baneafdelingen.

Den lille bagagevogn EB 81 synes udgået inden 1952, mens resten af bagagevognene: EA 71-73 og EB 82-83 udrangeredes i 1957.

Den kombinerede post- og bagagevogn EC 91 udrangeredes 1961 efter at have kørt over 2 millioner km på TKVJ eller mere end dobbelt så langt som nogen anden TKVJ-vogn! Den var 1966 på vej til ophuggeren, da KLK reddede den fra undergang og fik den til Lunderskov, hvor den nu er restaureret.

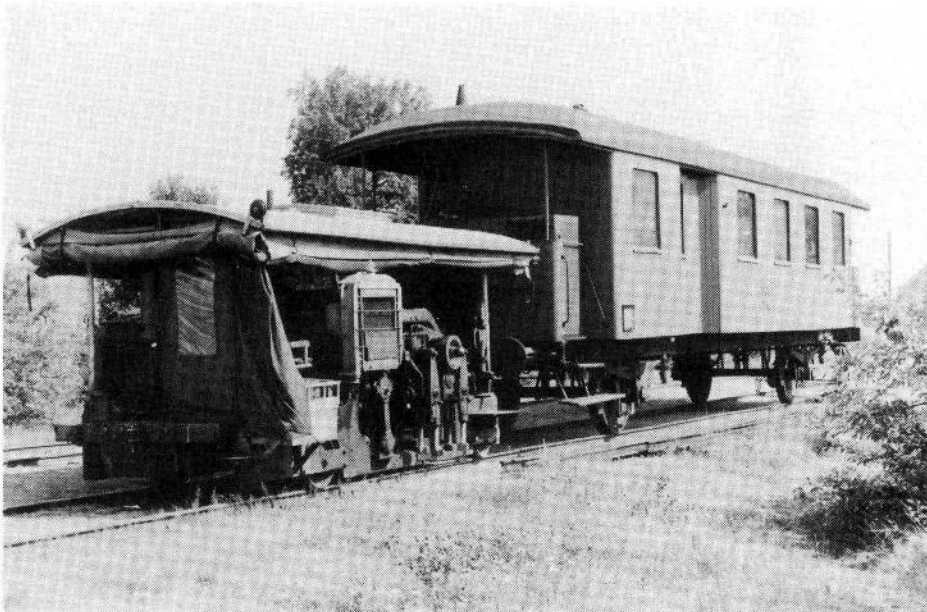
GODSVOGNENE

Ved banens lukning var der kun 10 lukkede godsvogne tilbage, og det var alle af den store, tyske type med skydedøre, kaldet QB. Af åbne var der kun 2 tilbage: TA 1805 og 1806. 1805 havde da længe været anvendt til ukrudt-sprøjtevogn, mens 1806 også i sine sidste år anvendtes af baneafdelingen, bl.a. til transport af en ekstra tankvogn (bil) i sprøjtetoget (se foto!)

De øvrige godsvogne, der overlevede krigen, udrangeredes efterhånden i efterkrigsårene, men de lukkede holdt næsten alle ud til omkring 1960 - se i øvrigt det grafiske skæbnediagram.

Såvidt jeg ved, er den eneste TKVJ-godsvogn, der er bevaret for eftertiden, den lille jernvogn PE 1470, der i 1939 kom til DSB som PUR 9897. Den blev i 1968 købt "tilbage" af KLK, og den blev brugt af klubben til indsamling af forskellige reservedele til TKVJ-materiellet, som man havde sikret sig fra TKVJ's værksted, hvorefter vog-

TKVJ D 62 som moder- og værkstedsvogn for svellestoppemaskinen i Dybvadbro 23/8 1967. Postrummet er ryddet og vognen indrettet som mandskabs- og værkstedsvogn. Vacuumstyr og vandvarmeanlæg fjernet, kakkelovn i det tidligere postrum. Foto: Hol.



nen havnede i Lunderskov. Desværre har vognen ikke bevaret det oprindelige bremsehus, og en anden ting var også uoriginalt: Vognen havde ved KLK's overtagelse bundbrætter, anbragt på langs i vognen. Det havde dog sin gode forklaring. Den havde nemlig i sin sidste DSB-tid været brugt til transport af bremse-sand til lokomotivernes sandkasser. Hertil var en jernvogn med tætte sider, nemlig jernplader, særlig egnet, men den utætte træbund var et problem. Derfor blev der lagt et nyt lag tætpløjede brætter oven på den gamle bund, vinkelret på de eksisterende brætter. Nu kunne vognen ikke længere fungere som "timeglas" for det fine bremse-sand, der har (og også skal have!) en speciel evne til at løbe ud af selv meget fine sprækker og huller.

KLK har derudover en såkaldt TKVJ K-vogn, der kaldes TKVJ K 1701. Det har bare aldrig været en TKVJ-vogn, men den er ganske magen til, så den repræsenterer typen udmærket alligevel, og kun få vil lægge mærke til "svindelen", som er af lignende art som HgJK's omli-trering af en KSB-vogn til HHGB nr. 8, og som kan forsvares, blot man husker at oplyse om det på passende tid og sted.

KLK's K 1701 er ex PT 9619, købt brugt af DSB i 1933, vistnok fra Albert Svendsens godsvognsudlejningsfirma. I 1940 fik den monteret skruebremse, betjent fra et diminutivt trin over højre puffer ved den ene gavl, altså ikke som på de "ægte" PTR-vogne, der havde en stor platform, hvorpå der havde stået et helt bremsehus. Kun få vil tænke på, at vognen ikke er "ægte". Men man kunne måske i stedet have kaldt den K 1721, for det var den eneste K-vogn med trykluftbremse, men uden den store bremseplatform!

Man kan så blot ærgre sig over, at man ikke har fået bevaret et eksemplar af hver af TKVJ's vogntyper, når flere eksemplarer for få år siden stadig fandtes nogenlunde intakte, fx.

Øverst: B. Sundahl har i 1951 taget dette billede i Kolding af "Trolldetog". Toget skulle køre i Vejen, og er her på vej fra Troldhede. Maskinen er VaGJ 2 og vognene er gamle DSB-bogievogne.

Nederst: Sic transit gloria mundi .. ETJ M 2 er her i gang med optagningen af skinnelægget i nærheden af Vorbasse. Billedet er fra 1969 og fotografen J. Guldbæk Christensen.

på OHJ: QB-typen, PD-typen og roevognen type PB (ex. KS). Netop et godstog var typisk for TKVJ - men velnok mindre attraktivt for en veteranbanes passagerer!

Alkjær

P.S.: Vi skylder vist en forklaring på det mystiske "Trolldetog" på billedet i SP 2/88, side 86.

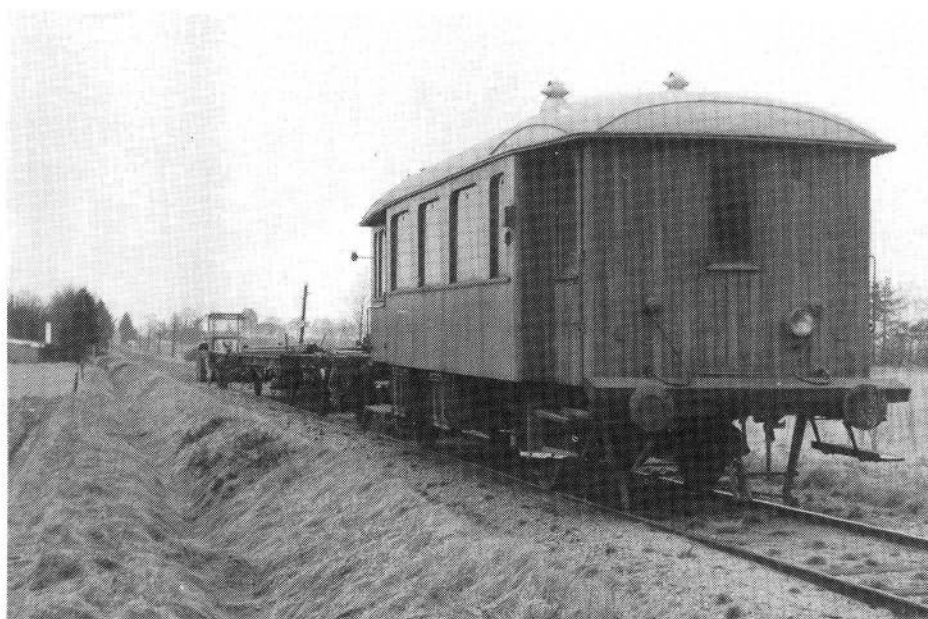
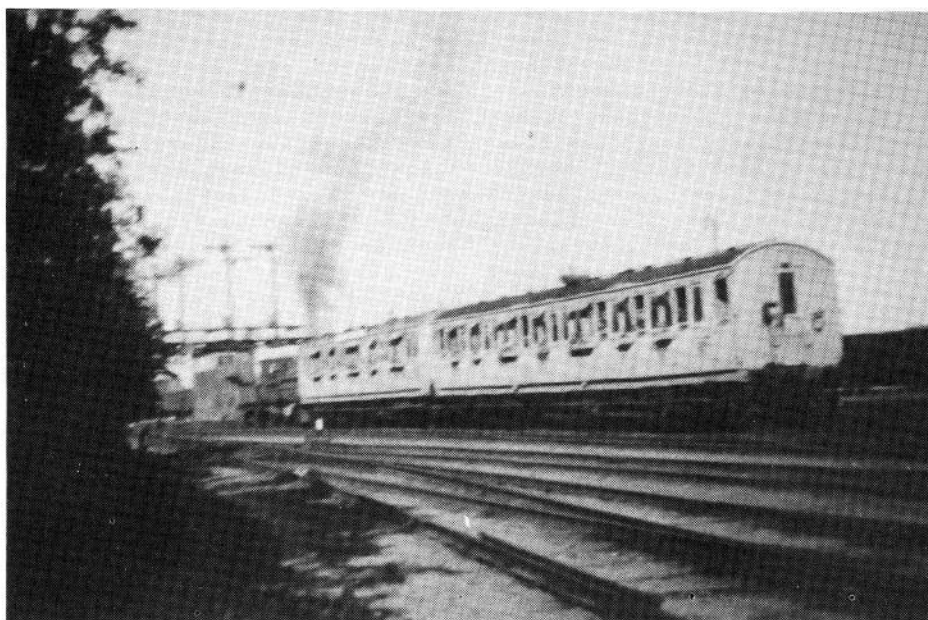
Det kørte ved den "Syddjyske Udstilling" i pendulfart mellem Vejen station og udstillingsområdet i byens udkant ad den kort forinden nedlagte TKVJ-stump - efter at have kørt fra Troldhede via Kolding til Vejen med indbudte gæster, der hed

