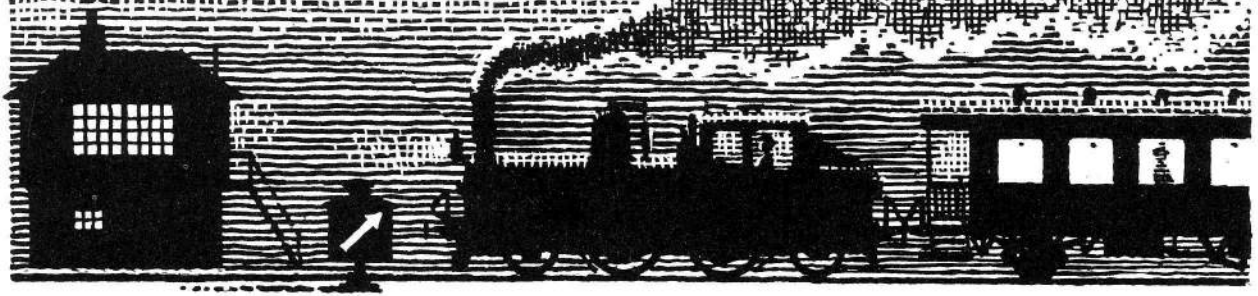


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

27. årgang 1991

dec., nr. 4

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes med 4 numre i årgangen, nemlig ca. 25. februar, 25. maj, 25. august og 25. november.

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

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.: 31 71 79 03

REPRODUKTION:

Bargholz Offsetreproduktion
Grundtvigsvej 10 A
1864 Frederiksberg C
tlf.: 31 22 77 05

TRYKNING og BOGBINDING:

Lantow & Co.
Lergravsvej 63
2300 København S
tlf.: 31 59 44 11

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

ABONNEMENTSPRIS for 27. årgang, 1991
Kr. 150,- incl. 22% moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer:
Kr. 40,- incl. 22% moms.

Redaktionens faste medlemmer: Hans Alkjær, Ole Faurhøj, J. Groth og Erik V. Pedersen.

ANNONCER modtages gerne på følgende vilkår:

Reproklart manuskript tilsendes redaktionen senest den 1. januar (til nr. 1), 1. april (til nr. 2), 1. juli (til nr. 3) og 1. oktober (til nr. 4).

Format for 1/1 side er H 280 x B 180, for 1/2 side 135 x 180 og for 1/4 side 135 x 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 free-lanceforfattere om emner indenfor vort emneområde. Materialet vil blive behandlet omhyggeligt og seriøst og returneret. Fotos til Billedgalleriet dog kun efter fremsat ønske herom.

27. ÅRGANG, NUMMER 4
DECEMBER 1991

INDHOLD I DETTE NUMMER:

In memoriam, Poul Adamsen	155
Nedlagte baner, KEJ, rullende materiel, 1. del	157
Uheld, Ringe-ulykken	173
PWS-huse på NMJK	174
Statshusmandsbrug på MB, 1. del	176
Et Hirtshals-tog	183
Motormateriellet, ME/MF på SNNB	184
Fotoarkivet	190
Centrifugestøbning	191
Billedgalleriet	200
Nyt fra redaktionen	204

Forsidebilledet: Tekst, se side 190

I N MEMORIAM

POUL ADAMSEN

23/1 1923 - 5/9 1991

ADAM er død!

Denne dybt chokerende meddelelse indløb 14 dage efter, at ADAM havde været vært ved vort 158. redaktionshyggemøde, og hvor han var, som han plejede at være.

Efterfølgende har jeg erfaret, at han siden 1983 havde haft vrøvl med hjertet og jævnligt gik til "eftersyn" og behandling på hospitalet, men det var altså ikke nok til at udskyde det uafvendelige.

Jeg mødte første gang ADAM for 45 år siden. Det var i DMJK (Dansk Model-Jernbane Klub) på Nørrebro station, hvor han som nyt medlem gik forsigtigt og tilbageholdende omkring og var himmelfalden over, at der kunne bygges så detaljerede modeller, som de "garvede" i klubben kunne fremvise.

Nå, det varede nu ikke længe, før ADAM selv gik i krig, og selv om hans lokomotivmodeller (iflg. hans eget udsagn) savnede detaljer hist og pist, så var de absolut funktionsduelige og til stor hjælp for køreplangruppen, som på det tidspunkt var stærkt underforsynet med rullende materiel.

Selve anlægget var jo også kun halvfærdigt, og der manglede totalt sekundær udsmykning - og her kom ADAMs skaberevner til fuld udfoldelse. Han var jo farvehandler, og kendte derfor mange materialer, der var anvendelige i denne sammenhæng, og modelbanen blev også brugt til at afprøve mange nye ideer.

ADAM har været DMJK en god mand. Han påtog sig det byrdefulde job som formand i begyndelsen af 1970'erne, og fik vækket klubben til live igen, og han var til det sidste stærkt interesseret i klubbens ve og vel.

Vort samvær i klubben - og på de mange udflugtsture - var meget tæt, og foregik altid i en særdeles kammeratlig atmosfære, hvor også utallige andre af livets tilskikkelser blev diskuteret.

Det var også en selvfølge, at ADAM var med til at genstarte SIGNALPOSTEN, og han var en flittig stofleverandør. Hans "ADAMs HJØRNE" var velskrevet, og læserne elskede det, men på et tidspunkt "gik han død" og kunne ikke finde fornyelse. Han fik også private sorger, og det

medførte, at "ADAMs HJØRNE" måtte lukkes.

Han fortsatte - selvfølgelig - i redaktionskomiteen, hvor han fremsatte megen saglig kritik og kom med mange gode ideer til bladets indhold og layout.

Med Poul Adamsens bortgang har "jernbanesagen" og modelbyggerne mistet en ildfuld og inspirerende sjæl. - Og jeg har mistet en nær ven.

Æret være hans minde.

Holtrup



Det var med dyb sorg, at vi modtog underretning om, at et af vore redaktionsmedlemmer og nære ven gennem de sidste ca. 40 år, forhenværende farvehandler Poul Adamsen pludselig var afgået ved døden.

Netop ADAM har haft den største betydning for mig og min måde at bygge modeljernbane på. Af ham lærte jeg, hvordan man klarer sig i materialeknappe tider (=årene efter 2. verdenskrig) med så enkle ting som kuglepennepatroner, søm, ståltråd og dåseblik. Endnu har jeg lager af de kuglepennepatroner, Adams kunder efterlod i forretningen i 1950'erne, når de købte en ny patron.

Hvem af den tids jernbaneentusiaster, normalspors-, smalspors- eller model- kendte ikke Adamsens Farvehandel i Gentofte. Det er vist ikke få veterankøretøjer, store som små, der er blevet malet med maling fra denne forretning. Vi er mange, der har siddet i timevis i forretningens baglokale og ventet, medens Adam ekspederede. Alle kunder skulle have en 1. kl. betjening, gode råd med på vejen, og når det var klaret, en lille sludder om dagligdagen i almindelighed. Så først kom Adam tilbage, og man kunne fortsætte den afbrudte samtale - indtil næste kunde meldte sig.

Hvis jeg ikke tager fejl, var det Adam der - i det mindste i DMJK - i sin tid "indførte" begrebet "wheathering" eller sagt på dansk "vejrbidning" (tilsmudsning). Endnu husker jeg den dag Adam kom med den første lokomotivmodel, DSB C 714, malet med mat, sort skoletavlelak. Indtil da havde maskinerne været skinnende blanke, med stafferinger og alt dertil hørende, og så denne mat-sortede, trist udseende maskine. Havde man set magen?

Det blev hurtigt til flere både ommalede og nybyggede modeller, og idag er det bare en selvfølge, at modeller - også malemæssigt - ser så naturlige ud som muligt.

Vedstående ses et foto fra 1957 af den omtalte C 714, en rigtig "køkkenbordsmaskine" tror jeg at man har lov at sige. Bygget, som den er, af og med ganske enkle midler, på et tidspunkt, hvor en drejebænk kun var noget man drømte om, medens man måtte klare sig med sin håndboremaskine fastspændt i en skruestik, og med nogle småfile som "drejestål". Tilmed er den formentlig blevet til ved Adams lille arbejdsbord i et hjørne under en trappe i baglokalet i den gamle forretning.

Godt humør, altid med en

munter bemærkning om dette og hint, sådan oplevede vi, og sådan vil vi huske Adam. Hyggemenneske. Ikke så få gange, efter et SP-redaktionsmøde, hos ham eller hos mig, fortsatte vi samtalen, når de andre var gået, med emner af såvel SP-mæssig, som af mere privat karakter.

Om ikke meget skrivende i de sidste år, var Adam dog stadig med i redaktionen lige til det sidste. Kun 14 dage før hans pludselige død var redaktionen samlet hos Adam i hans hus i Gentofte. En rigtig hyggeaften, med en Adam der virkede om muligt endnu mere glad og livlig, end vi længe havde set. Lidet kunne man vide, at det skulle blive sidste gang, vi så ham.

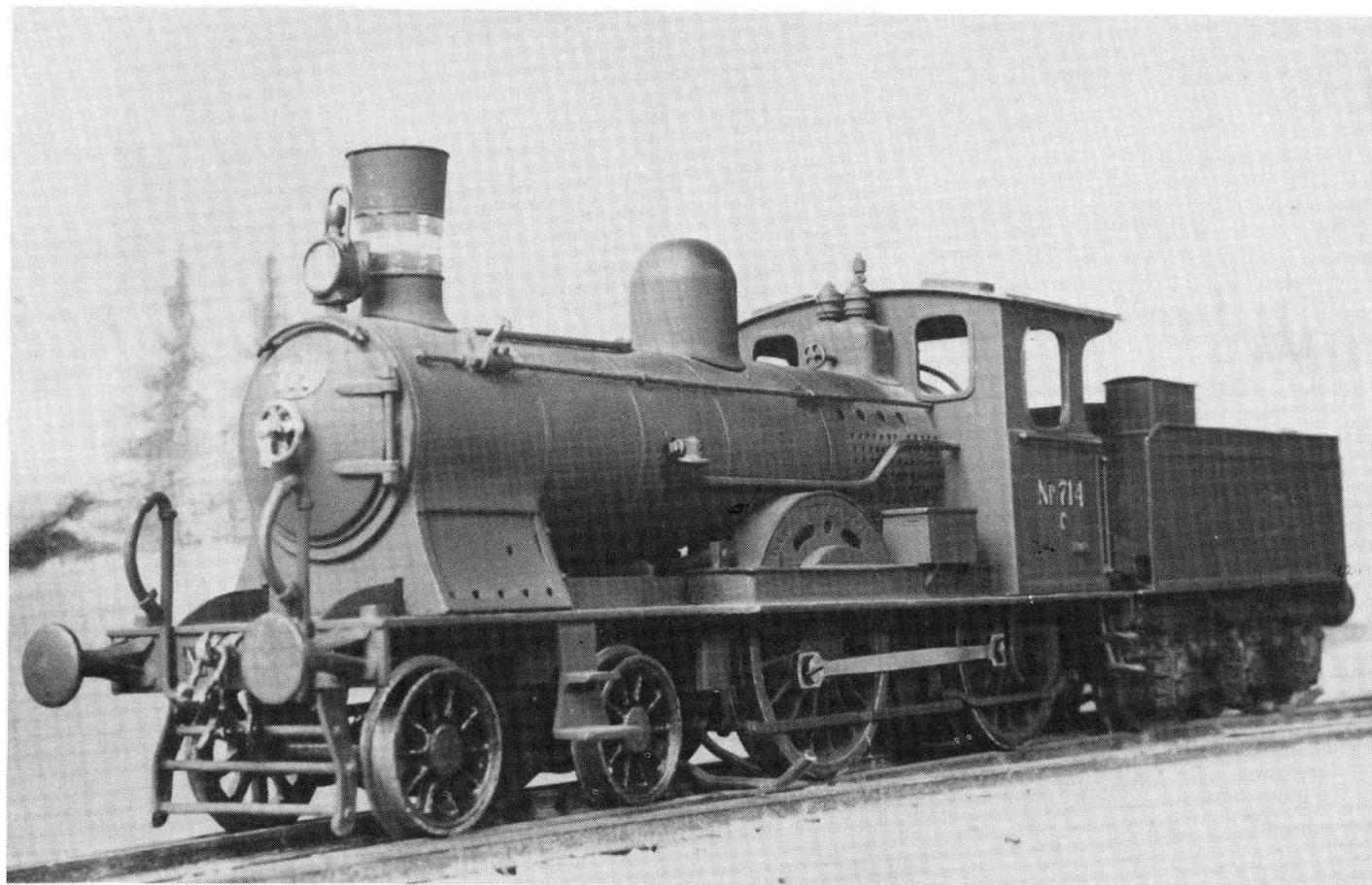
Ikke mindst vil vi komme til at savne Poul Adamsen.

ÆRET VÆRE ADAMs MINDE

E.V.P.

Billedet på forrige side viser Poul Adamsen med datteren Lillian på en udflugtstur på ØSJS den 26. juni 1960.

Billedet herover: ADAMs C-maskine. (Begge E.V.P.)



Nedlagte Baner

KEJ's RULLENDE MATERIEL

1. DEL

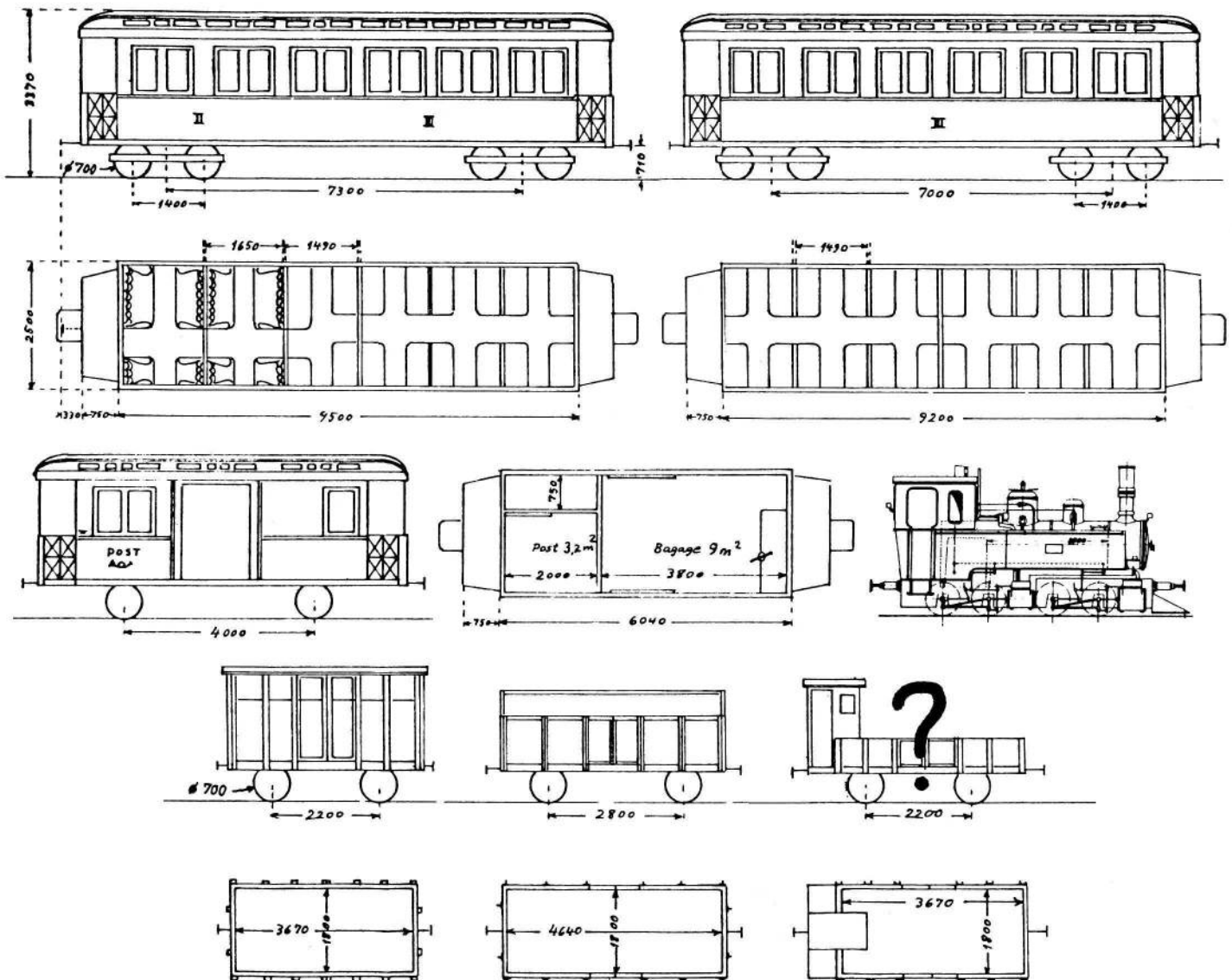
TRÆKKRAFT

(Red.bem.: Vi har denne gang indføjet figur-numre i teksten. Disse numre gentages i billedteksten, men der er huller i nummerrækken, da der ikke har været plads til alle de foreslåede illustrationer!!)