eller var noget med "Trolld", henvisende til Vejens "vartegn", billedhuggeren Hansen-Jacobsens skulptur: "Trolden, der lugter kristent Blod", og som var gengivet på siden af tenderen.

Maskinen, der var malet rød, var VaGJ 2 og vognene 2 gamle DSB bogiekupevogne + eventuelt Jernbanemuseets dobbeltdækker CO 10498. Kupevognene var malet blå, henholdsvis grøn, mens CO-vognen ikke måtte overmales.

Det var altså IKKE et TKVJ-tog, banen var ikke mere TKVJ, og i øvrigt var der ingen forbindelse mellem Hansen-Jacobsens trolld og Troldhede, bortset fra ordspillet.

H.A.



Forskjelligt

EN LOKOMOTIVMANDS ARBEJDS DAG I 1931

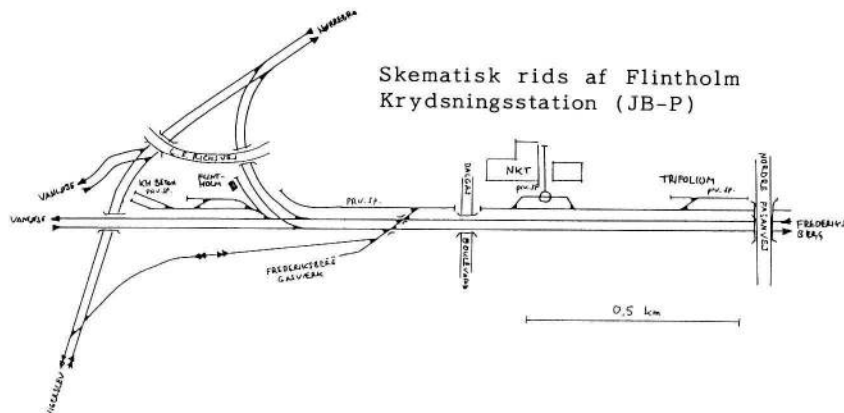
Han er 37 år gammel og har nu været lokomotivfyrbøder i 14 år. Til sommer kan han forvente at avancere til lokomotivfører. Han er i besiddelse af en stærk korpsånd og har megen respekt for sit arbejde. Og andre mennesker har respekt for ham. Hans børn siger ikke "du" til ham, men "vil far ikke nok...". Han er beløst og har sin egen barske humor. Og noterer dagligt i sin kørebog: tognumre, strækning, køretid og maskinbenyttelse. Selv om han stadig er fyrbøder, kører han som motorfører de fleste dage. Indimellem er der ture med damplokomotiver, men så sjældent, at det snarere ser ud som rutinemæssig træning før udnævnelsen til lokofører end som fyrbøderkørsel (undtagen på de store maskiner).

Og nu kan vi omtrent komme med i førerhuset, fordi Ole Plum har været så elskværdig at skaffe de nødvendige sider af tjenestekøreplanen for 1931, så tallene kan dechifrereres. Selvfølgelig er der nogle særlig interessante dage, set med nutidens øjne, og de skal nok blive trukket frem. Men først en ganske almindelig 13-dages turnus i vinteren 1931 i Københavns nærtrafik.

Efter en fredag møder han tirsdag den 17. februar om morgenen på Frederiksberg station, for at køre forbindelsestoget til Vanløse. Dengang så strækningen

anderledes ud: togene afgik fra den gamle station, hvis hovedbygning stadig ligger langs den nuværende Solbjergvej. Den havde 3 perronspor og et stort godsteræn, nødvendiggjort af de mange mælketog til Trifolium og Solbjerg. Banen var blevet dobbeltsporet i 1929, men der var stadig niveauekrydsning ved Dalgas Boulevard (og ved Eversvej?) og Vanløse station var stadig en rigtig landstation. Fra dengang er kun stationsforstanderboligen tilbage. Nærmere Jernbane alle lå en én-etages stationsbygning i bindingsværk, og foran den 2 perroner med hver 1 spor samt ude mod øst en kort perron ved spor 3 fra Frederiksberg. Der var god brug for alle perroner, for det var almindeligt, at Frederikssundsbanens tog krydsede i Vanløse, mens Frederiksbergtoget ventede ved sin lille perron. Det var oprangeret MM, d.v.s. af 2 motorvogne, ryg mod ryg, altså med førerrum i begge ender. Denne dag var det MF 51 og 53, som vor helt i 11 timer kørte de 2,7 km frem og tilbage: fra kl. 6.10 til 9.37

Skematisk rids af Flintholm Krydsningsstation (JB-P)



og igen fra 17.28 til 0.21. Maksimal hastighed var sat til 45 km/t og køretiden var 5 minutter. Eksempelvis således:

Fb afg.	Van ank.	Van afg.	Fb ank.
06.10	06.15	06.20	06.25
06.44	06.49	07.19	07.24
08.14	08.19	08.30	08.35
09.06	09.11	09.32	09.37
Pause			
17.28	17.33	18.16	18.21
o.s.v. til			
22.48	22.53	23.00	23.05
00.04	00.09	00.16	00.21

Eksempel på krydsning i Vanløse: Kh-Fs ophold 8.25 1/2 - 8.27, Fs-Kh 8.23 1/2 - 8.26.

Onsdag er hans første tur med tog 1121, som ifølge tjenestekøreplanen er oprangeret MBM, altså med en bivogn mellem de to motorvogne, som den dag var MA 3 og ME 31. Toget udgik fra Østerbro station kl. 16.10 og var efter 1/2 minuts ophold på Nørreport 16.18 på Hovedbanegården. Afgang herfra 16.21 til Ballerup, med stop ved alle stationer: Enghave, Valby, Vanløse, Islemark, Husum, Herlev, Skovlunde med ankomst til Ballerup 17.03. Fra Vanløse passeredes en lang række ledvogterhuse, idet alle veje krydsedes i niveau. Efter 6 minutter i Ballerup returneredes til Kh. Denne vej tog turen kun 40 min. Mellem 18.23 og 19.48 en tur til, denne gang med kun 2 min. ophold i Ballerup. Sidste tur afg. Kh 20.25 og nu til Måløv med ankomst 21.15. Afg. igen 21.24 og ankomst Kh 22.11.

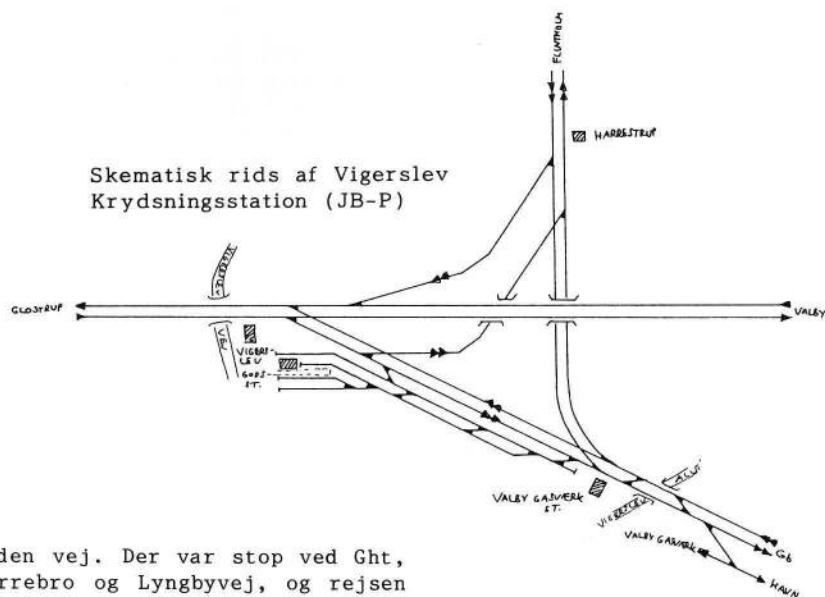
Torsdag er målet atter Ballerup. Nu er motorvognene ME 47 og MA 2 med afg. Østerbro (Kk) 9.22, hvortil han efter 3 dobbeltture ankommer igen 15.41.