Da Egtvedbanen åbnede den 4. maj 1898, var der til driften leveret følgende rullende materiel (skitse 0):

Damp 1-3, type Mallet, B'Bt
 B 1-2, midtgangsbogievogne, 12 pladser II kl. og 32 pladser III kl.
 C 1, midtgangsbogievogn, 48 pladser III kl.
 D 1-2, post- & bagagevogne, 2-akslede. Postrum med side-

gang, bagagerum med togførerplads og skruebremse,
 Q 1-6, lukkede godsvogne (som mini DSB QA), håndbremse
 KH 1-6, åbne, højsidede gods- & kvægvogne (som HBJ G 61-62?) håndbremse
 KL 1-3, åbne, lavsidede godsvogne (som HBJ K 91-95?)
 5 stk. trollier
 1 stk. draisine
 1 stk. snenøse til lokomotiv.



Forslag til vognmateriel for Horsens-Bryrup Jernbane, juli 1897, formentlig meget lig de vogne, der anskaffedes til Egtvedbanen. Fig. 0, ca. 1:140
 Kernweins tegning af lokomotiverne, gengivet i samme målestok.

Lokomotiverne var bygget af Jung, Jugenthal; vognene af Beuchelt & Co., Grüneberg, mens trollier og draisine var fra Vulcan i Maribo. Snenåsen til lokomotiverne var leveret fra firmaet Konstantin-Hansen & Schröder, Kolding.

For dette materiel måtte man betale:

til Jung:	50.620 kr.
Beuchelt:	81.520 kr.
Vulcan:	975 kr.
K-H & S:	200 kr.

Ialt kr. 133.315

DAMPLOKOMOTIVERNE

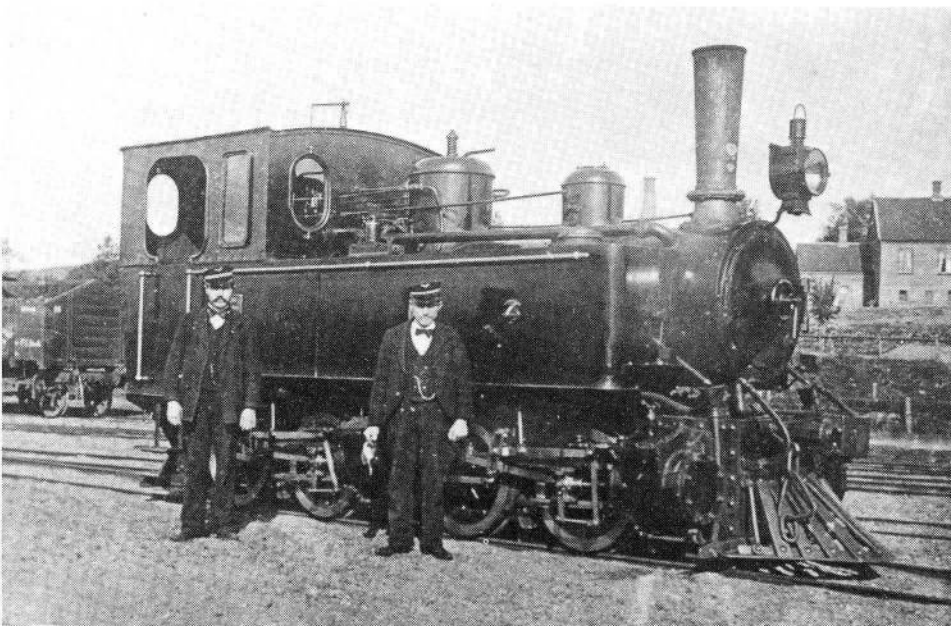
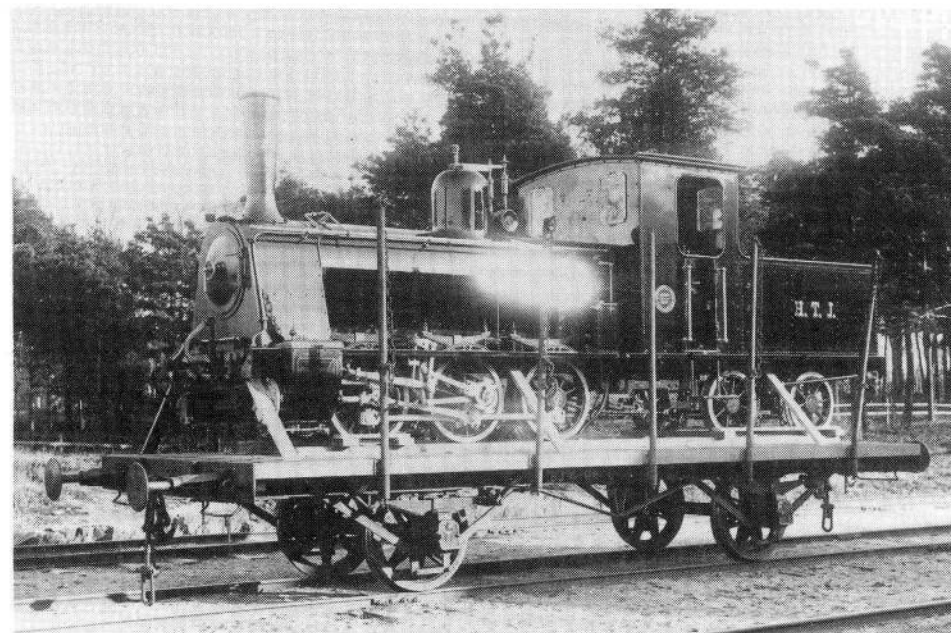
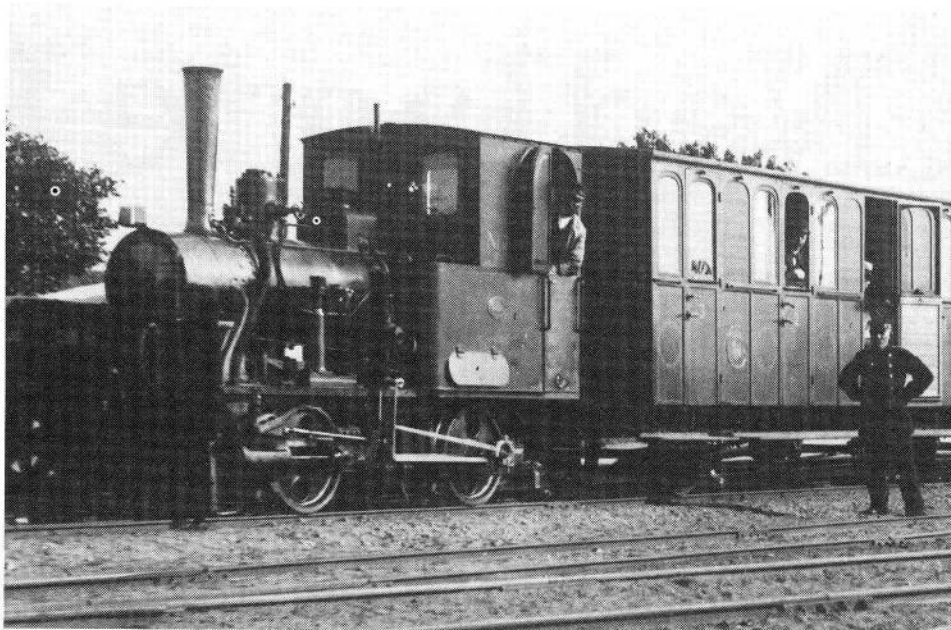
Egtvedbanen var anlagt med samme lette skinnetype som Skagensbanen (FSJ) fra 1890 og Tørring-banen (HTB) fra 1891: Skinne-vægt 25 lbs/yard = 12,4 kg/m, båret af 9 sveller pr. skinnelængde á 7,5 m. Materiellets akseltryk måtte derfor ikke overstige 3,75 t, hvilket dog senere lempedes, efter at man havde medregnet den 10% sikkerhedsmargin og formentlig også ved svelleudskiftninger havde lagt lidt flere sveller i sporet på udsatte steder. Det tilladte akseltryk hævedes således til først 4, senere 4,4 t, hvormed man havde "lovliggjort" alt det rullende materiel!

Skagensbanen, hvis største stigning var 5,8 promille, klarede sig de første år med meget små, 2-akslede lokomotiver, fig. 1, mens Tørringbanen, der havde stigninger op til 12,5 promille - og ganske samme type personvogne som FSJ, startede med mere end dobbelt så store maskiner, fig. 2, der havde vægten fordelt på hele 5 aksler.

Fig. 1: 8 t lokomotiv på Skagensbanen. Go' til prisen på den næsten vandrette bane med de meget lette, 2-akslede "hundekasser". Foto fra 1895 i Frederikshavn. Maskinen FSJ 3 har allerede fået forlænget røgstammeret. (Arkiv: P.T.)

Fig. 2: Tørringbanens lok nr. 4: "Mini-P-maskine" med adhæsiønsvægt 11 t og total tjenestevægt på 16,8 t. Velegnet til HTB's stigninger på indtil 12,5 promille og med lette personvogne. Maskinen fotograferet ved fabrikken i Trollhättan 1902 på vogn fra BJ = Bergslagernas Järnväger.

Fig. 3: En af KEJ's små Mallet-maskiner med adhæsiønsvægt 14,5 t og beregnet til at fremføre tog på op til 100 t på Egtvedbanens bakkede og kurverige strækning. Den fik et hårdt liv med KEJ's tunge bogiepersonvogne. I baggrunden F-containervogn nr. 18. Foto ca. 1910 (arkiv, Wilcke).



Egtvedbanen og den kort efter åbnede Horsens-Bryrup Jernbane (HBJ) havde imidlertid stigninger på hhv. 13,3 og 14,3 promille, og begge disse baner anskaffede derfor lokomotiver, fig. 3, med endnu større adhæsionsvægt - se dataskemaet fig. 13, hvor typerne kan sammenlignes.

Det bemærkes, at DSB (i 1916) højst tillod en stigning på fri bane af 12,5 promille - på hovedbaner dog højst 10 promille. Men jeg har lige bemærket, at man på ramperne til broer og tunneller over/under Øresund sætter grænsen ved 15,6 promille, så der er blevet mere "riv" i lokomotiverne nu om stunder. Men så er det næsten synd at nævne, at man på den norske bane Flåm-Myrdal har en største stigning på 55 promille og en gennemsnitlig stigning på 43,5 promille på den 20 km lange strækning. Og her blev togene fra banens åbning i 1940 og til elektrificeringen i 1944 fremført af ganske almindelige, 3-koblede damplokomotiver, (rangermaskiner, nærmest svarende til Stubbekøbingbanens SNNB 1-5), men med meget begrænsede togstørrelser, d.v.s. en meget dyr driftsform, som man naturligvis ikke kunne leve med på en tertærbane som KEJ.

KEJ damp 1-3

var af en type, der aldrig var set før her i landet. Den

var opfundet af den schweizisk fødte lokomotivkonstruktør Anatoile Mallet (1837-1919), og de første (fra 1888/89) blev benyttet på de af franskmændene Paul Decauville (1846-1922) udviklede, lette industri- og landbrugsbaner med 600 mm sporvidde, hvor man ville spare mest muligt på jordarbejde m.v., d.v.s. med skarpe kurver og stærke stigninger.

Mallet-typen, fig. 5, havde 2 separate maskin- og hjulsæt, hvoraf det bageste på normal måde var lejret fast i lokomotivrammen, mens det forreste var anbragt på en svingbar bogie, der bar kedelforenden via sidebevægelige glideplader. De to maskinsæts rammer var forbundet med en svært "hængsel" midt imellem dem, så de indstillede sig rigtigt i kurverne, og der var træk på alle hjul, så man havde kombineret stor kurvebevægelighed med mange (4 eller flere) lavt belastede drivaksler fordelt over en relativt lang, samlet akselafstand, og i princippet uden løbeaksler, så man fik den maksimale adhæsionsvægt.

Maskineriet var desuden af compound-typen, idet kraftdampen først førtes til den bageste, fast lejrede højtryksmaskines cylindre, hvor ca. halvdelen af dampens energi udnyttedes. Spildedampen herfra førtes så videre som kraftdamp med lavere tryk til den forreste lavtryks-

maskine, der udnyttede resten af den udnyttelige energi i dampen, og endelig førtes spildedampen herfra på normal måde (via ledede rør) op gennem skorstenen.

Alle drivhjul havde samme størrelse, men forreste maskine havde så meget større cylindre, at begge maskinsæt havde tilnærmelsesvis samme effekt ved normal belastning, og styringerne, der var af typen Heusinger, var fast sammenkoblede, så de betjentes med en fælles skiftearm i førerhuset.

Damprørene til den forreste maskine måtte naturligvis være bevægelige, så bogien kunne svinge ud i kurverne, men da de kun førte damp af forholdsvis lavt tryk, var det ikke så svært at holde de nødvendige kugleled tætte.

Jeg ved ikke bestemt, hvorfra KEJ's bevillingshavere fik ideen til at anskaffe den specielle Mallet-type, men det vides, at den tidligere omtalte ingeniør P.V.P. Berg ved banens bygning meget tidligt havde været interesseret i Decauvilles smalsporede banesystem med 600 mm sporvidde, der hurtigt havde fået en vis udbredelse bl.a. i Sverige. Her benyttedes dette meget smalle spor først til en helt privat anlagt godsbane for et glasværk i Kosta i "det mørkeste Småland", hvorfra der var ca. 15 km til Lessebo station på den nærmeste "rigtige" jernbane Karlskrona-Wäxjö Järnväg. Kosta-banen udviklede sig hurtigt til en offentlig trafikbane med både person- og godstrafik, og "Kostasystemet" bredte sig herfra til andre egne af Sverige, fig. 6.

På Kosta-banen var mindste kurveradius 90 m og største stigning 33 promille, men det mest spændende var nok Mallet-lokomotiverne, som Decauville introducerede på disse smalsporede baner, og som var stærkt medvirkende til deres succes, specielt så længe man benyttede de meget svage skinner, der krævede det meget lave akseltryk.

Fig. 5: Hovedtegning af den første serie Mallet-lok, der kom i praktisk brug, først ved verdensudstillingen i Paris 1889. Man ser tydeligt den sektorformede glideplade, hvorpå maskinens forende hviler og hængslet mellem de to maskinsæt. Bemærk, at bageste maskinsæt har udvendige rammer og fjedre, hvilket gav de meget smalsporede maskiner en bredere fjederbasis for den faste ramme og dermed bedre krængningsstabilitet. Læg også mærke til den betydelige forskel i størrelse mellem høj- og lavtrykscylindrene. Målforhold ca. 1:45.

Fig. 6. Elévation longitudinale.