Fredag kørte han 8 timer mellem Frederiksberg og Hellerup med ME 31 og ME 32. Strækningen var dengang 9,0 km for man kørte jo udenom Vanløse, ad den stejle bane fra Flintholm til Grondal, så køretiden Fb-Ght (Godthåbsvej) var 5 1/2 minut, men 6 1/2 den

Vanløse station i 1924. Foto: Rutherford (via OWL)



Skematisk rids af Vigerslev
Krydsningsstation (JB-P)



anden vej. Der var stop ved Ght, Nørrebro og Lyngbyvej, og rejsen varede min. 20 minutter, altså max. 27 km/t som rejsehastighed. Togene blev udnyttet kraftigt, i myldretiderne var der ned til 2 minutters ophold i H1 og 3 minutter i Fb. Alligevel var der to togstammer i drift dagen igennem, ja, om morgenen 3.

Lørdag fri.

Søndag igen 9 timer mellem Fb og H1, med ME 31 og ME 32, fra 16.10 til 01.00.

Mandag samme strækning med samme vogne fra 17.21 til 0.14.

Tirsdag Fb-H1-Fb i 7 timer med MA 2 og ME 47. - Det begynder at minde om en tilværelse som vognstyrer ved sporvejene!

Onsdag er der en smule afveksling, d.v.s. først køres der 4 timer mellem Fb og H1 med ME 42 + ME 33, i tiden 7.59-11.05. Så er der pause til 22.51, hvor ME 35 + ME 44 afgår fra Kh med ank. Ba 23.30 og er tilbage på Kh 0.13. Herfra afgår toget atter 0.30 som sidste aftentog til Roskilde. Efter stop ved alle stationer ank. Ro 1.23.

Nu er det blevet torsdag, og der er kun tid til et par timers søvn, for samme tog udgør dagens første personførende med afg. Ro 4.56 og ank. Kk 5.49. Kl. 6.15 videre som "tomt materiel" til Hellerup, hvor den bliver 2. togstamme på Fb-linien med afg. 6.31. Efter tre ture har vor mand fyraften på Fb kl. 7.53.

(Den 3. togstamme til morgen-travlheden kommer også fra Kk med ank. H1 8.06, hvorfra den efter endt dont returnerer 10.05 til Kk).

Fredag afg. med ME 33 + ME 42 fra Fb kl. 4.33 som tomt materiel til Ba, afg. Ba 5.00 med ank. Valby 5.25. Afg. Valby 5.28 som

Øverst: Plantog med litra O på gamle Nørrebro station. (Aff. af postkort)

Nederst: ML 92 på Ballerup station i 1939. (Foto: James Stefensen, JS A 105 F 023)

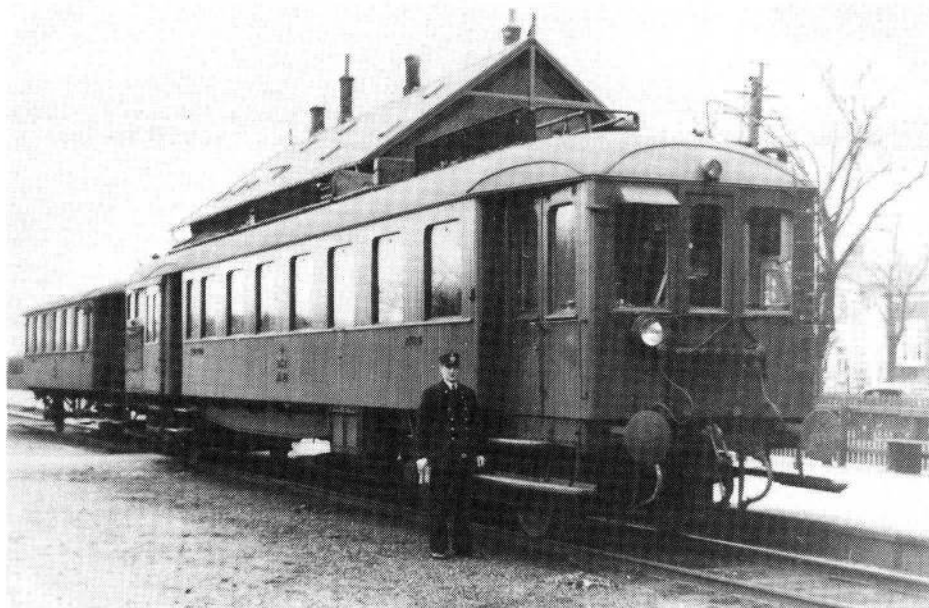
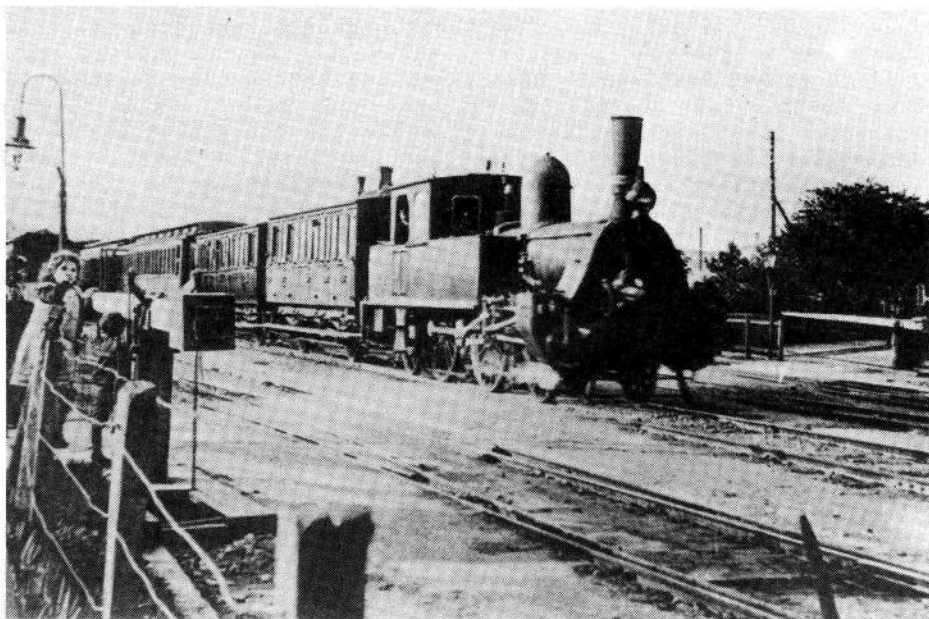
tomt materiel med ank. Måløv 5.49. Afg. som tog 1104 fra Mw 5.51 med ophold på Kh 6.33-6.35 og ank. til Kk 6.44. Så mangler han blot at tage til H1 og hente morgenextratog fra Fb-linien hjem. Ank. Kk 10.13.

Lørdag fridag.

Det var den turnus, og er den ikke særlig afvekslende, er den forhåbentlig til gengæld oplysende.

Lidt mere eksotisk virker måske en uge i marts 1931:

Lørdag den 7. "Kørt snemaskine på Kh 8-16.10" med HS 364, (den ældste af dem alle, "Hugin" fra det sjællandske Jernbaneselskab). Hjem til aftensmaden, og derefter passager i iltog 91, afg. Kh 19.15, med stop Ro, Kj (Køge) og Hz (Haslev) i Næ (Næstved) 21.03. Overnatter på banegården for



Søndag at afg. Næ 6.48 ad Midtbanen med tog 1302, bestående af ML 88 plus evt. 20 tons. Med stop alle vegne (Rislev, Søgård, Herlufmagle, Glumsø, Tyvelse, Vrangstrup og Englerup) kan det ikke undre, at Ringsted først nåedes 7.33. Her slog man sig til ro og afventede tog 1304 fra Næ, som kom 8.35. 1304 blev nu til tog 28 og kørte videre mod Kh og 1302 blev til 1304 og afgang 9.13 mod Frederikssund med stop alle steder. I Hvalsø havde man 9 minutters ophold, men her var også fire tog inde på én gang, krydsning på begge baner og dermed gode forbindelser i alle fire retninger. En skam at en sådan krydsning ikke er fotograferet. ML 88 kom til Fs 11.05 og fik så lov at hvile nogle timer. Men motorføreren måtte gå lige over i ML 84 (+ 20 tons) og køre turen tilbage med afg. 11.15! Med kun 2 minutters ophold i Hvalsø og 9 i Rg (foruden stop ved alle andre holdepladser) var man i Næ 13.56. Det giver en gennemsnitsrejsehastighed på 31,5 km/t. Et HP Kh-Kb (tog 159 fx.) holdt 34 km/t. Og i sommeren 1986 klarede natekspresen København-Berlin (når man trækker sejltiden fra) 50,2 km/t - så Midtbanen var ikke (altid) så ringe endda. Så var der fyraften, men vor mand måtte blive resten af søndagen i Næstved, for

Mandag skulle han køre samme tur på Midtbanen, nordpå med ML 84 og retur med ML 87. Ank. til Næ 13.56 kørte han som passager afg. 15.22 til Rg, og herfra med tog 32 til Kh 18.00.