Echelle $\frac{1}{50}$

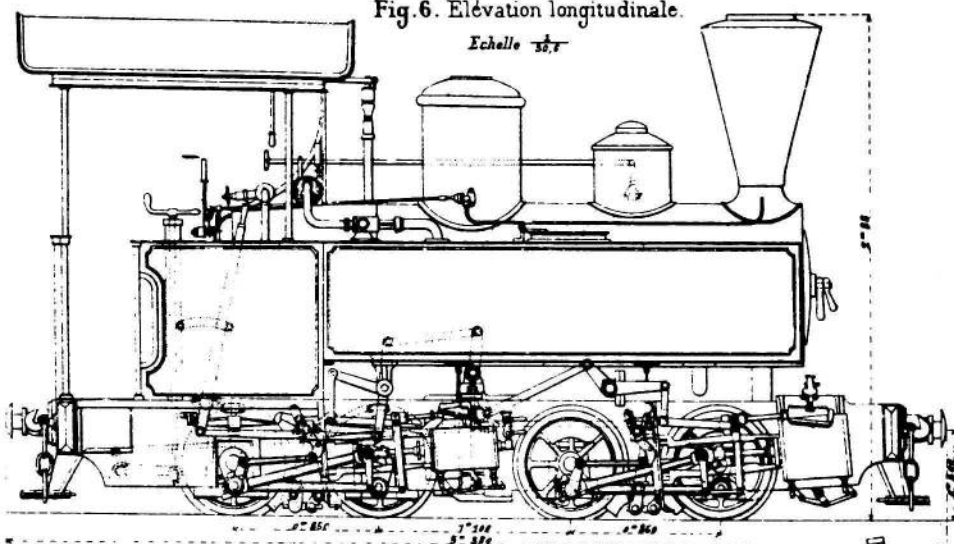
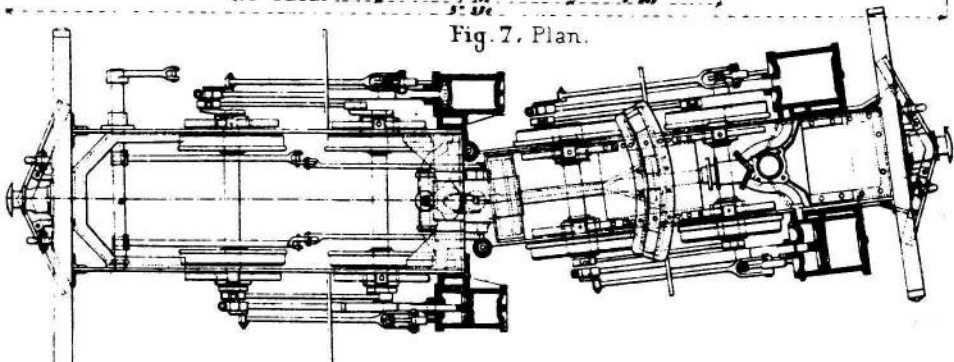
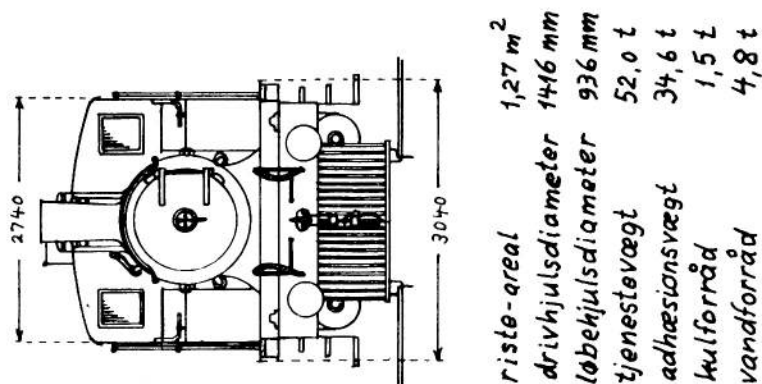


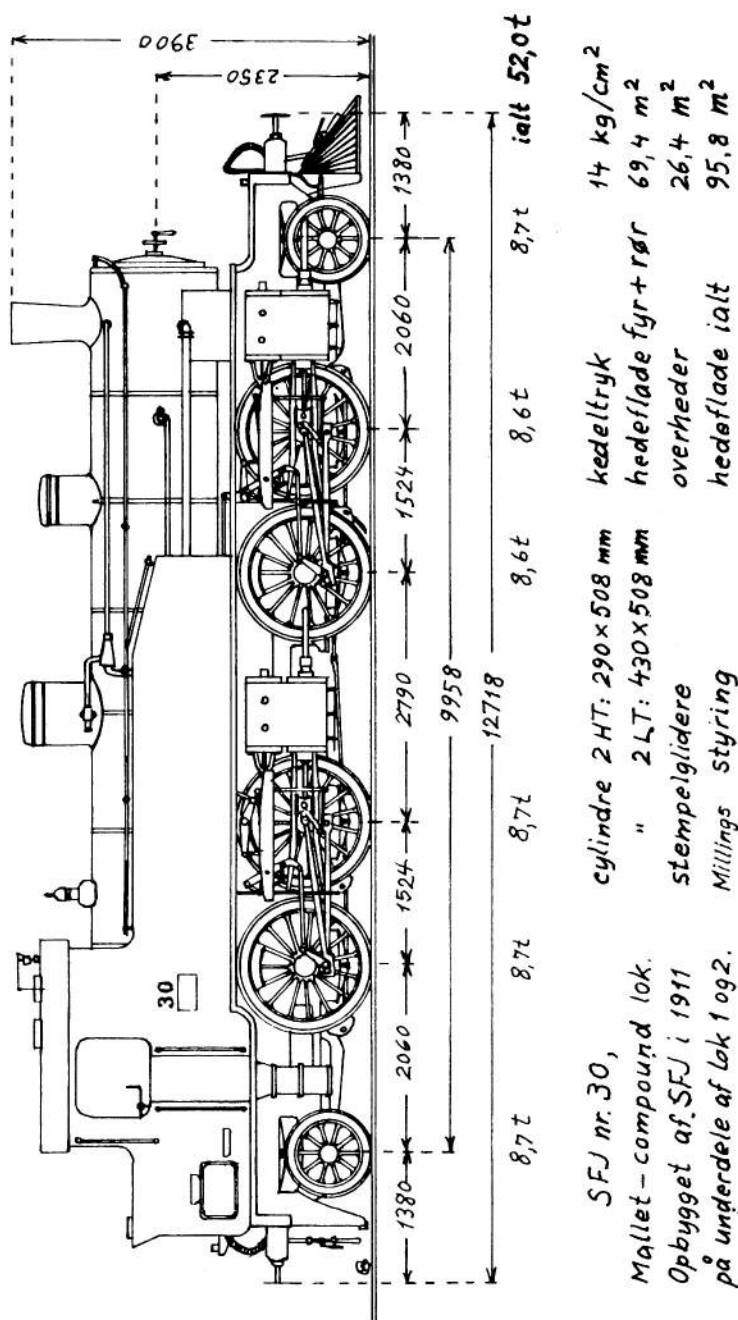
Fig. 7. Plan.





riste-areal 1,27 m²
 drivhjulsdiameter 1416 mm
 løbehjulsdiameter 936 mm
 tjenestevægt 52,0 t
 adhæsionsvægt 34,6 t
 kulforråd 1,5 t
 vandforråd 4,8 t

H. Rikman, 1976



SFJ nr. 30, Mallet-compound lok.
 Opbygget af SFJ i 1911 på underdele af lok 1 og 2.
 cylindere 2 HT: 290 x 508 mm
 " 2 LT: 430 x 508 mm
 stempeglidere
 Millings styring
 kedeltryk 14 kg/cm²
 hedeblade fyr+rør 69,4 m²
 overheder 26,4 m²
 hedeblade ialt 95,8 m²
 ialt 52,0 t

Fig. 9: 1:87

I virkeligheden behøvede KEJ's bevillingshavere ikke at rejse så langt for at se små Mallet-maskiner i drift, for i Helsingborg havde man fra 1892 haft en forstadsbane HHRJ = Helsingborg-Råå-Ramlösa Järnväg med 600 mm sporvidde, hvor togene fremførtes af et par af de allerførste Mallet-lokomoti-

ver, som Decauville i 1889 havde anvendt på en intern bane for publikum ved verdensudstillingen i Paris.

De 6 lokomotiver hertil var bygget i Belgien af Atelier Metallurgiques Tubize, og det var faktisk de første maskiner af denne konstruktion, der kom i praktisk drift, så det var be-

mærkelsesværdigt, at de - efter at have kørt over 100.000 km uden væsentlige børnesygdomme i Paris - stadig fungerede tilfredsstillende og kunne køre sporvognstog endnu i 14 år i ved Helsingborg, indtil banen elektrificeredes med almindelige sporvogne i 1906. En af maskinerne solgtes oven i købet til videre brug på en anden bane - helt til 1923, hvor den udrangeredes efter 33 års brug.

De første Mallet-maskiner var alle små, "lavbenede" tankmaskiner, men der fremkom hurtigt sværere udførelser med flere aksler. De smalsporede havde dog stadig meget små hjul og havde typisk maksimalhastighed ca. 30 km/h, mens der til normalsporede bjergstrækninger byggedes større maskiner med særskilt tender og noget større hjul, der tillod hastigheder omkring 60 km/h og med effekter op til et par tusinde hk (i Ungarn).

Herhjemme konstruerede ingeniør Milling fra SFJ en ikke helt lille Mallet-maskine, SFJ 30, til SFJ's hurtigtog ud fra underdelene af 2 gamle, udrangerede lokomotiver.

Det "nye" lokomotiv havde imidlertid forskellige tekniske mangler og kasseredes meget hurtigt, da Milling omkom ved Titanic' forlis og derfor ikke kunne afhjælpe maskinens børnesygdomme. SFJ 30 var og blev det eneste normalsporede Mallet-lokomotiv i Danmark, fig. 9.

I Amerika udvikledes Mallet-typen tidligt til endnu større lokomotiver, og i "Opfindelsernes Bog" fra 1912 er afbildet "Verdens største og tungeste Lokomotiv", fig. 10, hvilket dengang var en amerikansk Mallet-godstogsmaskine type (1'E)E1 T2'2' og en tjenestevægt (uden tender) på 280 t. Siden blev de endnu større, og de hurtigste kunne løbe over 100 km/h, selv om Mallet-typen aldrig har været specielt velegnet til store hastigheder, på grund af det noget "slaskede" hjularrangement.

Egtvedbanens Mallet-maskiner, fig. 3, 11 og 12, var bygget 1897 af Arn. Jung, Jugenthal b. Kirchen a.d. Sieg (Rheinland) og var noget større end de gamle sporvejslokomotiver fra Paris, se dataskemaet fig. 13.

KEJ's havde indvendige rammer for begge hjulgrupper, og fjedrene var i hver gruppe forbundet med balancer, så hjultrykkene blev ligeligt fordelt trods ujævnheder i sporet.

Kedlen var af næsten samme størrelse som på Tørringbanens nr. 1-4, fig. 2, men med 12 atmosfærers overtryk mod HTB's 10 ato, hvilket gav en noget større ydelse. Men først og

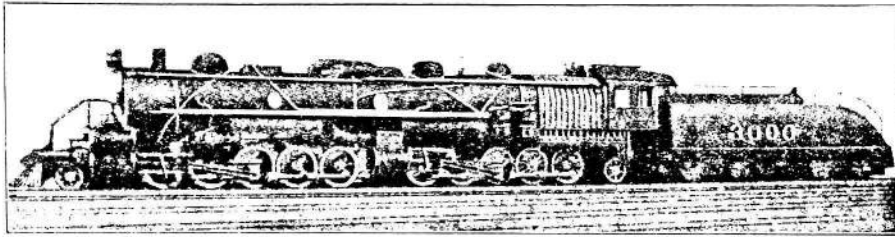
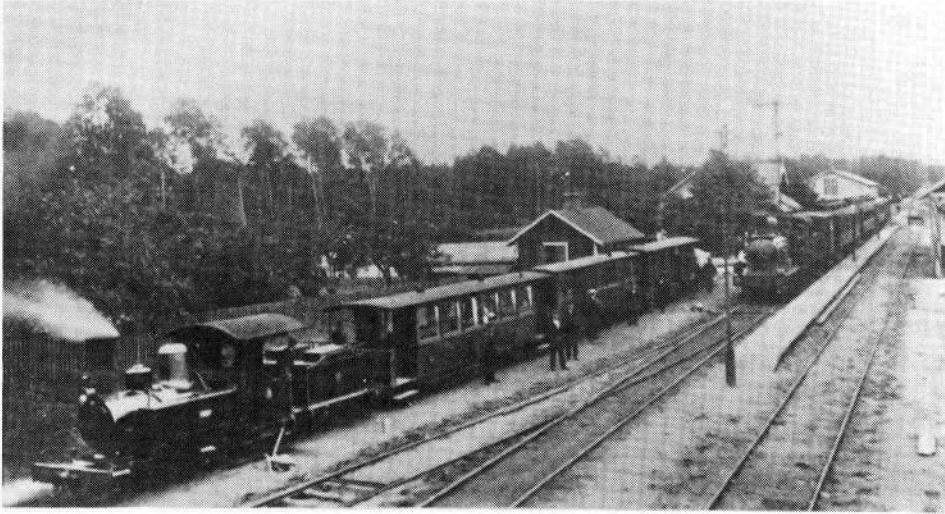


Fig. 10 Verdens største og tungeste Lokomotiv.

fremmest havde Mallet-maskinerne halvanden gang så stor adhærensionsvægt og tilsvarende større trækraft ved igangsætning og langsom kørsel, og det kunne der nok være brug for, hvis der skulle køres store tog på den bakkede og visse steder meget kurvede bane, hvortil der oven i købet var anskaffet tungere personvogne end hidtil set på dansk smalspor.

Den nye maskintype var derimod såvist intet fart-vidunder: Med Danmarks mindste drivhjul for toglokomotiver: diameter 720 mm, når vi ser bort fra de ældste maskiner på den dengang tyske bane på Als og så Faxe Jernbanes 2 firehjulede maskiner, der hovedsagelig var be-

regnet til kalktransporter på det 791 mm smalle spor til ladepladsen.

KEJ's maskiner måtte dog, ligesom kollegerne på FSJ og HTB, køre 30 km/h (4 Miil i Timen), men KEJ's måtte med deres små hjul bruge 13.900 flere hjulomdrejninger til at gennemkøre banen end de gamle maskiner på FSJ og HTB behøvede, nemlig 69.500 mod 55.600.

Det minder mig om et citat i Parbøls bog om Altona-Kiel banen. Maleren J.T. Lundbye skrev i sin dagbog fra en Italien-rejse i 1845, hvor han bl.a. kørte med A-K-banen: "...Og see! Der kom et Uhyre brummende ... af og til hvæsende og udstødende en stærk Damp til Siden, kry-

Fig. 6: På dette billede fra Lessebo ses, at Decauvilletoget er meget lille, sammenlignet med normalspor-toget i baggrunden - sammenlign dettes lokomotiv med fx. KLJ-togets bagagevogn, der ligesom personvognene var kun ca. 1,7 m brede og 2,2 m høje! Det var trods alt for småt for KEJ! Foto fra DJK nr. 35, side 16.

bende paa smaa Hjul ... og saa da den var forspændt, udstødende nogle Toner, saa hvinende, saa skjærende. ...Selve Farten havde jeg dog gjort mig større Begreb om". - Mon det ikke kunne passe meget godt på "Egtved-grisen" også, jf. Groths bemærkning andetsteds om lokomotivernes grisehyl.

KEJ 1-3 havde et beskedent akseltryk - oprindeligt 3,75 t pr. aksel, og bogiesystemet gav ringe slid i kurverne, så de var ret nænsomme ved det svage spor.

Til gengæld havde hvert lokomotiv 2 maskinsæt med cylindre, gangtøj, styring og drivhjul at vedligeholde, og de lave hjul bevirkede, at de mange bevægelige dele var meget tæt på støvet, der hvirvlede op fra grusbalkasten, så maskineriet hurtigt blev slidt - rent bortset fra, at maskinerne var leveret med hjulbandager af for blødt stål, der hurtigt blev slidt ned, hvilket Jung måtte betale 1.000 kr. i erstatning for.

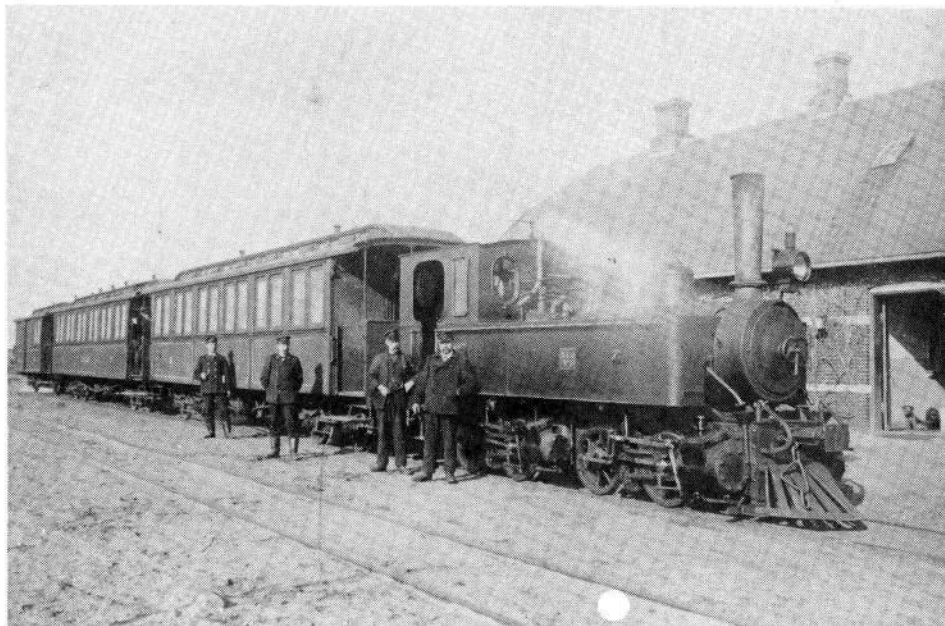
Lokomotiverne var foruden skruebremse udstyret med Hardy's automatiske vacuumbremse, der virkede med én klods på 2. og 4. hjul i hver side, og der var vacuumledning til togbremsning samt dampledning til togopvarmning - og til drift af pulsometrene til maskinernes vandforsyning i Viuf og i Egtved.

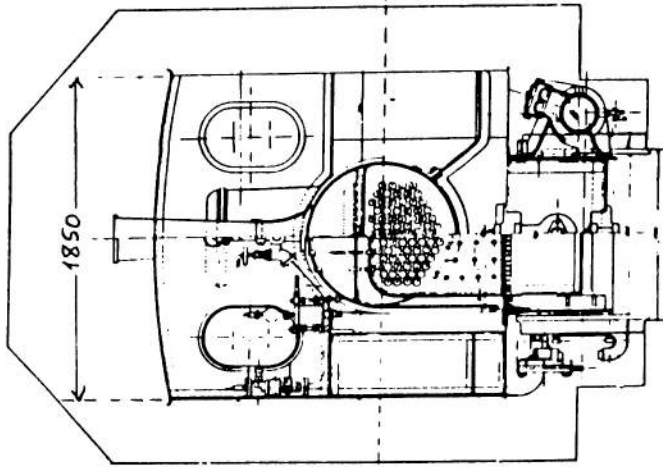
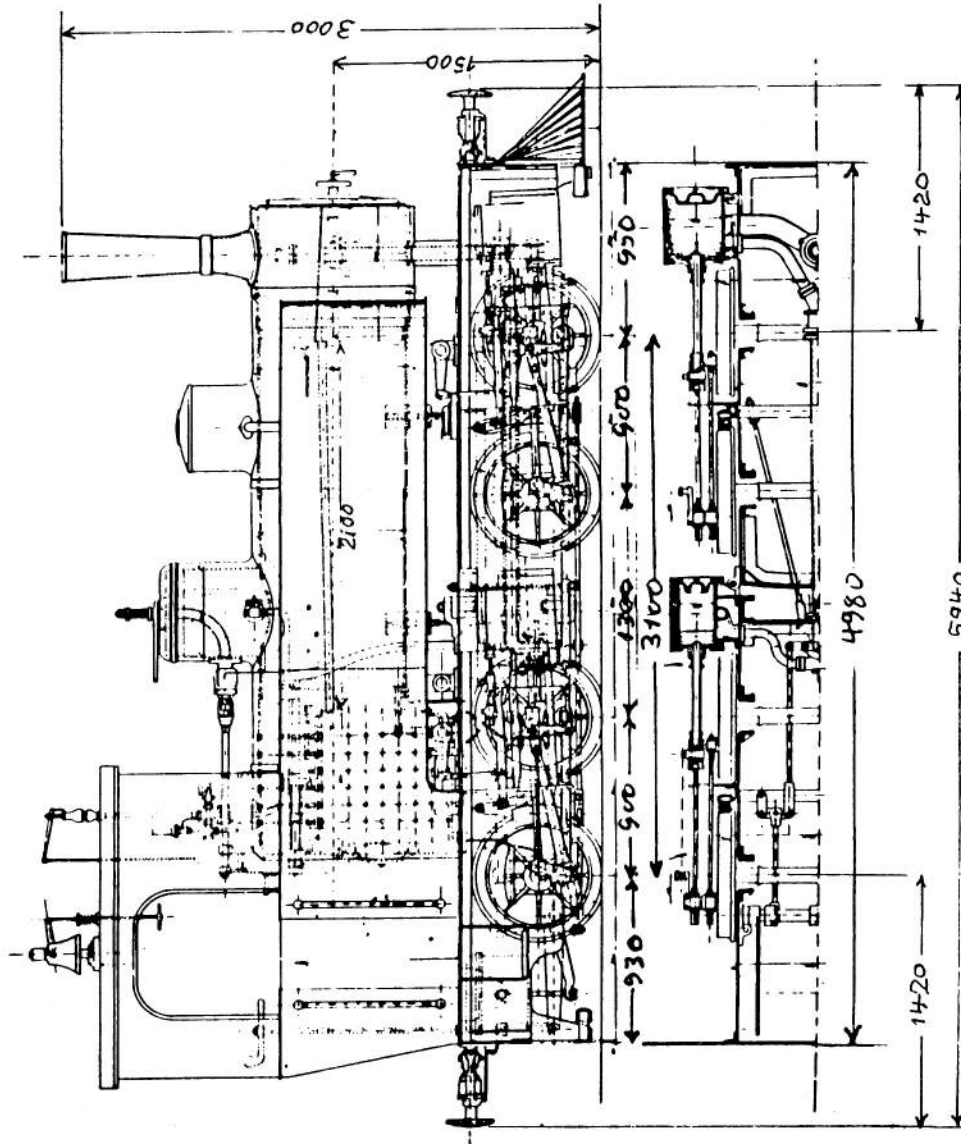
(Om pulsometre, se tegning og forklaring i SP 1987/4, side 150).

Der var dobbeltsidige vacuumkoblinger, mens vognene kun havde koblinger for vacuum, el og varme i een side, da de aldrig blev vendt.

Kobletøjet bestod af en centralpuffer, der på højre side, set fra maskinen, havde en 3-leddet kæde, hvis midterste led havde 2 længder at vælge imellem, idet det var formet som en

Fig. 12: KEJ damp 3 i Egtved senest 1910: Vognene har stadig tagrytter! Maskinerne fik først "slips" omkring skorstenen mellem 1913 og 1915. På hver side af røgkammeret udmunder et rør over en tragt, hvis stilk er ført langs forkant af cylinder til nær skinneoverkant. Et sandrør?? Bemærk dampsky fra arbejdende ejektors lodrette afgangsrør. (Arkiv, Kernwein)





Cylinderdiameter højtryk:	195 mm
" lavtryk:	280 mm
Slaglængde:	300 mm
Hjuldiameter:	720 mm
Kedeltryk:	12 ato
Akselafstand, fast:	900 mm
" total:	3100 mm
Hedeflade:	24,6 m ²
Rist:	0,5 m ²
Kulbeholdning:	500 kg
Vandbeholdning:	1500 kg
Tomvægt:	11 t
tjenestevægt:	14 t
sporvidde:	1000 mm

Hoveddimensioner for forslag til Mallet-loko til Kolding-Egtved og Horsens-Bryrup Jernbane

Fig. 11, 1:45.

DAMP drifts-nr.	bygge-år		aksel-følge	styre-ring	cylindre Ø x slag mm	hjuldiam.		hedeflade			ke- del-tryk ato	sikker- heds- ventil	akselafstande			lgd. over puff. (-m-)	tjenestevægt		forråd vand m ³	tønder tj-vægt t	max. hast. km/h	træk- kraft t	brem- ser	anmærkn.						
	nr	sted				løbe- mm	driv- mm	fyr m ²	over- hed m ²	ialt m ²			rist m ²	del- tryk ato	driv- hjul -m-		mask- talft -m-	incl. tønder -m-							adige -sion t	ialt t	kul. t	max. hast. km/h	træk- kraft t	brems- ser
	1	2				3	4	5	6	7			8	9	10		11	12							13	14	15	16	17	18
KEJ 1	1897	Jung	310	Heus.	h 195 7280 x 300	720	24,6	24,6	0,5	12	Roms	0,90	3,10	1,5	0,5	14,5	14,5	5,94	1,5	—	30	2,0	S+B	nr.1 sørl+0,5 t kul } 90 hk 1600 mm spor						
" 2	"	"	311	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"						
" 3	"	"	312	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"						
" 1"	1893	Herf	1933	C 2 t	Allan	270 x 340	706	26,8	0,49	10	Salter	2,00	5,50	2,0	1,5	17,0	11,0	8,11	2,0	—	"	2,0 t	"	ex HTB nr. 3 " " nr. 1						
" 2"	1891	Nydg	320	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"						
HRRJ 1-2	1889	Tabz		B' B t	Heus	h 187 7280 x 260	600	22,3	0,5	12	Salter	0,85	2,80	1,4	0,5	11,5	11,5	6,38	1,4	—	25?	?	S	600 mm spor						
F SJ 2-3	1890	Kra4	2327-28	B t	Steph	200 x 300 ~ 19 t	806	10,3	0,30	12	Salter	1,90	1,90	0,76	0,25	7,9	7,9	4,50	0,76	—	30	1,15	H+B	1600 mm spor						
V. Barries type	1883	Hano	1640-45	18 t	Allan	270 x 450 ~ 51,5 t	800	41,2	0,68	12	Roms	1,40	3,15	2,36	0,7	18,7	12,6	6,12	2,36	—	45	2,22	H	KEJ 3-4 HRRJ 1-2, HRRJ 1-2 } 120 hk Normalspor						
DSB g. P	1882	Hohz		8 2 t	Allan	305 x 406 ~ 59 t	796	29,4	0,66	10	Salter	1,60	5,70	2,5	1,5	23,3	14,3	8,50	2,5	—	45	2,25	S+B	"						

1) Jung = Arn. Jung, Jugenthal b. Kirchen a.d. Sieg (Rheinland).
Hart = "Hartmann" - Sächsische Maschinenfabrik (vormals Rich. Hartmann)
Hydg = "Hydrovist" - Holm AB, Trollhättan, Sverige, sen. "NOHAB".
Tubz = "Tubize" - Les Ateliers Metallurgiques Tubize, Bruxelles, Belgien.
Kra = "Krauss" - Lokomotivfabrik Krauss & Co., München.
Hano = Hannoversche Maschinenbau-A-G, vormals Georg Egestorff, Hannover-Linden.
Hohz = Hohenzollern A-G für Lokomotivbau, Düsseldorf-Grafenberg.

2) Heus = Heusinger stryng.
Steph = Stephenson stryng.
3) Roms = Ramsbottom-ventiler. På Jungs Mallet-maskiner med 1 fælles trykfløder gæver på balancen mellem de 2 ventillers toppe.
4) Bremsere: B = automatisk vacuumbremse, S = skrubremse, H = håndbremse med vægtstang og lod ("Handhebelwägbremse").

"aflang", ligebeinet trekant. På venstre side af pufferen var der blot en fast trækkrog. Dette kobletøj passede ikke sammen med de øvrige smalsporsbaners ved KEJ's åbning, men det indførtes et par år efter på den nyåbnede bornholmske jernbane mellem Rønne og Nexø.

Vacuum-ejektorens spildedamp-rør var vist oprindeligt ført frem til røgkammeret, fig. 3, men ses på de fleste andre billeder at være ført op over taget på førerhusets forvæg, fig. 12.

Lokomotiverne angaves at kunne udvikle 90 hk, og med den meget lave gearing skulle det være tilstrækkeligt til fremførelse af de tog, der kunne forventes på banen. De skulle "under almindelige vejrforhold kunne trække tog af ca. 100 t vægt, exclusive lokomotivet, op ad en stigning på 1:75 (= 13,3 promille) med en hastighed af 15 kilometer i timen". Det svarer til godt 12 fuldt lastede smalsporsgodsvogne eller alle KEJ's person- og post/bagagevogne plus en 4-5 godsvogne, alle fuldt lastede - et tog på ca. 25 aksler - eller en del flere, da vognene aldrig alle var fuldt lastede.

Særligt under og lige efter 1. verdenskrig kørte man ret store tog - og omkring 1920 kom man op på gennemsnitlig ca. 17 aksler pr. tog, fig. 19. Så har en del af togene garanteret været på over 20 aksler, og vognene var i videst muligt omfang fuldt lastede.

Ud over de mange bakker havde Egtvedbanen også godt med skarpe kurver, så det kunne tit knibe at opretholde det fulde damptryk på de vanskelige steder. Vejret var jo heller ikke altid "almindeligt", og endelig var lokomotiverne ofte i en ringe vedligeholdelsestilstand.

Det var derfor ofte nødvendigt at presse dem hårdere, end de havde godt af, og man fik alt for hurtigt problemer med fyrkasserne. Alle 3 maskiner fik fornyet fyrkassen 2 gange i deres kun godt 30-årige funktions-tid, og de to var faktisk henstillede ureparerede året før banens lukning og erstattet med et par brugte maskiner fra Tørringbanen, hvilket viser, at typen ikke var så holdbar, som man havde håbet.

Bryrupbanens 4 maskiner af samme type var også helt nedslidte, da Horsensbanerne gik over til normalspor i 1929, hvorimod Tørringbanens 7-8 år ældre "mini P-maskiner" stadig var driftsklare.