Tirsdag til disposition på Godsbanegården 8-15.30. Intet maskinnummer nævnt, så det var måske en loppetjans.

Onsdag fridag.

Torsdag er igen en dag med nogle umulige fritimer midt på dagen: Fra 10 til 14 rangering på

personbanegården med F 474. Så passager i tog 289 som gik fra Kh 18.30 med ank. Ro 19.23. Herfra fører af tog 1213, som består af mandagens bekendt ML 87 med (max) 40 tons på kroen og afg. Ro 19.33, standsende overalt og i Kb 21.40. Overnatning her.

Fredag den 13. er det sne-storm, måske først om eftermiddagen, for ML synes at holde tiderne nogenlunde. ML 87 afgår som tog 1202 fra Kb 6.54. I Regstrup krydser man 1203 fra Kh, og samtidig bytter førerne tog eller togene førere om man vil, så vi returnerer til Kb med ML 90 kl. 8.51. 9.45 afgår ML 90 igen med sine 40 tons som tog 1206 til Roskilde ank. 11.41. Herfra hjem som passager i 160, ank. Kh 13.03.

Lørdag den 14: 3. optræk på godsbanegården med F 484 i tiden 06.00-14.00.

Skiftet i Regstrup forbavtede mig, men 18. maj blev det bekræftet. Den dag kører han tog 1203 med ML 84, afg. Kk 5.13 og kommer til Rt 7.52. Han forlader Rt igen 7.57 med 1202 og ML 90 med 50 tons og ank. Kh 9.53. Pause her indtil tog 1070 (ML 87) ank. fra Ringsted. Dette kører han som tomt materiel til Kk fra 12.03 til 12.11.

Man vil have bemærket, at når det gælder motortog, så kan føreren ankomme til udgangsstationen få minutter før afgang, og ligeledes efter ankomsten straks rejse hjem. Med damptog stillede det sig noget anderledes, lad os betragte årets første lørdag-søndag:

Den 3/1 passager i tog 71 Kh afg. 8.24 - Næ ank. 10.45. Han skal afgå fra Næ 12.25 med tog 1310 - og det kunne nåes med tog fra Kh 10.18. Men idag er trækraften O 333, som skal til Fs og tilbage med kun 57 minutters op-

hold i Fs. Tilbage i Næ 20.39. Overnatning her.

Søndag afg. Næ 10.32 med O 313 - i Fs 13.17 til 14.03 - i Næ igen 17.57. Igen er der meget arbejde på maskinen, så han kan først tage hjem som passager med tog 100, afg. Næ 21.07, ank. Kh 22.48.

Han var stadig fyrbøder, men noget tyder på, at han var fører af de nævnte O-maskiner. Senere på måneden, da han arbejder på større maskiner, nævnes hver gang et navn i parentes, formentlig lokoføreren. F.eks. lørdag den 31. januar: "2007-56 (6424 Andersen) 10 710 L". D.v.s. C 710 har først været spændt for tog 2007, Kh afg. 3.50, ank. Korsør 6.16, formentlig avistoget. Dernæst for tog 56, persontog med afg. Kø 10.46, ank. Kh 13.34. "L" står for damploko og "10" for 10 køre-timer.

Han kørte også en del med de to MW 117 og 118 den vinter og det forår. Således søndag den 11/1 tog 129-134 (Kh-Fs-Kh) og 21/5 tog 29 (HP - standsende ved alle stationer) afg. Kh 14.29, Kø ank. 17.27 og retur igen med tog 48 fra 19.00 til 22.01. En afvekslende tur, næsten en "Sjælland rundt" kørte han ret ofte, således den 13/1 med MW 117: Fra Kh 2.55 via Køge og Sydbanen til Masnedø 5.37. Det må være avistoget til Sydhavsøerne. Fra færgehavnen igen 5.45 og i Masnedø 5.52. Herfra 6.49 som persontog på Sydbanen til Næ ank. 7.35. Herfra igen 7.40 men nu ad Midtbanen som tog 1304 med ank. Rg 8.35. Herfra som tog 28, persontog uden ophold i Gøderup med ank. Kh 10.34.

En uge senere, den 20/1, kørtes samme tur med K 555 (6199 Pedersen), og f.eks. den 20/3 med MW 118.

Den 1/8 1931 kommer udnævnelser til lokomotivfører. Indtil da har han som fyrbøder kørt 381.600 km, smurt med 15.500 kg olie og fyret 3.880 tons kul!

Nu var det slut med at fyre og smøre, og rejsen går til Struer. Men det er en ganske anden historie.

ARNE BROEGÅRD

(Men en historie, som vi gerne vil høre mere om i en senere artikel. RED.)



Foto fra Næstved ca. 1929.
Motorlokomotiver er MW.
(Foto: arkiv JB-P)

IDEER DERUDEFRA



DURUP STATION (Glyngørebanen)

eller noget om industrisportilslutninger.

Mon ikke mange af de lidt ældre dyrkere af modeljernbane-hobbyen har en vis svaghed for sidebanedrift fra "den gyldne tid", hvor sådanne baner havde deres store betydning, d.v.s. fra periode I og II, og hvor man kunne træffe både de mindre og ældre damplokomotiver, såvel med som uden tendere, og de tidligste motorlokomotiver og -vogne, korte 2-akslede-kupevogne, såvel som bogievogne med tagryttere, ja, endda "rigtige" blandetog med kortere eller længere rækker af godsvogne, først og fremmest Q- og I-vogne, samt K- og P-vogne, ispækket en enkelt personvogn, og så iøvrigt suppleret med rene persontog og enkelte hurtigtog.

En sådan bane er her repræsenteret ved Glyngørebanen, eller lidt mere korrekt statsbanestrækning nr. 94 Skive/Glyngøre med færgesoverfart til Nykøbing Mors. Banen er gammel; allerede fra 1884 trafikeredes den mere eller mindre, fra starten med 3 tog om dagen, og 5 år senere kom også færgedriften i gang.

I en tidligere artikel i SIDESPORET er Skive Nord blevet behandlet, og andetsteds er der bragt billeder fra Glyngøre. På Mors blev der i mine drengeår eller tidligere truffet foranstaltninger til en videreførelse, endda som gaffelgrenet bane, dog ikke under DSBs regi, men som privatbane. Jeg har under krigen - formentlig i 1944 - cyklet henover en viadukt med et tomt baneplanum nedenunder; men ud over et par viadukter, nogle gennemskæringer og nogle lave dæmninger blev det aldrig rigtigt til mere, og efter Salling-

Fig. 1. Sporplan for Durup station og Durup Mølle pr. 1. august 1972; nord er til venstre. Planen er ganske vist ikke målfast, men dog meget nær de dengang herskende forhold.

sundbroens færdiggørelse bortsvandt grundlaget for færgedriften og de videre banepaner, og landskabet på de berørte steder på Mors er i al væsentlighed atter ført tilbage til det oprindelige.

I denne artikel skal vi se på en enkelt af banens stationer af en beskeden størrelse, nem-



Fig. 2. Durup station set fra syd langs perronen. Bortset fra et nyt gavlvindue og nye skorstenspiber synes stationsbygningen at se ud som ved opførelsen i 1883. En enkelt godsvogn er under aflæsning af cement på paller; men ellers hersker stille, landlig fred.

Fig. 3. Bag GS-vognen dukker nu en kampestenssat siderampe op, nu hvor vi er gået længere nord på. Janus og Anders på perronkanten venter ikke lige tog med det første! På begge billeder ses det, at læssespolet har et knæk (dog altså en bue) efterfulgt af et ret stykke, inden vi når ind i sporskiftekrumningen, hvor også afløbsskoen med tilhørende lygte anes i det fjerne. En retiradedør står på klem, og lidt ukrudt fjæler sig mellem skinnerne.



lig DURUP, der bortset fra trinbrættet BYSTED var det sidste standsningssted før endestationen GLYNGØRE. Nabostationen ROSLEV og den lidt fjernere JEBJERG var måske nok mere karakteristiske med egentligt krydsnings-/overhalingsspor og læssespor som typiske landstationer. Sidstnævnte gjorde sig iøvrigt gennem en årrække i begyndelsen af 1970'erne bemærket som ophugningssted for hovedstadens kasserede S-togsvogne (hvad der jo i øg for sig udmærket kunne eftergøres i model som en arbejdende plads - spændende, men måske lidt sørgeligt).

Når Durup er valgt denne gang skyldes det især sportilslutningen til Durup Mølle syd for stationen. Mange hobbyfolk vil jo naturligt gerne have et trafikunderlag på anlægget, og kan det kombineres med en mølle, kan det jo næsten ikke blive bedre og mere idyllisk, så-

dan som vi forbinder det i tanker om de "gode, gamle dage".

I fig. 1 er antydnet sporplanen i princippet (tegningen er ikke målfast). På bedste modelbanemaner krummer hovedsporet sig stærkt nordenunder stationen, og selv læssesporer får et lille slag, endnu inden det når stamsporet.

På fig. 2 ses stationen fra dens sydende. Ud for stationsbygningen er perronen asfalteret, mens resten er anlagt som grusperron med en lav forkant af sveller (eller fliser på højkant). Til højre har vi stationsforstanderens have, og til venstre ses nogle bygninger tilhørende en entreprenørforretning, der kan benytte stiksporet i billedets venstre side efter behov. Længere tilbage holder en GS-vogn under udlæsning af cementsække på paller.