Allerede i KEJ's første år var de små Mallet-maskiner en gang imellem belastet til "op over skorstenen", som det hed om DSB's O-maskiner på Kyst-

Fig. 13.

til
sam-
men-
lig-
ning

banen. Måske var det forklaringsen på den episode, som den altid årvågne Asger Christiansen har fundet i Aarhus Stiftstidende fra den 3. februar 1905 under overskriften "Stormen standsede Egtved-Toget":

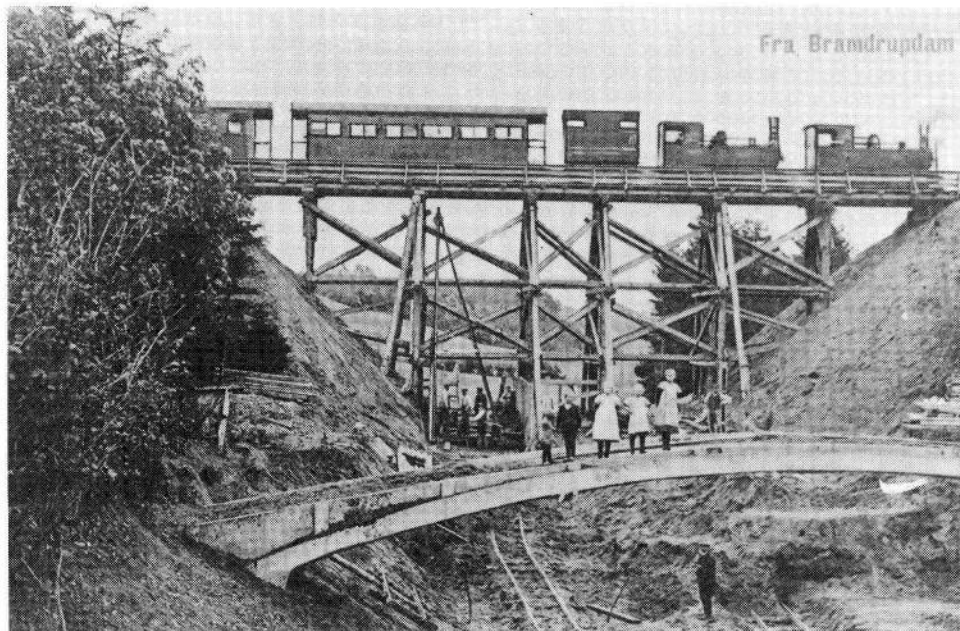
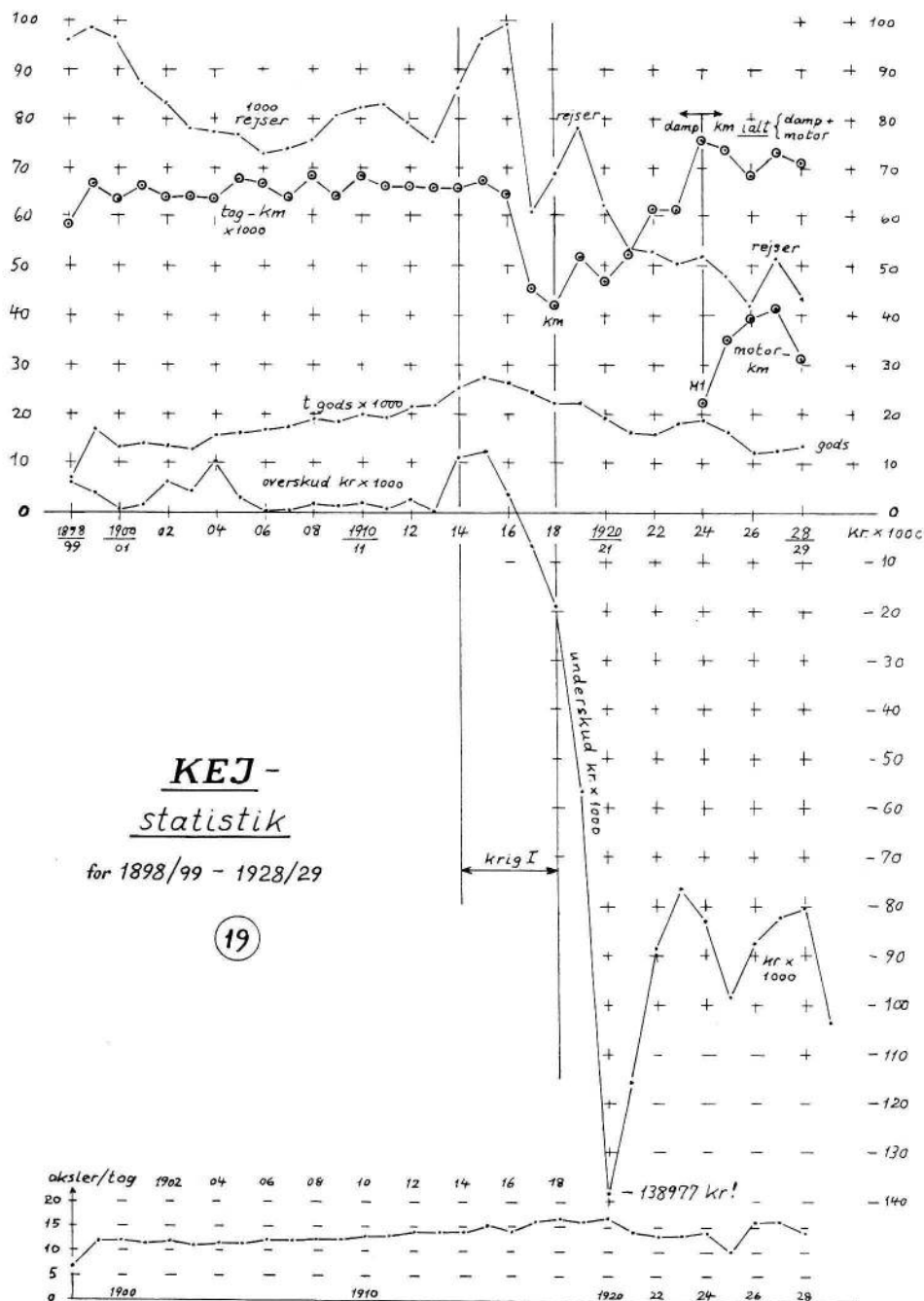
"Egtved-Toget og Stormen tog i Tirsdags Livtag paa Bakken ved Alminde Hule med det Resultat, at Stormen standsede Toget. Det formaade, trods de hæderligste Anstrengelser, ikke at vinde frem. Det gik til sidst helt i staa og truede endog saa smaat med at gaa Krebsegang, indtil Bremserne blev satte til. Folk saa ud af Kupevinduene og diskuterede saa smaat Udsigterne til at staa af og gaa lidt i Forvejen. Men saa blev en Hjælpe-maskine rekvireret, og Folk blev, hvor de var".

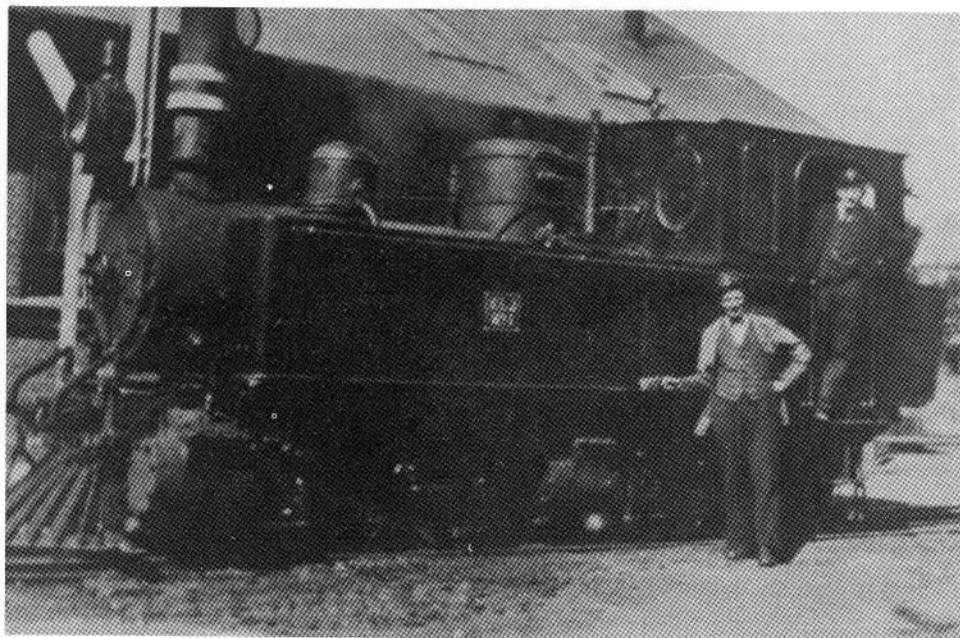
Andre gange har man forebygget lignende episoder ved at fremføre store tog med 2 maskiner i forspand, som vi bl.a. ser på det i øvrigt meget stærkt retoucherede billede fra interimsbroen ved Bramdrupdam, fig. 14. Ganske vist ser man ikke her, hvor langt toget var, men det omfattede i hvert fald de 2 personvogne, der havde fået tøndetag, og der har i hvert fald nok været en af bagagevognene med - foruden en hale af godsvogne.

Billedet er fra omkring 1915, hvor KEJ havde sin største trafik nogensinde, både hvad angår person- og godsbefordring - og sine største overskud!

Det var ikke kun fyrkasserne, der voldte problemer for lokomotiverne. Den tilsynsførende maskiningeniør Duseberg beskrev iflg. Ib V. Andersen det rullende materiels tilstand i en kort redegørelse i 1920, hvor han påpegede, at der også var problemer med lokomotivernes rammer, der "lige fra først af har været for svagt udført". Det havde bevirket, at man løbende havde måttet forstærke dem og fx. jævnligt måtte reparere cylinderbefæstelserne og udskifte diverse løse nitter m.v. Det er tydeligt, at man havde ønsket lette maskiner af hensyn til det spinkle spor, men at dette krav var gået ud over maskinernes soliditet, så det, man havde sparet på sporet måske blev sat til på lokomotivvedligeholdelsen,

Fig. 14: Forreste ende af et formentlig stort KEJ-tog, på vej mod Kolding over interimsbroen ved Bramdrupdam, hvorfra de 2 lokomotiver kan ånde lettet op, da det nu går nedad resten af vejen til Kolding. Toget er stærkt retoucheret på billedet, men man genkender en lukket container og en af B-vogne. (Arkiv. K.D.J.)



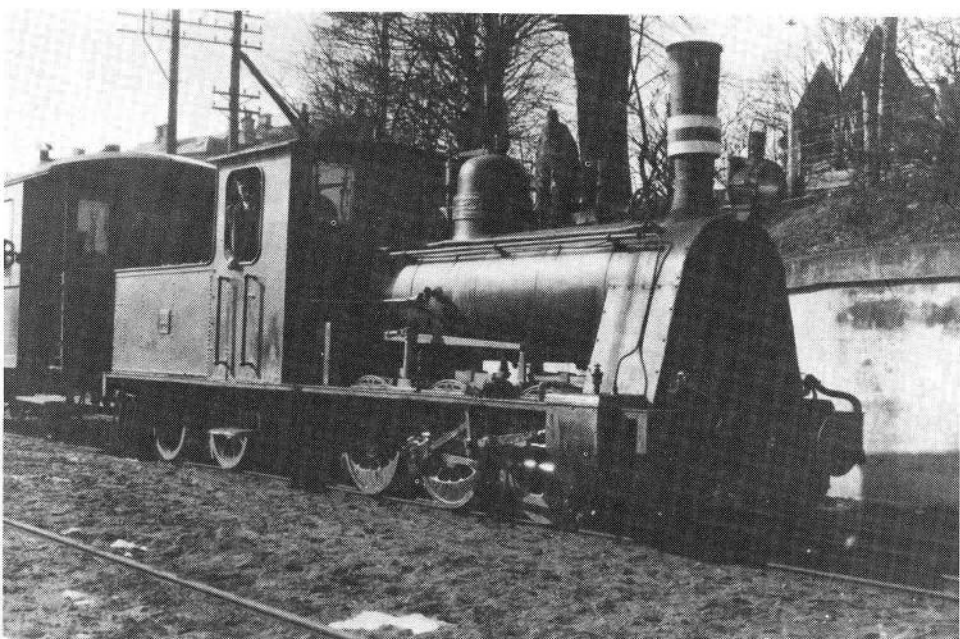


der også blev usædvanlig dyr på grund af maskinernes komplicerede konstruktion.

KEJ's 3 Mallet-maskiner var født ens, men nr. 1, fig. 15, fik senere tilføjet en ekstra kulkasse bag på førerhuset som supplement til de oprindelige kulkasser i bagenden af sidekasserne, på lignende måde, som det var arrangeret på HBJ's lokomotiv nr. 4. Den oprindelige kulbeholdning var på ca. 500 kg, så der var faktisk tale om en fordobling. Med den ekstra kulbeholdning i bagenden steg akseltrykket til 4 t pr. aksel i højtryksdelen, mens forbogien stadig nøjedes med 3,75 t pr. aksel. Man må formode, at maskinen herefter kun har skullet tage kul én gang om dagen. De 2 andre maskiner ændredes ikke.

Damp nr. 1" og 2"

(fig. 16a, 16b, hhv. 17a)



Vi har nævnt, at de oprindelige lokomotiver nr. 2 og 1 blev henstillet i 1929, nr. 2 om sommeren, nr. 1 om efteråret, idet de blev erstattet med 2 køreklare maskiner fra den nu til normalspor ombyggede Tørring-bane. Det blev HTB 1 og 3, bygget af henholdsvis Nydqvist & Holm i Trollhättan i 1891 og Hartmann i Chemnitz i 1893. De fik ved KEJ numrene 2 hhv. 1, idet de i den rækkefølge erstattede de 2 KEJ-maskiner, som herefter kunne udrangeres.

De "nye" maskiner, som kostede KEJ tilsammen 8.000 kr., var 2 af Busses "Mini-gamle P-maskiner", smalsporudgaven af den gamle Thybanemaskine, fig. 18. "Gamle P" havde gjort lang og tro tjeneste på en række privatbaner (TFJ, RHJ, TKVJ m.fl.) og er derfor flere gange blevet omtalt her i SIGNALPOSTEN - senest i forbindelse med TKVJ.

Fig. 15: KEJ damp nr. 1 ved remisen på Kolding Nord. Bemærk den ekstra kulkasse, der er anbragt bag på førerhuset, ganske som på HBJ nr. 4 (Foto: Ib V.A.s "lille grønne")

Fig. 16a: KEJ damp 12 på Kolding DSB/KEJ. Bemærk støttemuren i baggrunden. Fabrikspladen på døren siger Hartmann 1893, og maskinen kan iøvrigt kendes på den lodrette nitterække nær tenderkassens bagvæg. (Arkiv SAG)

Fig. 16b: KEJ damp 1" med dagens blandet-tog fra Egtved, holdende ved den "nye" station i Starup midt på dagen i 1930. Toget oprangeret af den flade B-vogn, en E-vogn og et par store Q-vogne Q 7-8(?) samt et par af de små, hvide Q 1-6. (K.B. Nielsen, Brakker)



Tørringmaskinerne var en del mindre end normalsporudgaven, men kedlerne var næsten lige så store, og smalsporudgaven må siges at have haft en mere passende kedelstørrelse end den oprindelige, gamle P-maskine. Kedlen var af næsten samme størrelse som på Mallet-maskinerne, men af lidt mindre ydelse, da den kun var indrettet til 10 atmosfærers overtryk. HTB-maskinerne havde kun 75% så stor adhæsiønsvægt som Malletterne. De angaves at kunne trække "10 á 12 vognladninger", (1 Vgl = 10 t brutto-vognavægt), så de altså måtte belastes med en togvægt, exclusive maskinen, på 100 á 120 t. De skulle så kunne fremføre tog på 25-30 aksler, når akseltrykket ikke oversteg 4 t. Da de nærmere betingelser med hensyn til stigninger, kurver m.v. er ikke oplyst, er tallene dog ikke umiddelbart sammenlignelige med de tidligere angivne for Mallet-maskinerne. HTB-maskinerne viste sig imidlertid fuldt anvendelige til de togstørrelser, der blev brug for i banens allersidste år, og de tålte let sammenligning med de gamle KEJ-maskiner, som længe havde været i ringe stand. HTB-maskinerne havde i øvrigt en god gang i sporet, takket være den Busse-patenterede bogie under tenderkassen. Den styredes af et par små arme, så den altid stillede sig med akslerne radialt i kurverne, og den havde fjedrende tilbagestillingsanordninger, der fik den til at lede lokomotivet blødt ind i kurverne, når den kørte forrest, altså når maskinen kørte med skorstenen bagest - som den var beregnet til - svarende til, at kofangeren sad på tenderkassen. Såvidt vides kørte disse maskiner altid retvendt på hovedlinien mellem Kolding N og Egtved, d.v.s. "baglæns", mens de var nødt til at køre "vrangvendt" den ene vej mellem Kolding N og Kolding DSB, hvor der ingen drejeskive fandtes. De havde et lidt mindre akseltryk end Malletterne og var, trods de

3 par drivhjul på rad under kedlen, ret milde mod sporet, når de kørte retvendt, men turen til DSB-stationen voldte såvidt vides heller ikke problemer, selv om den foregik med skorstenen forrest.

De to HTB-maskiner var på papiret ens, men Hartmann-maskinen kunne kendes på den store, firkantede fabriksplade på domen samt på en ekstra, lodret nitterække bagest på siden af tenderkassen. Det kan således ses, at det var Nydqvist-maskinen KEJ 2", der kørte skinneoptagningstoget, fig. 17a. med tømmervognen. Derimod ses KEJ 1" på billedet af blandettoget på Starup II holdeplads, fig. 16b.

Det lykkedes ikke efter banens nedlæggelse at sælge noget damplokomotiv til videre drift på andre baner, men Mallet-maskinen nr. 3 solgtes som reser-

vedelslager til Haderslev Amtsbaner, der også benyttede Jungmaskiner, skønt de var af en helt anden type. Men alle 3 Malletter ophuggedes 1930, mens de to Tørringmaskiner, der endnu var driftsklare, først gik til ophugning året efter.

Malletterne indbragte 2.500 kr. ved salget, mens de to HTB-maskiner kun gav tilsammen 500 kr. ved salget til ophuggeren.

MOTORISERINGEN

Allerede 1917/18 udviste KEJ's regnskab det første underskud på driften, ganske vist kun 7.130 kr., fig. 19, men de følgende år voksede underskuddet hastigt, og banen fik aldrig mere overskud.

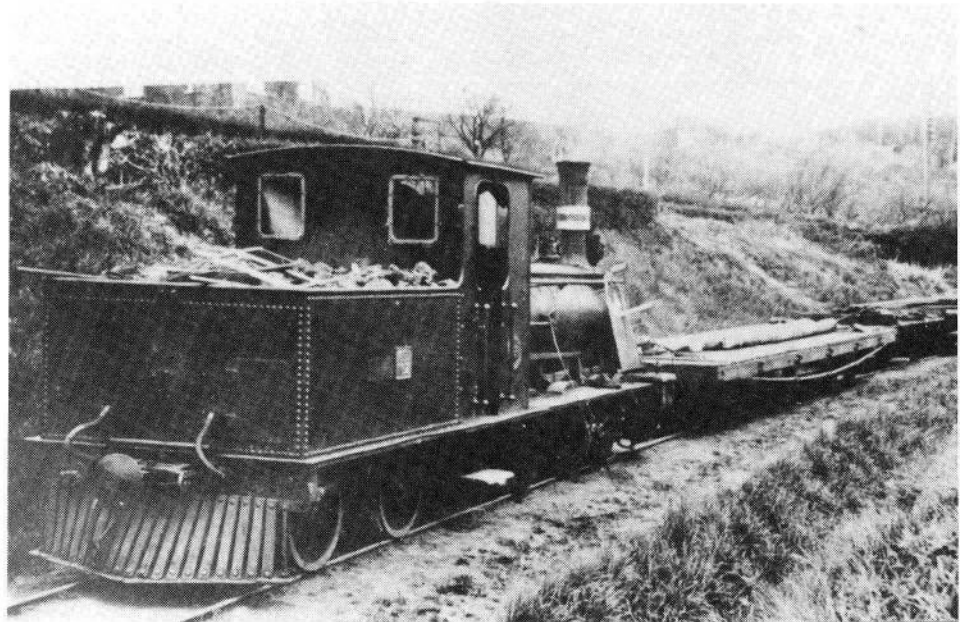
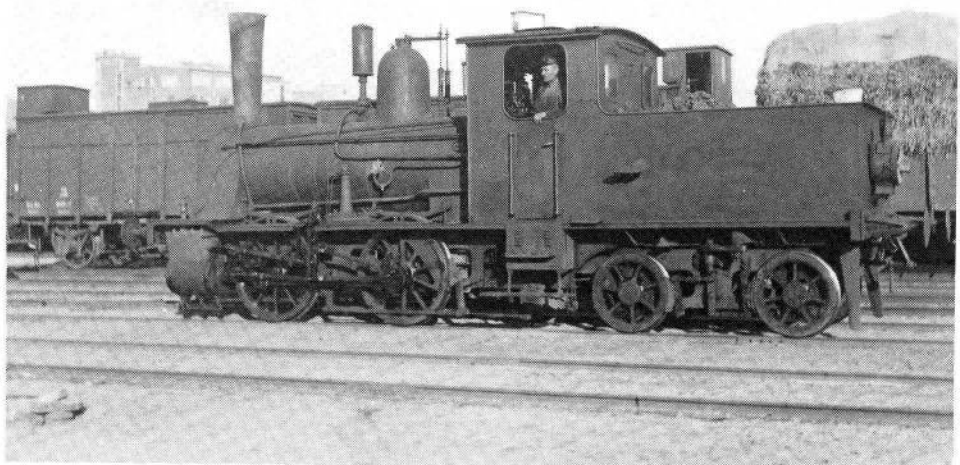


Fig. 17a: KEJ damp 2" med sporoptagningstoget nær Kolding Nord 1930. Maskinen kan kendes på det store, runde fabrikskilt fra Nydqvist & Holm på førerhusets side, og den havde ingen ekstra nitterækker på tenderkassens bagende. Bemærk den lange, "hjemmelavede" tømmervogn. (Arkiv: Wilcke)

Fig. 18: Et af forbillederne for Tørringbanens "Mini-P-maskiner", KSB damp 6, ex DSB P 125 fra 1882, endnu i drift på Slangerupbanen i 1948. (Foto, Eilertsen, København L, 1947)



MOTOR drifts-nr	vognens bygge-			aksel- følge	motor (mm)			transmis, ert 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/vrpm	cyl x Ø x slag				mek pneu	4)	adha t	ialt t				
KEJ M 1	1924	LiHL	?	(1A)(1A1)	NAG 7?	B(P), 75 x 950	6 x 120 x 170	mek pneu 7+r	6,00 + 1,60	11,62	?	c.13	32 + 16 stå	1,5 m ² bag	ude- vand	TB, S	40	1000 mm spor
KS M 1	1924	"	"	A 1	"	"	"	"	6,00	13,56	"	14,3	50 + 16 stå	2 m ² bag	"	"	60	normalspor
HAI M 65	1922	DWK	6	(SAKA1)	Mercedes	B, 100 x 1000	6 x 70 x 160	mek 4+r	7,60 + 1,45	14,30	"	14	36 + 14 stå	"	"	el, S	45	1000 mm spor 6)
AHTJ M 1	1923	DFA	788	1A	Midwest	B 70 x 1600	4 x 120 x 152	mek 3/bak	3,60	8,15	3,9	8,8	20 + 4 klap	3,4 m ² bag	udstød- gas	TB, H	70	normalspor } 7)
" Mp 1	"	"	789	1-1	"	← bivogn →	"	"	3,60	7,55	"	5,5	24 + 8 "	c.3 - -	"	TB, KB	"	
											M+MP ialt:	14,3	44 + 12 "	c.6,5 - -				

1) LiHL = Liike-Hoffmann-Lauchhammer Werke, Eßls-Ohrenfeld.
DWK = Deutsche Werke A.-G. Werft Kiel.
DFA = De Forenede Automobilfabriker, Liense.

2) NAG = National Automobile Gesellschaft, Berlin Oberschöneweide.

3) B = benzinator, B(P) = benzinator med omstilling til petroleum.

4) mek/pneu: AEG's patenterede gearskift med trykluftkoblinger.

AGG = Allgemeine Elektricitäts Gesellschaft, Berlin.

r = reversegear efter spærkassen

mek 3/bak = 3 gear frem og 1 bak, kun til rangering.

5) Bremses: TB = trykluft, S = skrue, el = elektrisk, H = hånd, KB = kæde.
el-brænsen virkede på kardanskæerne på kielervognene.

6) Ganske samme type kielervogn leveredes med normalsporede bogier og gearet til 60 km/h.

7) Triangel-togsættet var så smalt, at det kunne benyttes på banerne med 1000 mm spor, den måtte så indrettes med indgående døre.

Fig. 21

Man forsøgte på mange måder at forbedre driftsresultatet, og snart kom også motorvognsdrift ind i billedet, da der mange steder eksperimenteredes med denne nye driftsform. Det var dog først i begyndelsen af 1920'

erne, der fremkom motorvogne, der ansås for modne til anvendelse i praksis: De skulle være rimeligt driftssikre og have en acceptabel levetid, men det var for en stor del gætteværk, om de tilbudte vogne kunne honorere

disse krav, da man så godt som ingen erfaringer havde at bygge på.

Haderslev Amtsbaner anskaffede allerede i 1922 9 stk. benzine mekaniske bogiemotorvogne fra Deutsche Werke i Kiel, men de havde lovlig stort akseltryk for KEJ's svage spor. DFA i Odense (Triangel) ville kun levere enkeltrettede vogne, altså med førerrum kun i den ene ende - meget uheldigt på grund af KEJ's rebroussement på Kolding Nord, og de tilbudte vogne var desuden lovlig små, selv til KEJ.

Imidlertid tilbød AEG i 1923 en vogn af passende størrelse og kapacitet: En benzine mekanisk bogievogn med førerrum i begge ender og 32 siddepladser + 16 ståpladser, og den havde en bruttovægt på kun ca. 15 t, se dataskemaet fig. 21. Det ansås for acceptabelt, selv om akseltrykket ikke var helt jævnt fordelt, fordi den tunge, 6-cylindrede motor på 75 hk var anbragt helt ude i vognens ene ende.

KEJ vovede springet og bestilte en sådan vogn, der leveredes den 31. maj 1924 og fik betegnelsen KEJ M 1, fig. 22. Den anskaffedes omtrent samtidig med at Kolding Sydbaner fik sin M 1 fra samme leverandør, og den kostede ialt 48.000 kr. Hertil kom 1.900 kr. for reservedele, som man havde fælles med KS, idet de to vognes maskinan-

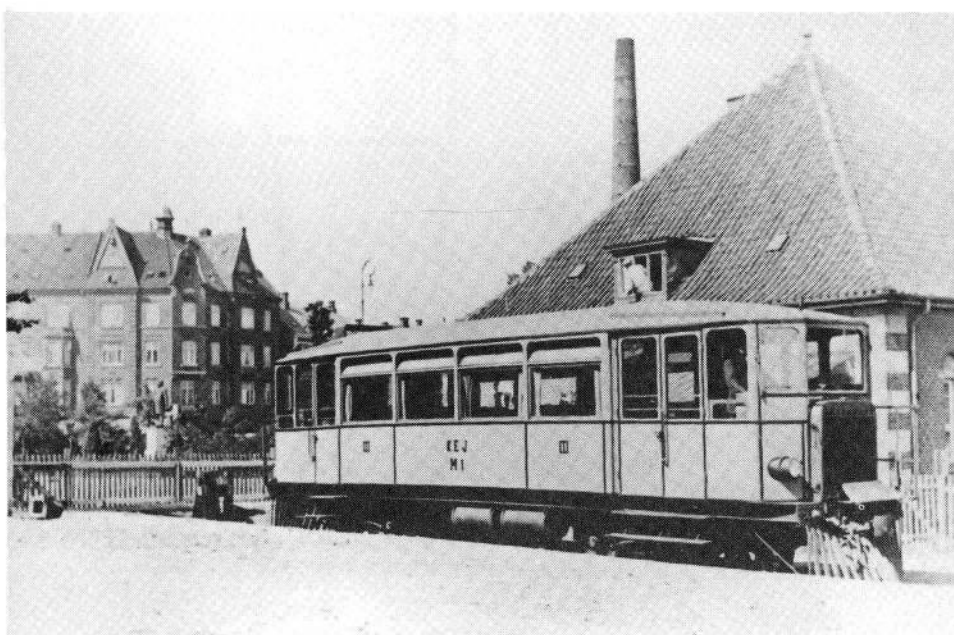
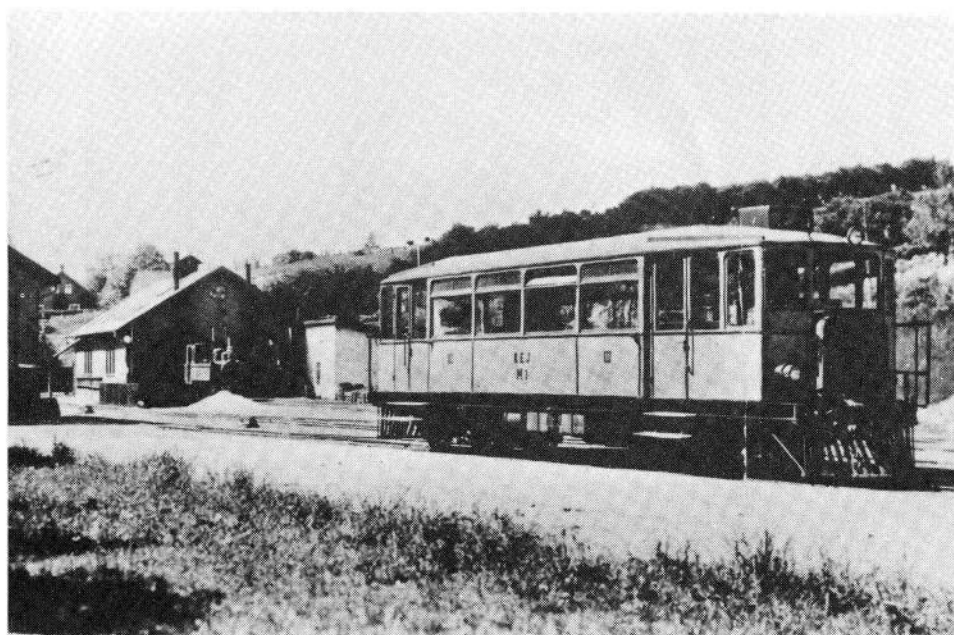


Fig. 22: KEJ M 1, undtagelsesvis set fra motorenden med udluftningskassen på taget. Bemærk gelænderet ved fordøren - for overgang til påhængsvogn. I baggrunden remise og motorhuset th. herfor. Yderst tv. et hjørne af varehuset med pyntelige lisener langs hjørne og tagudhæng. (Arkiv, Wilcke)

Fig. 23: KEJ M 1 set fra den motorløse ende, der alligevel havde køler - for baglæns kørsel. Bemærk den meget simple stopbom på Kolding DSB/KEJ. (Foto, arkiv Dr. Rolf Löttgers)

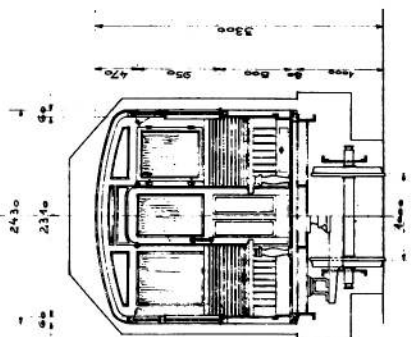
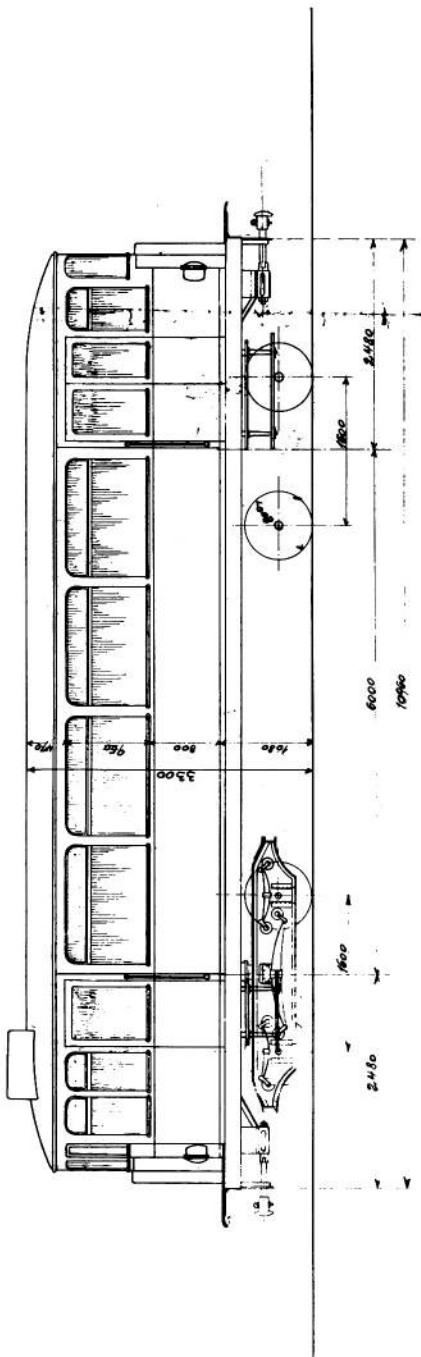
Z. 976-4176.