I fig. 3 er vi gået længere mod nord og ser herfra til venstre en siderampe udført i til-

hugne kampesten; formentlig har der også været en kvægfold i tidligere tider, men tidens tand har nok nedvendiggjort en sanering. Længst tilbage anes afløbssko med tilhørende lygte i stedet for sikringssporstifte, sådan som dette fandtes på fig. 2.

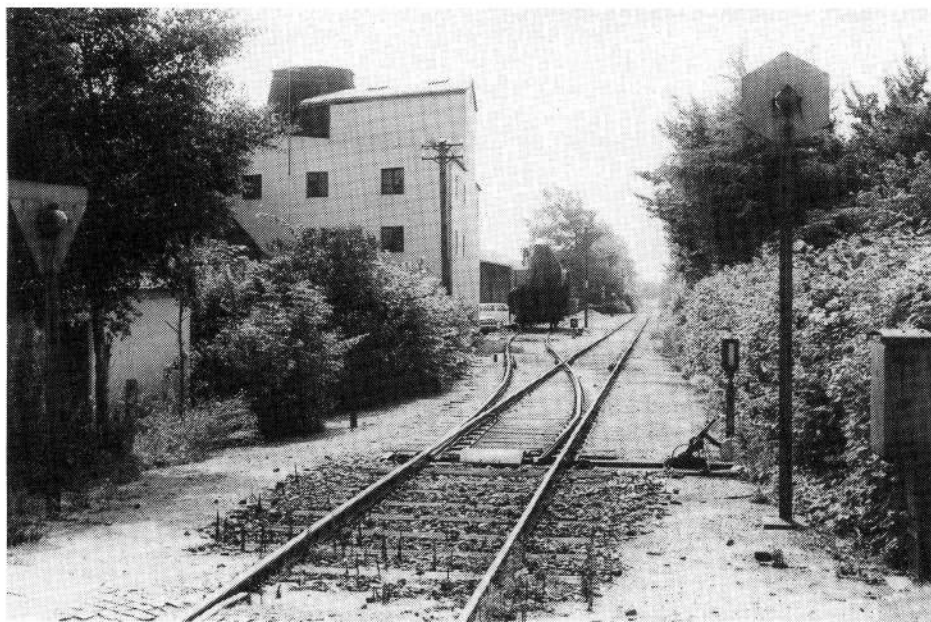
Fig. 4 viser indløbet til Durup Mølle syd for vejoverskæringen og banestrækningen videre mod Skive. Alle 3 billeder er taget den 1. august 1972, og meget kan jo være forandret siden da. Ja, det er der faktisk, for netop mens jeg sad og skrev dette på maskinen, kom jeg til at tænke på, at det kunne i grunden være sjovt at høre, hvad der siden er sket, så jeg ringede til den eneste kornvirksomhed, som JTAS har registreret under Durup central, for der foresvævede mig noget om, at mølleriet var brændt. En meget forekommende Hr. Andersen oplyste på min forespørgsel, at den gamle mølle med tilhørende anlæg faktisk var eksploderet og gået til i et vældigt bål; men det lå langt forud for hans tid i virksomheden, og at det var mindst en halv snes år siden, at firmaet, der nu hedder Axel Toft A/S, Durup, var flyttet uden for byen til Tønderingvej og derfor ikke længere havde sporforbindelse med omverdenen.

I sin velmagts tid var Durup Mølle et ganske pompøst bygningsværk af et landmølleriet at være. Nå, det skal nu retfærdigvis tilføjes, at Sallingland har noget af den bedste agerjord i Danmark, og de Sallingbønder var ikke blandt dem, der har haft mest grund til at klage over tingenes tilstand i årenes løb.

Selvom stationens sporplan ikke efter DSB-normer tillader togkrydsninger, er der jo ikke noget i vejen for, at man i modellandskabet enten ændrer det

Fig. 4. Syd for overskæringen er stiksporet ind til Durup Møllens omfattende kompleks placeret. Bemærk afløbssko med lygte, overkørslen i baggrunden, den lave grusbunke for enden af stiksporet og den manglende indhegning af banen.

Fig. 5. Stikspor til Sønder Felding Korn- og Foderstof; bemærk, at stiksporet er retlinet og altså ikke har parallelt forløb med stambanen, samt at TKVJ gar klarer sig med simple sortmalede, bukkede jernplader med refleksmærker i stedet for egentlige sporskiftelygter. Bag buskene til højre skjuler sig banens største bro, nemlig den der førte banen over Skjern Å, der er Jyllands mest vandrige; broen eksisterer endnu og indgår i en cyklesti.



viste læssespor til et togvejspor med krydsningsmulighed eller indføjer et sådant, hvis man absolut vil kræve krydsningsmuligheden, med mindre man accepterer indrangering til læssesporret i påkrævet krydsningstilfælde.

Under alle omstændigheder kan stationen give tilfredsstillende anledning til rangeringer, både til læssesporret og til mølleriets stikspor.

Hvordan kan det så eftergøres i model? Ja, om det nu lige akkurat skal gøres som et silo- og møllerikompleks som det viste, får være op til den enkelte. I et klubanlæg vil det være helt naturligt at få det hele med, men derhjemme under mere beskedne former kan mindre jo også gøre det - fx med en halv kulisser kombineret med en "kullet møllebygning", som det fremgår af fig. 4; her kan et Højansæt, der har fået ødelagt vingerne ved lillebrors ihærdige hjælp, være et udmærket startgrundlag, og træpap eller prægede plastplader kan hurtigt supplere med det fornødne.

Dog bør anføres, at der af hensyn til dybdevirkningen bør være nogen afstand mellem kulisser og læssesporret, sådan at der er plads til en lager- og udleveringsbygning med halvtag og flere porte ud mod sporet.

Vil man gerne præsentere en rigtigt arbejdende vindmølle på anlægget, bør den være fritliggende eller kun være forbundet med det øvrige møllereri ved hjælp af lave mellebygninger, som ikke forhindrer vindkræfternes frie spil på vingernes sejl.

Det skal pointeres, at DSB normalt kun på de mindre sidebaner tillader en sådan uindhegnet "affære" klods op til hovedsporet, og man skal under alle omstændigheder huske at få afløbsskoen og den hertil hørende lygte med.

Også privatbanerne kunne opvise sådanne sportilslutninger for møllerier, og jeg har til sammenligning taget et enkelt billede med fra Troldhedebanen og et fra Lemvigbanen.

I Sønder Felding fandtes det på fig. 5 viste arrangement. Også på denne station var der en vejoverskæring imellem stationens egentlige indgangssporstrikte og skiftet til korn- og foder-

stofvirksomheden; afstanden imellem de to sporskifter var op mod 50 m.

Det bemærkes, at på privatbanen kunne man nøjes med en dobbelt sporhund som sikring mod utilsigtet vognbevægelse ud i stamsporet! Heller ikke Sønder Felding havde krydsningsspor, men afstanden mellem hovedsporet og læssesporret var så stor, at det kunne indlægges (eller har været der).

Den nævnte virksomhed var en god kunde hos TKVJ; lige op til nedlægningen var der i reglen et par vogne til eller fra stiksporet, herunder såvel I-vogne(!) som brune danske og udenlandske lukkede vogne.

På Sønder Omme station en halv snes kilometer nærmere mod Kolding fandtes ud over hovedsporet og læssesporret på samme side som stationsbygningerne også et egentligt krydsningsspor med tilhørende noget smal grusperron med betonforkant ud for stationsbygningen.

På denne station udgik sporet til mølleriet som vist i den foregående artikel netop fra krydsningssporret, hvad der må betegnes som nok så korrekt i jernbanemæssig henseende, således at rangeringer til og fra mølleriet kunne foretages uden samtidig "belemring" af det gennemgående togvejsspor, som det hedder i ferroval tale. Men for ikke at trætte læserne med gentagelse af gammelkendte billeder skal jeg nøjes med at henvise til figurerne 2 og 7 i SIGNALPOSTEN, 1988/3.

I stedet vises i fig. 6 et eksemplar fra **Bonnet** station på Lemvigbanen, også her med afgrening fra hovedsporet. Billedet er taget den 23/3 1975 og er set fra sydøst fra vejoverskæringen. Det oprindelige kryds-

ningsspor er blevet afkortet - man aner lige planum til højre - og fungerer på fototidspunktet som læssespor og indrangeringspor for arbejdstog m.v., men har altså tidligere kunnet tillade ind- eller udkørsel af tog fra spor II, medens der i spor I rangeredes til og fra kornfirmaet.

Bemærk, at sporspærren i al sin simpelhed består af en svelle, der hviler mod anslag i begge sider, og at antallet af vogne på stiksporet antyder et ikke ganske ringe trafikbehov i forbindelse med siloanlægget.

Men vi vil vende tilbage til Durup Mølle og dens idegrundlag til efterfølgelse i model.

Virksomhedsanlæg af denne slags kan - navnlig fordi det har en vis højde - med fordel placeres ind mod et hjørne af det rum, hvor man har sit modelbaneanlæg, idet det dermed kan være med til at sløre hjørnets skarpe vinkler. Imidlertid er der visse ting, som man bør tage i betragtning.

I fig. 7 er vist et uskønt eksempel med en meget lidt realistisk og virkelighedstro udformning, men som man desværre ser altfor tit på privatejede modelbaneanlæg. Faktisk kan jeg kun erindre Varde-Grindstedbanen som den eneste, der tillod sig i en årrække at have udkørsel ad den krumme sporstreng i det yderste sporskifte, der afgrenede remisesporret fra stambanens. Sjovt nok er dette længe efter banens nedlægning blevet ændret ved indlægning af et nyt sporskifte, således at den resterende ca. 1 km lange sporrest, der nu bruges som industribane til Varde industriområde Øst, samt lejlighedsvis som veteranbane til Varde Øst med tilhørende Varde Sommerland, benytter



Fig. 6. Nordøst for Bonnet station på Lemvigbanen er der i årenes løb opført et stort siloanlæg med tilhørende korn- og foderstoflager. Et godt benyttet stikspor fører fra hovedsporet ind til virksomheden, kun sikret med svelle mod uønsket vognudløb i togvejen.

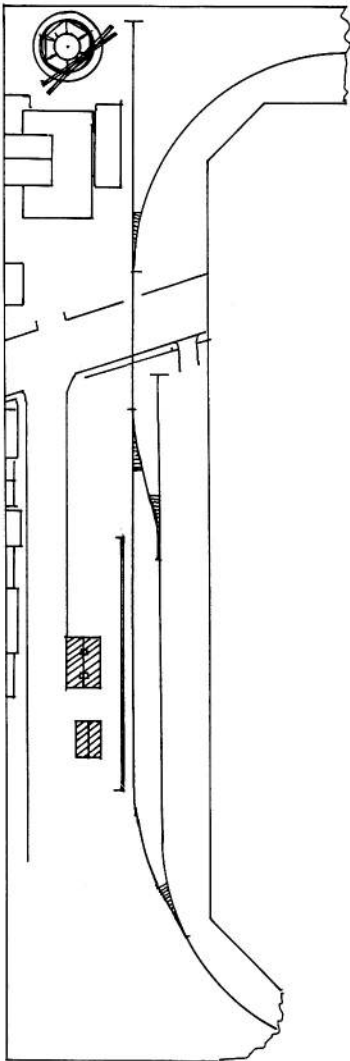


Fig. 7. Schematisk skitse af en uheldig udformning af en station med privat sidespor efter Durup som forbillede. Det bør ikke være stambanen, der grener fra ad den krumme streng i sporskiftet. Møllen bør ikke anbringes så tæt ved rummets væg, at den kaster slagskygger på væggen. Modellen ville iøvrigt vinde ved, om ikke alle bygninger og spor er parallelle med væg og bordkant.

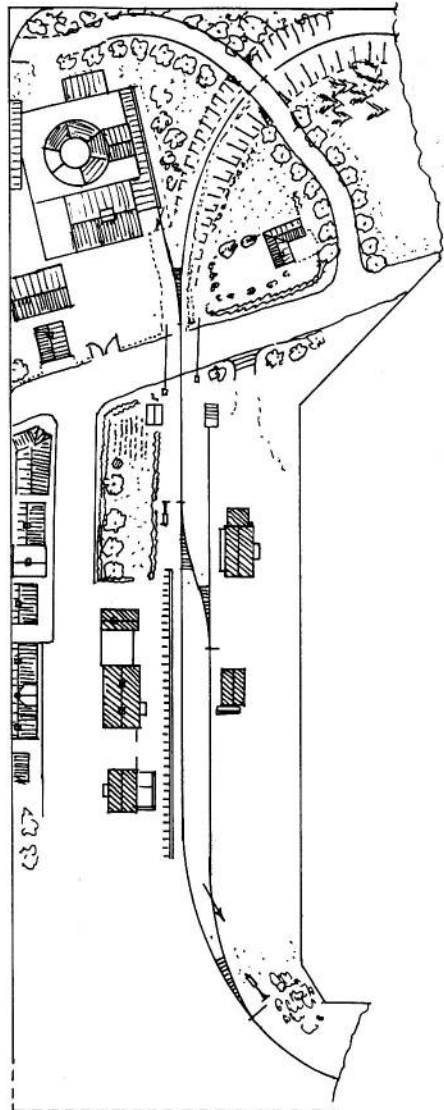
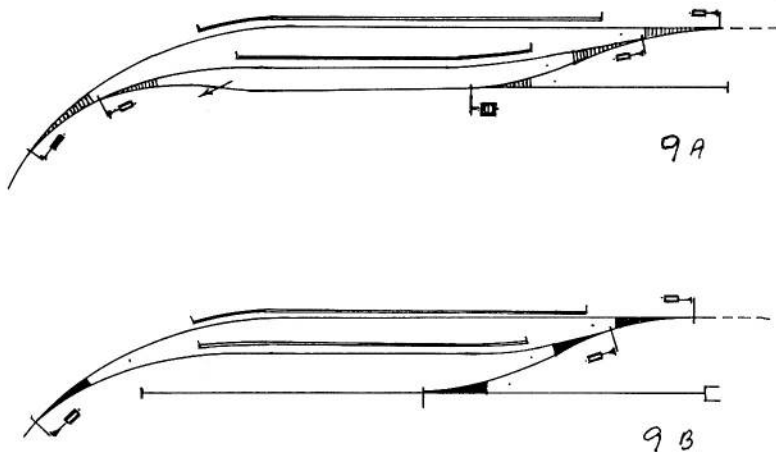


Fig. 8. Samme idegrundlag som i fig. 7, men sporafgreningen ved mølleriet er mere tilforladelig. Rumhjørnet er "mildnet" ved en kvartrund baggrund (tillempet rundhorizont). Bortset fra nederste hjørne, der eventuelt kan være belæret med skorstensfremspring, er der vist en lidt mere udbygget detaljerighed i landskabsopbygningen. Bygninger, der vedrører banen, er vist skrånkraverede, medens resten er markeret på anden måde.



den lige sporstreng i skiftet.

Fig. 8 viser en - af mange - bedre løsning. Bemærk, at bane-strækningen hurtigt forsvinder under en vejbro og krummer sig ud af synsfeltet. Den beskedne bymæssige bebyggelse markeres blot ved baggrundskulisser og halve huse; samme princip kan også benyttes i forbindelse med mølleribygningerne.

Tillader pladsforholdene, kan spornettet suppleres med et krydsnings-/overhalingsspor som antydnet i fig. 9, således at en udvidet togteneste kan finde sted uden dermed at tilsidesætte sidebanekarakteren. Det siger sig selv, at anlægget kan suppleres med småbygninger, skure, svelleopstablinger, buske, træer og ukrudt efter ens eget forgodtbefindende, altsammen med til at skabe atmosfære over anlægget.

guldbæk

DSB MUSEUMSVIRKSOMHED ÅBENT HUS I KÆLDEREN

I slutningen af 1985 åbnede DSB museums-virksomhed en "Butik" på Lyngby station, i et tidligere billetsalg ved udgangen til Ulrikkenborg Plads. I butikken sælges jernbanelitteratur, uniformsemløner, souvenirs, samlesæt, banemærker osv. Til butikken hører et lager i kælderen under Lyngby station, hvor vi efterhånden har fået samlet så meget spændende, som vi tror er noget for jernbane- og modelbaneinteresserede m.fl. Nævnes kan f.eks. telexapparater, telefoner, relæer, skilte (dog i begrænset omfang), tegninger af lokomotiver, vogne osv., træmodeller til afstøbning, højttalere, plakater, regnemaskiner, glasvitriner m.m. Lørdag den 3. december 1988 skal alt sælges til spotpriser, og vi holder derfor åbent hus på lageret i kælderen fra kl. 13 - 16. Lageret finder du i cykelkælderen under Lyngby station. Der vil være julestøtning med brunkager og meget andet. Øl/vand kan købes. På gensyn!

W. Dancker-Jensen

Fig. 9A. Skitsemæssig antydning af sporplan med overhalings- og/eller krydsningsspor indlagt, samt læsse-spor svarende til det gængse i peri-oderne III og IV.

Fig. 9B. Samme, men svarende til periode IV-slut og V, hvor der af vedligeholdelsesmæssige og sikringsmæssige årsager gennemførtes en forenkling af især læssesporarrangementet. På skitsen er bevaret sporskiftelygter, men de ville kunne være blevet erstattet med dværgsignaler, og hvis fuld banedrift er blevet opretholdt, er sporskifterne FC-betjente, medens håndafslåsningen er den gængse sikkerhedsforanstaltning, såfremt banen alene bruges som industri- og godsbane. I ingen af de her viste eksempler er medtaget ind- og udkørselssignaler, samt togvejssignaler.

LÆSERNE BYGGER

HALVFABRIKATA

Min vogn nr. 3 blev et af mine hjertebørn, en tankvogn. Som alle i DMJK ved, er jeg tosset med godsvogne, men tankvogne er jeg absolut mest fan af, så det er ikke så underligt at denne vogn blev nr. 3...

Jeg blev en smule skuffet over mine fjedre på IT-vognen, så for at undgå fjedre helt og holdent, måtte det blive en bogievogn. Der findes ikke så mange bogietankvogne i min favoritpoke fra 50'erne, og der fandtes ikke tilgængelige tegninger af BP gas og Mærsk Kemi's vogne, så valget var sådan set let.