Vierachsiger Benzoltriebwagen

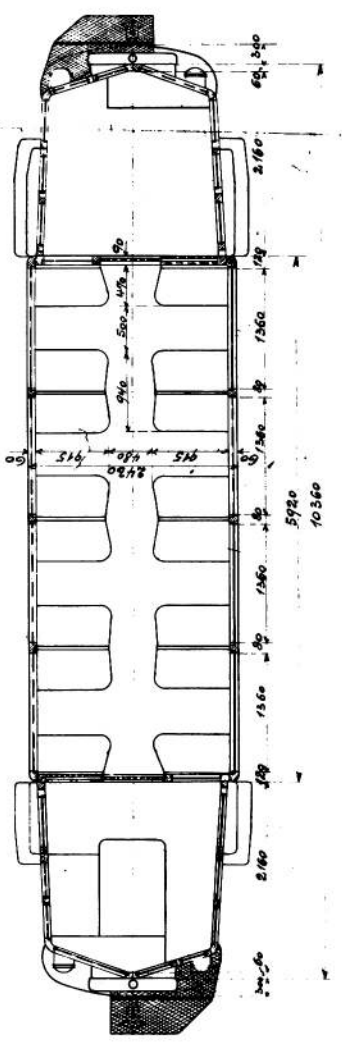
32 Sitzplätze

976.1.40.

16 Stehplätze



Linke-Hofmann-Landhammer & Co.
Mosk.-Höfn.



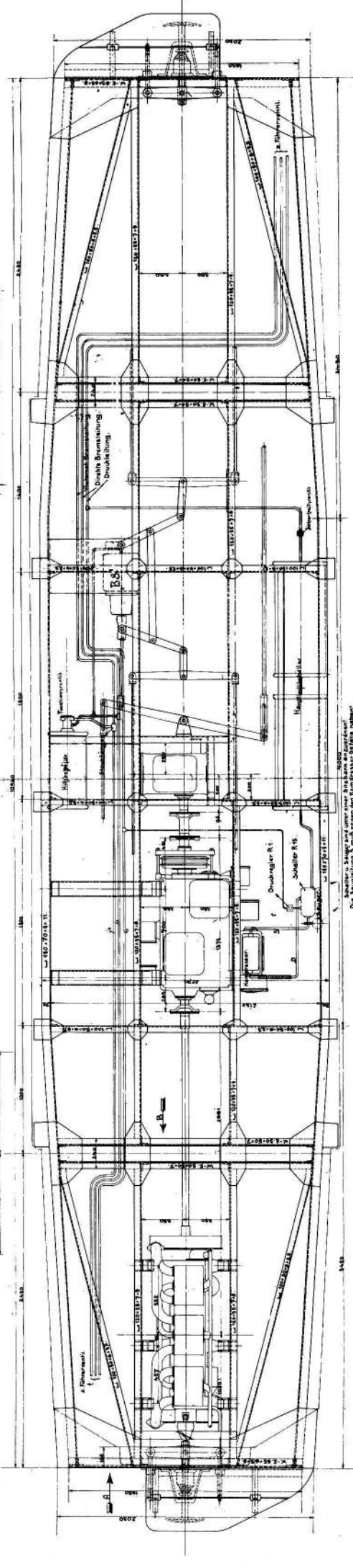
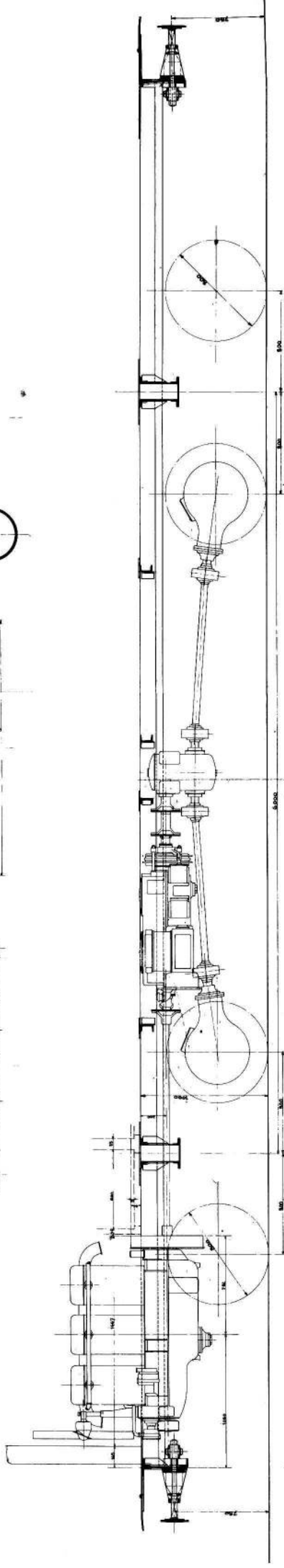
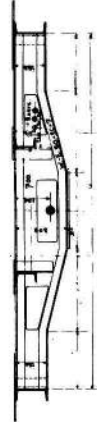
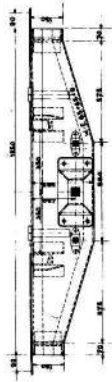
Wilm-Brosenfeld, 1872, 1873, 1874, 1875

Untergestell.

Technische Zeichnung des Untergestells
für die Lampe
von
König & Söhne
in
Königsberg

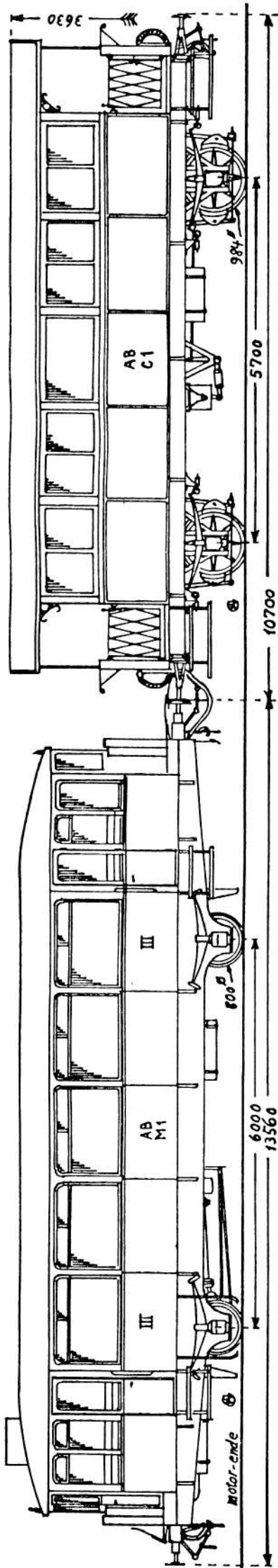
In Pfeilrichtung abgesehen

In Pfeilrichtung abgesehen



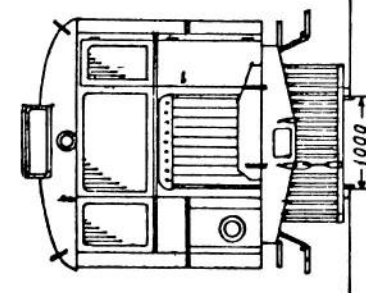
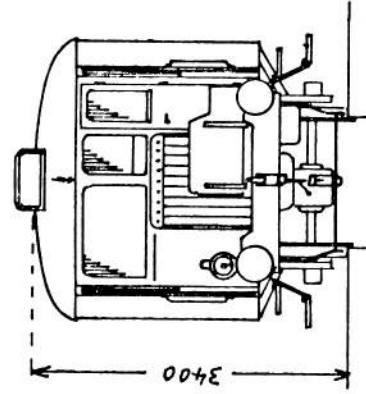
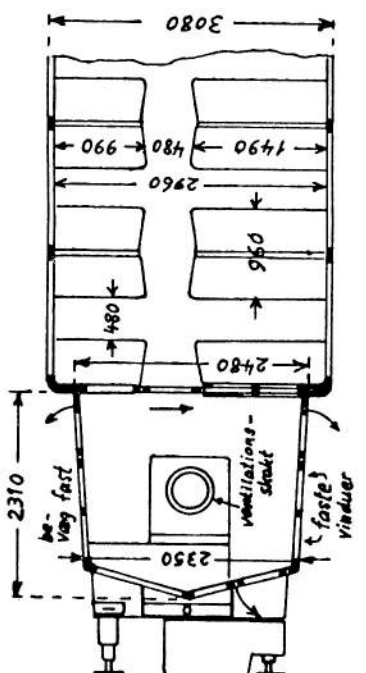
Skizze 15. Skizze 16. und eine Serie 21. bis 24. Skizze 25.
Die Skizzen 15. bis 24. sind dem Patentamt zu überreichen.

König & Söhne, den 11. 9. 1923



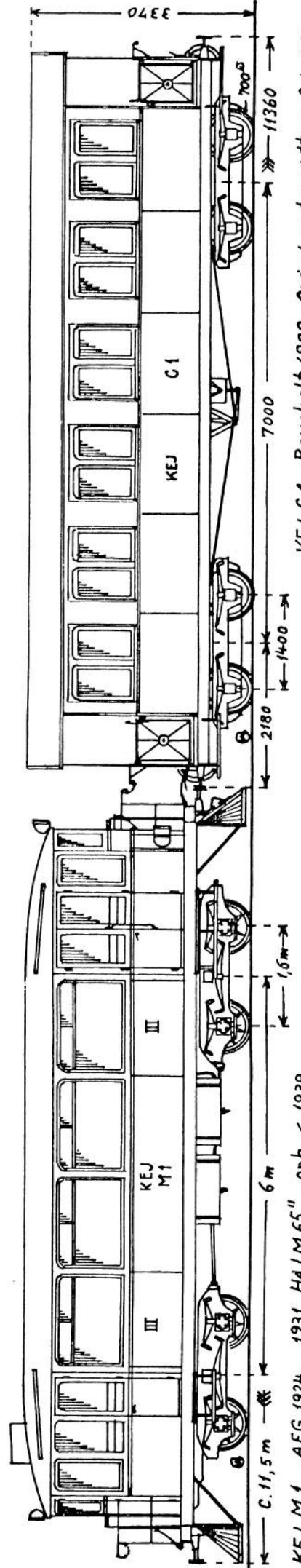
AB M1, AEG 1923. Udrang. 1948.

AB C1, Scandia 1906. Oprind. åben, lukket 1923. Udr. 1948.



KEJ M1, motorende

1: 87. H. Alkjan



KEJ M1, AEG 1924. 1931 HAJ M 65", oph. < 1939

KEJ C1, Beuchelt 1898. Oprind. m. tagrytter. Oph. 1930.

læg stort set var ens, mens vognkasserne og hjularrangementet var forskellige. KEJ's kasse var både kortere og smallere end KS's, og da KEJ M 1 løb på bogier, hvor der var træk på de inderste aksler, havde den 2 kardanaksler fra reversgearet, mens den 2-akslede KS M 1 kun havde kardanaksel til den drivende foraksel.

Med hensyn til anskaffelse af KEJ M 1 må vi lige nævne, at det egentlig ikke var KEJ, men de kommuner, banen gennemløb, der købte vognen, så den blev kommunernes fælles ejendom, så de eventuelt kunne sælge den igen, hvis banen skulle blive nedlagt, inden vognen var slidt op. Det skulle senere vise sig, at den fidus ikke var mange sure sild værd.

KEJ M 1's indre var indrettet nogenlunde som i AB M 1 og KS M 1, men da KEJ's vogn var smallere og kortere, havde den kun 2 + 2 siddepladser i bredden, fig. 24, (på simple træbænke i midtgangsarangement) og kun 4 bænkefag i længden, og på endeperronerne var pladsen snævrere end på de normalsporede, så der var ikke plads til bagage af betydning i motoren. I bagenden, hvor der ingen motorkasse og ventilationsskorsten var, kunne man godt indlade et par halvstore ting, bl.a. fordi der her var dobbelte fløj-døre i siderne, fig. 23, hvad der ikke var i de normalsporede AEG-vogne.

Motorvognen havde gavldør i venstre side i begge ender - med lidt platform og overgangsbros samt et nødtørftigt gelænderværk, så togpersonalet kunne passere mellem motor- og bivogn, hvilket der var mere brug for her end ved KS, da KEJ ofte kørte med en personførende bivogn på slæb, i reg-

len enten den III kl. personbogievogn C 1 fra 1898, eller den nyere D 1" fra 1916, fig. 26, en 2-akslet person- og postvogn. C-vognen vejede tom ca. 10 t eller godt 13 t med passagerer, mens D-vognens tara var 6,4 t eller med last ca. 7,5 t, så det var relativt lette vogne. Da motorvognen var henad 2 t lettere end KS M 1 og desuden lavere gearet, nemlig til maksimalt 40 km/h mod 60 km/h for de normalsporede, klarede den forholdsvis let at medføre en af de nævnte vogne gennem banens mange skarpe kurver og op ad de mange bakker.

Jeg ved ikke om M 1 havde problemer med kølingen ved baglænskørsel, sådan som tilfældet var med KS M 1, men det ser ud til, på diverse fotos, at den normalt kørte retvendt fra Kolding N mod Egtved og baglæns tilbage - man vendte tilsyneladende ikke vognen, måske kunne den slet ikke vendes på banens små drejeskiver?

Motorvognen havde - ligesom KS M 1, indretning til at koble brændstofførslen over på det billigere petroleum, når motoren var varm, men motoren gik mærkbart bedre på benzin, og endelig i 1928 vedtog man at droppe petroleumstriften, hvorved man slap for en del motor-kvaler, der ikke var pengene værd.

Flere detaljer om vognens indretning kan fås ved at læse om KS M 1 i SIGNALPOSTEN, nr. 3/1990, side 91-94, men her skal lige repeteres, at vognen havde trykluftstyret gearkasse og bl.a. derfor også trykluftbremse. De to vogne, der anvendtes som bivogne, havde oprindeligt kun vacuumbremse. Ingen kendte billeder viser skygge af luftslanger på M 1, så ingen af bivognene har været luftbremsede

i motortogene. Men måske har de fået supplerende skruebremse?? Det er svært at forestille sig, at man har kørt med en helt ubremset personførende bivogn efter motorvognen, når alle banens persontog ellers var vacuumbremsede, selv om banens maksimalhastighed kun var 30 km/h.

Motorvognen havde ingen mulighed for at opvarme sine bivogne, men fotos viser, at i hvert fald D 1" ud over dampvarmeapparaterne fik installeret en kakkelovn i passagerafdelingen til brug i motortogene: skorsten på taget! fig. 16a. Men ingen billeder viser skorstenene på de rene personvogne, så de har nok kun kørt som motorbivogne om sommeren.

Flere oplysninger om AEG's motorvogne fra 1920'erne kan for øvrigt findes i SP nr. 5/1972, side 182-184 og nr. 1/1977, side 2-13 samt ikke mindst i "banebøger"s "mm2" fra 1984, side 37-45.