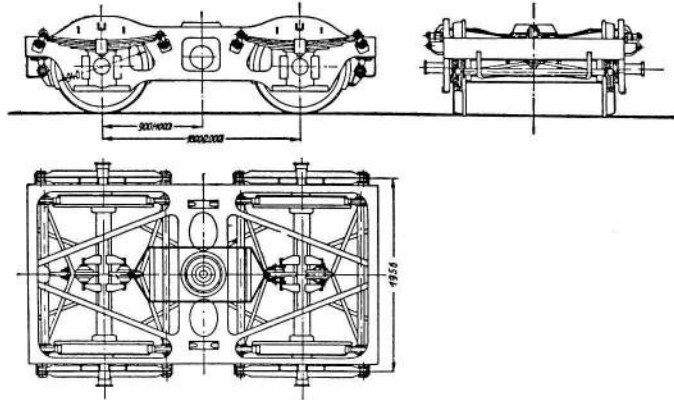
Undervognen er "wie üblich" loddet op af messingprofiler, dog er profilerne på denne vogn lidt sværere end sædvanligt, således er vangerne 7x2 U-profil, det samme som pufferplankerne. Pufferre og hjul er også her købte dele (vistnok fabrikat SIVO). Her deler jeg HGC's opfattelse om jo flere færdige dele jo flere færdige vogne. Bogierne er hjemmelavede, men kan købes som byggesæt i Tyskland, det vidste jeg dog ikke noget om da jeg byggede vognen og så er prisen 140 DM - det har jeg ikke råd til! Selve bogiesiderne er fræset og filet i facon, fire sammenloddede stykker 0,5 mm messing - mens "endeplankerne" er U-profiler. Svingbjælken er egentlig to stykker 0,3 mm messingplade bukket i U-facon og loddet i med den åbne side vendt udad - se illustrationerne.

Bogiesiderne blev lavet med åbne akselporte og hjulene først sat i da hele bogien var malet og klar. Akselboksene er fra JP-Hobby igen, men det er rullelejekasser, altså en fejltagelse, - vognen havde dengang glidelejer. Vognen rummer desværre flere brølere som vi skal se senere. Bogierne er ophængt ekvibreret som tegningen viser, men er ikke af-fjedret, egentlig dumt med tanke på den totalvægt, vognen har.

"Fjedre" med små sjækler og bukke er bygget op i plastic, og limet på, men for langt nede i bogiesiden, så vognen blev for høj. Det gav som det forstås også en for høj automatkobling, derfor måtte jeg efter den første prøve-kørsel sænke vognen, dels ved at fjerne skiverne mellem bogier og ramme, og dels fjerne materiale fra glideklodserne. Det er dem rammen "står" på, derfor er de lavet af Teflon, så glidningen ikke kræver smøring.

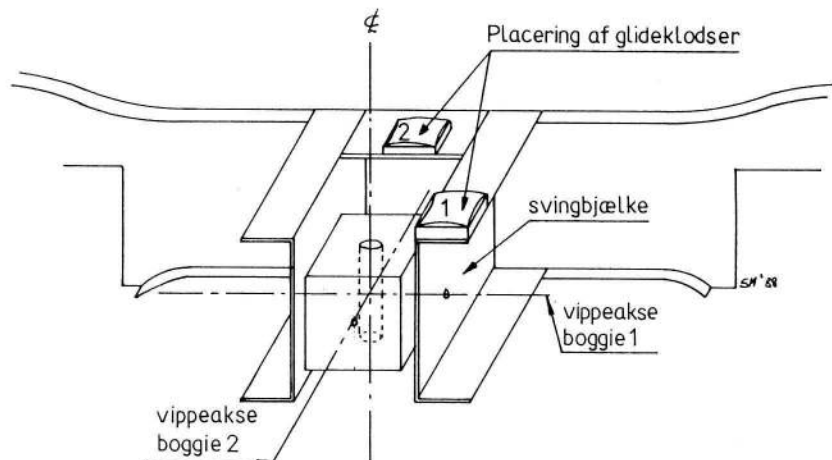
(925) (977) Drehgestell (Einheitsbauart) geschweißt

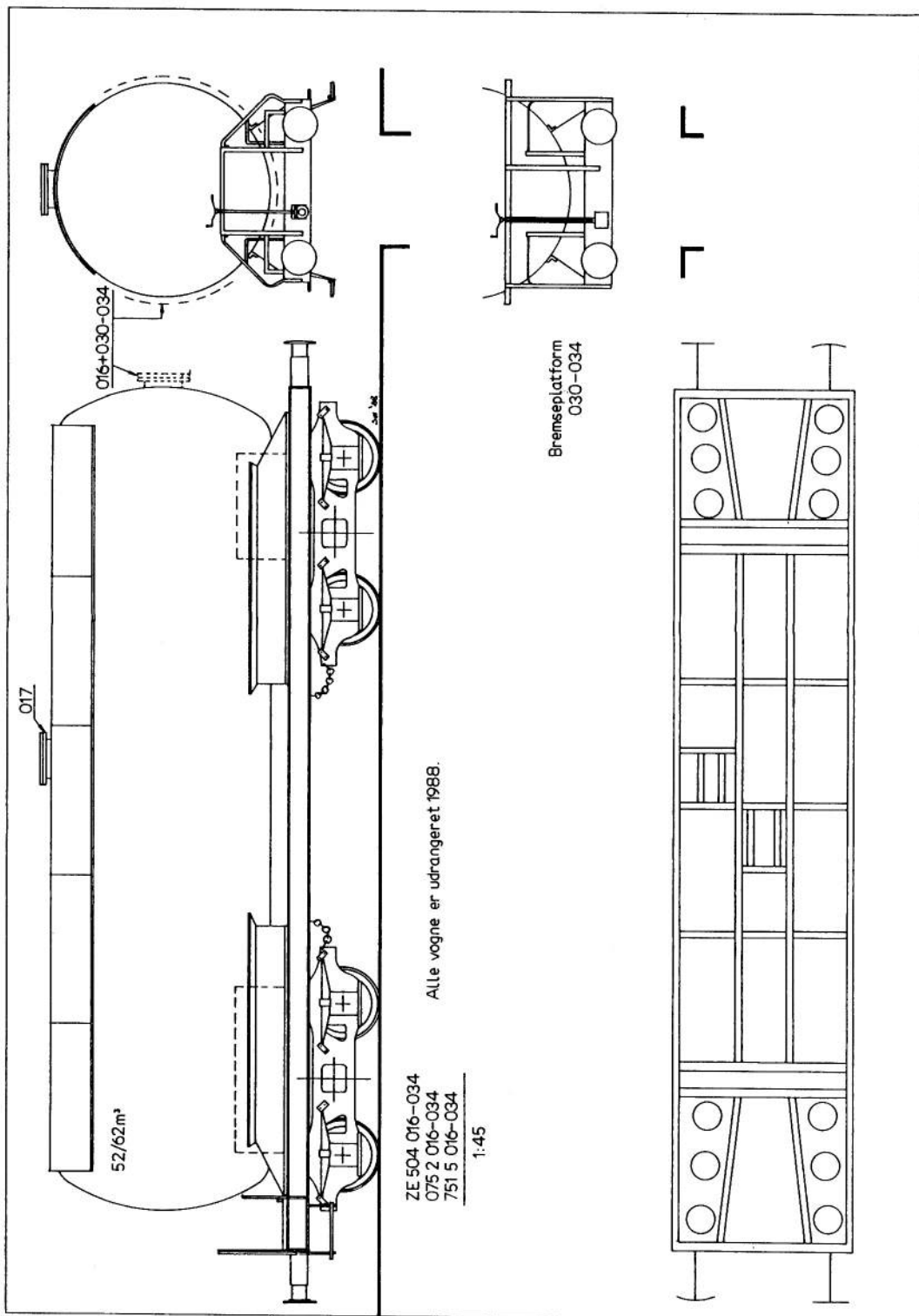
Bild 353



Boggie, BA977 gennemskåret

ikke i skala





Tegningen er her nedfotograferet til 1:87

Tankens konsoller er ligeledes lavet af plastic, dog er "pånitningen" (egentlig boltehoveder) alufolie med oppressede hoveder. Der var en del forvirring omkring mit valg af vognens nummer, idet tegningen (af 504 017) viste nogle andre håndbøjler end dem vognen (032) havde, da jeg efter færdiggørelsen fik lejlighed til at fotografere 032 i Århus. - Ærgerligt!! Nå, vognen er i forvejen så fuld af fejl, at en til ikke gjorde det værre. Tegningen til artiklen her, er så vidt det har været muligt korrekt, dog uden at jeg har målt forbilledet op.

Overskriften har måske været lidt kryptisk, men her er forklaringen. Messingrør kan fås i masser af forskellige størrelser, også den som skulle bruges her, men dels er min drejebænk for lille, dels var der ikke nogen der umiddelbart kunne hjælpe mig med endebundene, så jeg blev nødt til at kontrahere gastanken ude i byen. Jeg havde kort forinden læst i et dagblad om et trædrejeri, som havde jubilæum. Jeg noterede adressen til senere brug, mest med henblik på kugler til Ucs-vogne, men her kunne jeg også få brug for professionel hjælp.

Jeg havde lært på min uddannelsesplads, at en tegning af emnet var absolut nødvendig for korrekt udførelse af arbejdet, så jeg måtte til at svinge tuschpenen. Tegningen blev sendt til firmaet i Søborg, og to uger efter var den fineste bøgetræstank hentet hjem til montage. Det kostede et par hundrede kroner at få lavet den, men en masse ærgrelser blev til gengæld sparet mig, på den anden side ser jeg også delvis mine vogne som en slags investeringer, også selv om de nok aldrig bliver budt på hos Bruun-Rasmussen...

Tankens påskrifter blev lavet som blåt gnubbemateriale, med hvidt gnubbemateriale som baggrund for bomærket. Gasflasken er gul. Meningen var så, at det blå bomærke skulle gnubbes oven på den hvide baggrund, men påvirkningerne fra gnubningen fik sølvbronzen til at falde af i flager, sandsynligvis fordi denne type maling ikke indeholder ret meget bindemiddel og derfor ikke er fleksibel nok til bearbejdningen.

En løsning der nok ville hjælpe var måske at male tanken med polyurethanlak til parketgulve. Den har en stenhård overflade og er slidstærk, i det hele taget en bedre overflade end det rå træ. Gelændere og håndbøjler er efter min sædvanlige metode. Brædderne på bremseplatformene er ridset op i 1,5 mm polystyrenplade og limet på.

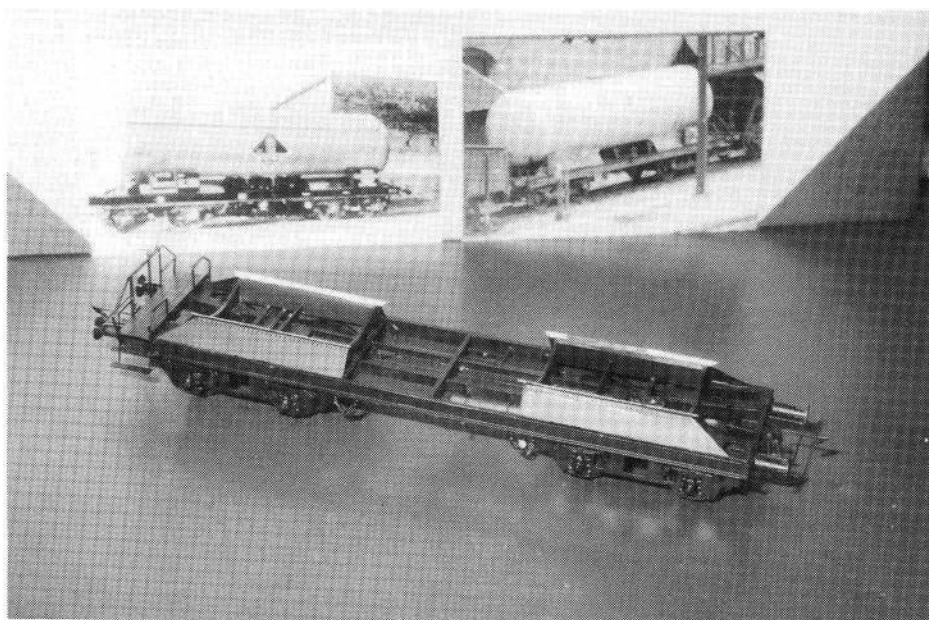
Jeg havde akkurat ikke nok messing i den rette tykkelse (0,5 mm) til at rulle soltaget op af, så det blev et stykke 0,6 mm aluminium hvor svejse sømmene er limet på, i form af 0,15 mm kobbertråd. Egentlig godt det samme, for vognen vejede nu knap 2 kg, hvilket man også kan mærke på maskinerne, når medlemmerne holder køreplan.

Kæderne der forbinder bogierne med rammen, har jeg endnu ikke grejet funktionen af - var man bange for at de skulle stikke af? men de måtte jo med på modellen. De er lavet i hånden, hvilket jeg

opdagede ikke var så svært alligevel. En stump bar ledning, 0,5 mm, rulles op om et 2 mm bor, klipleddene i den samme side hele vejen, pres ringene ovale, lod sammen, sæt næste led i, pres i oval, lod sammen o.s.v. Yderste led ned mod bogien skal være åbent så man kan skille det ved service på bogien.

Næste gang bliver det tre langbenede vogne, det skal handle om, nemlig Uds nr. 2, HD og "ferberfantasi" min KM-vogn.

Søren Monies



SIGNALPOSTEN udsendes gennem Avispostkontoret som postadresseret blad.

Det blanke felt til højre herfor er beregnet til adresseringen.

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

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Hermed lakker 24. årgang, 1988 stærkt mod enden. Når dine øjne når nederst i 3. spalte, får du ikke mere for dine indbetalte penge - og det betyder modsætningsvis, at det nu - igen - er tid til at forny abonnementet.

Du vil have fået - respektive vil snart få - et girokort lyden- de på kr. 140,- til fornyelse til 25. årgang, 1989, og som sædvanlig beder jeg om hurtig indbetaling på girokortet, således at jeg omkring 1. januar 1989 kan danne mig et nogenlunde klart billede af vor økonomiske situation inden jeg (eventuelt) kaster mig ud i "vilde" projekter i anledning af jubilæumsårgangen.

Ja, det er jo ingen hemmelighed, at vi nu går ind i "sølvbryllupsårgangen". Det kommer jo ganske af sig selv, og det har også medført, at vi i nogen tid har drøftet om, og i givet fald hvorledes, vi skal celeberrer begivenheden. De fleste af de tiltag, der var "oppe at vende" viste sig at være økonomisk uacceptable (d.v.s. for dyre), og andre tør vi ikke binde an med, fordi vi ikke kan overskue om vi har kræfter nok til også at fuldføre sagen.

Så det ender såmænd nok med, at vi "holder stilen" og måske fejrer den første milepæl med nogle flere sider. Det kunne jo være, at der var mange annoncer, der ville hjælpe os med at markere begivenheden.

Men frem for alt - husk nu at forny abonnementet straks - tak!

Apropos jubilæum: Den 1. december 1988 fejrer Nyboder Hobby og indehaveren Verner Møller sit 25. års jubilæum. Det er ikke

hverdagskost inden for den branche og SIGNALPOSTEN sender sine bedste lykønskninger med en stor tak for godt samarbejde gennem alle 25 år.

Pladsmangel, pladsmangel ... også i dette nummer burde der have været et Billedgalleri, nye litteraturanmeldelser, en midt-arkstegning og meget andet.

Blandt andet f.eks. en omtale af, at PÅ SPORET som en stor nyhed nu forhandler tegningssæt i form af 20 stk. H0-tegninger samlet i plastomslag til en pris af kr. 100,-/sæt. Indtil nu er udkommet 8 (otte) tegningssæt, omhandlende DSB materiel (motorloko, personvogne, godsvogne) privatejede godsvogne og privatbanemateriel (såvidt jeg flygtigt kan se mest Hjørring Privatbaner). Tegneren er H. Orłowicz og kvaliteten er god - og prisen absolut rimelig. PÅ SPORET har også udsendt et GREMO-katalog (pris 50,- kr.) over ætsede løsdele i H0.

Jeg fik meget sent fra Jernbanemuseet den på side 192 "indeklemte" nyhed, gengivet med min mindste skriftstørrelse og med mindste linieafstand, om at der i kælderen under Lyngby station den 3. december 1988 vil blive holdt udsalg af diverse lækkerbidskener. Tag mod opfordringen og aflæg et besøg.

Et par andre småting kom også for sent - og må vente til et kommende nummer.

Med hensyn til næste års skriftlige auktion skal jeg anføre følgende retningslinier, gældende for dem, der har noget at udbyde:

Udbydere udarbejder en liste over de numre, de har til salg. Emnerne skal beskrives så fyl-

destgørende som overhovedet muligt, så budgiver ikke vil være i tvivl om, hvad det er, det drejer sig om. For bøger f.eks. skal oplyses: Forfatter, Titel, Format, Sidetal, Illustreret (eller ej), Supplerende oplysninger, samt bogens stand (specielt om eventuelle beskadigelser).

Andre emner beskrives med bl. a. oplysning om størrelse, vægt o.l. En eventuel mindstepris må angives tydeligt.

Udbyderen må prioritere sine emner, idet jeg forbeholder mig ret til at begrænse antallet af auktionsnumre pr. udbyder til 25. Antallet af auktionsnumre totalt vil ikke overstige 500.

Udbydere, der ønsker at være med, må senest den 1. februar 1989 fremsende sin liste til redaktionens adresse. Udbyderen vil senere få en kopi af udbudslisten til godkendelse inden den - omkring 1. juni 1989 - fremsendes til de tilbudsgivere, som til den tid indsender et frankeret svarkonvolut - men det vender jeg tilbage til i næste nummer.

I forlagsafdelingen går det stadig småt. Omsætningen har i år målt nogenlunde samme størrelse som i fjor. Jeg vil i et kommende nummer bringe en revideret oversigt over, hvad forlaget endnu formår!

Det var alt for denne gang og dette år. Inden vi høres ved igen, har det været nytår, og jeg slutter sædvanen tro med at ønske alle vore læsere

**EN RIGTIG GLÆDELIG JUL
OG ET GODT NYTÅR!**

På genhør

Holtrup