Indførelsen af den delvise motordrift bevirkede straks, at man gik fra 3 til 4 daglige togpar på hverdage, efter siden 1917 mestendels at have klaret sig med 2, senere delvis 3 daglige togpar. Efter kort tid indskrænkedes driften dog atter til noget med kun 4 togpar på visse dage, og særgodstog efter behov - nu, hvor motorvognen havde overtaget omkring halvdelen af togkilometrene, og den kørte ikke blandede tog. Men der kørtes på hverdage stadig ét dampdrevet blandetogpar, fig. 16b, der normalt skulle kunne klare den efterhånden dalende godstrafik. Derudover kørtes med damp, når M 1 var til reparation, af hvilken grund køreplanen måtte lægges sådan, at damplokomotiverne kunne overholde køretiderne for motorvognen. Tidsgevinsterne ved motoriseringen lå derfor først og fremmest i, at flere tog blev rene persontog, der kunne klare hele turen på ca. halvanden time, mens de blandede tog planmæssigt kunne være op til 2 timer om den - i praksis vel endnu mere, hvis der var meget vognladningsgods.

Ved motordriftens indførelse oprettedes en række trinbrætter, se kortet fig. 27, hvor kun motortogene standsede. Der var en overgang op til 7 trinbrætter,

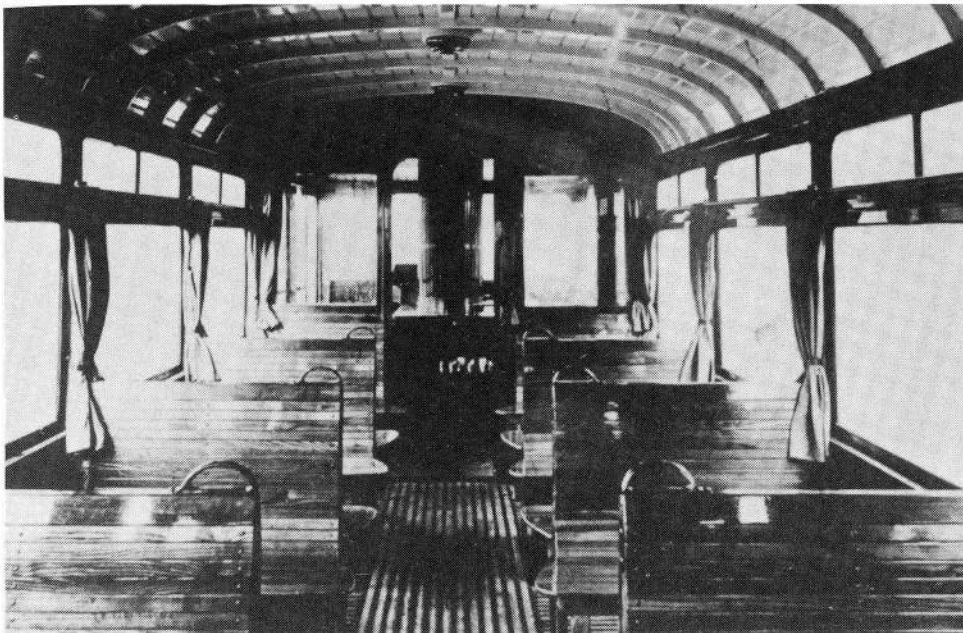
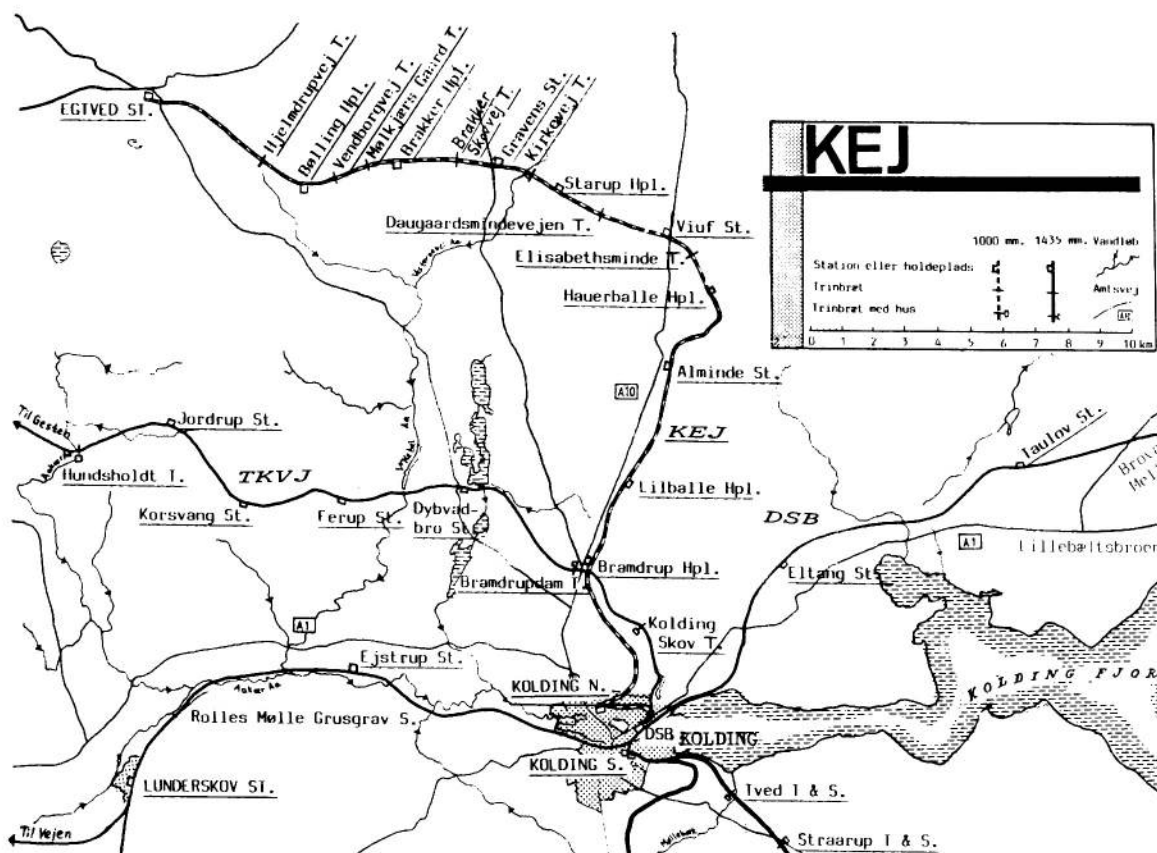


Fig. 24: KEJ's indre lignede ganske interiøret i AB og KS M 1, bortset fra, at KEJ var en siddeplads smallere: Spartansk, men pænt og nydeligt. Motorlarmen var vel også den samme, men KEJ-vognen havde nok en behageligere gang, fordi den løb på dobbelt affjedrede bogier. (Foto AEG, arkiv, Wilcke)



heraf nogle "uofficielle", men kun 4 overlevede helt til banens lukning: Nr. 11 Kirkevej, nr. 15 Mølkjærs Gaard, nr. 16 Vendborovvej og nr. 18 Hjelmdrupvej, for der var ikke den store søgning til de øvrige, og trods motordriften var også persontrafikken vigende. Det betød, at banens snarlige nedlæggelse var uundgåelig, og den eksekveredes den 31. maj 1930, hvor M 1 kørte den sidste dobbelttur på banen med C 1 på sløb.

M 1 nåede kun at køre godt 200.000 km på KEJ eller årligt i snit ca. 35.000 km imod KS' M 1, der kørte ca. 52.000 km om året i omkring 12 år længere, så KEJ nåede slet ikke at få slidt sin motorvogn op på hjemmebane. Efter banens lukning bestræbte man sig stærkt på at få solgt vognen til videre brug. Man håbede i begyndelsen på at få ca. 40.000 kr. for den, men ingen udviste interesse. Man fablede også om at ombygge den til normalspor, hvilket skønnedes at ville koste mellem 5.000 og 6.000 kr. Ingen af de resterende danske smalsporbaner syntes interesserede, og de normalsporede da slet ikke, men så kom der alligevel den 18. juni 1931 et bud fra Haderslev Amtsbaner HAJ om at købe den for 2.000 kr., fordi en af HAJ's Kielervogne var brændt, og man derfor var i akut bekneb for at skaffe en afløser.

Når HAJ's tilbud var så lavt skyldtes det bl.a., at KEJ-vognen ikke kunne løbe i tur med banens egne vogne, der var

kraftigere og hurtigere, hvorfor den kun måtte betragtes som en nødløsning. Det lykkedes dog at presse HAJ til at give 2.250 kr. for vognen, som de ganske rigtigt kun fik meget begrænset brug for, nemlig til visse skoletog og særtog, mest på strækningerne Arnum-Skærbæk og Haderslev-Aarøsund.

1934 fik HAJ 2 nye motorvogne fra Frichs (M 81-82). Da HAJ's strækninger desuden gradvis reduceredes ved nedlæggelser i 1932, 1933 og 1937-39 blev der stadig mindre brug for M 65" (som KEJ-vognen kaldtes i det sønderjyske), og den benyttedes næppe efter 1936 og ophuggedes få år efter.

KEJ M 1 var ved leveringen malet i en lys farve med mørk påskrift og stafferinger, og senere omtales vognen som "gul". Den har næppe ændret farve i de sølle 6 år, den tjente KEJ, men hos HAJ blev den malet rød for nede, så den svarede til banens øvrige motorvogne.

Den kom også i sine mindre hektiske år på amtsbanen til at medføre en bivogn en gang imellem. Et Wilcke-foto viser den med en af HAJ's postvogne nr. 90-92 på sløb ved Thiset mellem Gram og Rødding (hvor den åbenbart også har kørt!) så sent som i 1935.

Vi har ikke fundet nogen tegning, der viser selve KEJ M 1, men dog en original tegning fra LHL = Linke-Hofmann-Lauchhammer A.G., Köln-Ehrenfeld i 1923, fig. 29, visende en motorvogn, meget lig den, fabrikken i

samarbejde med motorfabrikken NAG og AEG, der havde udviklet den pneumatiske gearkasse og styringsanordning, leverede.

Tegningen viser altså en vogn, der på de fleste punkter svarer til de senere fotografier af KEJ M 1, men der er dog afvigelser, først og fremmest med hensyn til gavlenes udformning, idet de i virkeligheden udførtes med 3 facetter, ganske som tilfældet var med KS's vogn, mens den nævnte tegning viser en front af den type, der leveredes til Amagerbanen (AB).

Jeg prøvede selv i 1972 at lave en H0-tegning af KEJ M 1 ud fra nogle typeskitser fra en AEG-brochure kombineret med diverse billeder af selve KEJ M 1, og den har jeg siden taget op til revision, og resultatet ses hosstående, fig. 30. Det er altså stadig en rekonstruktion, men denne gang ud fra et bedre forlæg og et fortsat studium af diverse fotos fra KEJ - også af bivognen C 1!

Fra LHL har vi også fundet en undervognstegning til samme vogntype, fig. 31, og den viser bl.a. hvordan transmissionen var anordnet - dog mangler der tegning af bogiens rammeværk m.m., så man kan ikke se, hvordan man har lejret kardanakslernes udgang fra "bagtøjhusene", så disses reaktioner fra drivakslernes drejningsmoment kunne overføres til bogierammerne og alligevel tillade fjerdebevægelserne under kørslen - det må man tænke sig til!

UHELD

R I N G E - U L Y K K E N

af Lars Viinholt-Nielsen

Søndag den 7. april 1935 er konfirmationssøndag på Fyn. Allerede fra morgenstunden er der derfor mange passagerer med togene. På Odense-Svendborg banen er første tog fra Odense (tog 2) oprangeret: Dieselmotorvogn SFJ M 8 (undervogn SFB 13), personvogn SFJ B 8, postvogn SFB D 98 og bagagevogn SFJ E 107. Foruden motorvognsføreren er der tjenstgørende en togbetjent og en pakmester i toget.

Tog 1 fra Svendborg er ligeledes fremført af en dieselmotorvogn, SNB M 11 med undervogn SFJ 7 samt personvogn SNB Cb 40. Sidstnævnte skal være aflåst indtil Ringe, da tog 1 kun har

en tjenstgørende, nemlig motorvognsføreren, der også billetterer. Det er meningen, at pakmesteren fra tog 2 skal fungere som togfører i tog 1 på strækningen Ringe-Odense, hvor Cb 40 bliver låst op.

Tog 1 og 2 skal efter køreplanen mødes (krydse) i Ringe. Samtidig skal togene 21 og 122 på Nyborg-Fåborg banen krydse. Der skal således på én gang være 4 tog på stationen, hvilket i øvrigt ikke er usædvanligt.

Ringe stations sikrings- og sporanlæg, der var konstrueret af DSB og indrettet i 1897 var genialt, men ret mandskabskrævende. Sikringsanlægget var 2-delt i en nordlig og en sydlig del, hvad der gav mulighed for en hurtig og smidig togekspedition. Sporbenyttelsen var sådan, at alle 4 tog samtidigt kunne køre ind på stationen uden at krydse hinandens togveje. Når togene holdt på stationen, blev sporskifter og signaler omstil-

let, og udkørslen skete derefter i en bestemt rækkefølge.

Den 7. april 1935 er der tjenstgørende 7 personer på stationen. En assistent på kontoret og en portør på perronerne har udelukkende med person- og godsekspedition at gøre. De øvrige 5 har udelukkende med sikkerhedstjeneste at gøre. Det drejer sig om en overassistent, der er fungerende, en sporvagt i hver ende af stationen og 2 ledvogtersker.

I henhold til tjenstekøreplanen skal togene ankomme således:

1. tog, 21 fra Fåborg, kl. 6,49
2. tog, 122 fra Nyborg, kl. 6,50
3. tog, 2 fra Odense, kl. 6,52
4. tog, 1 fra Svendborg kl. 6,56

Afgangen skal ske således:

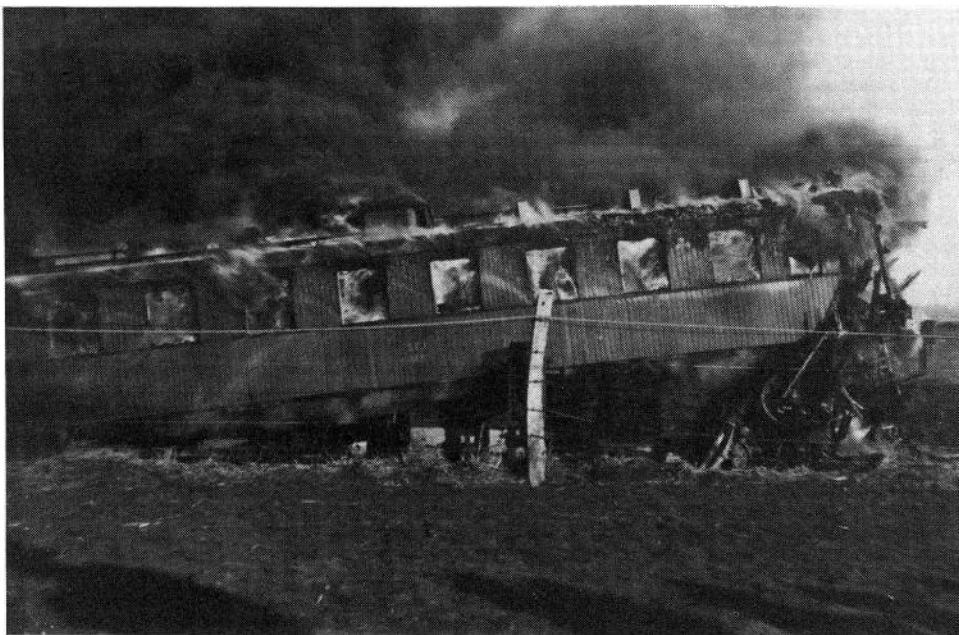
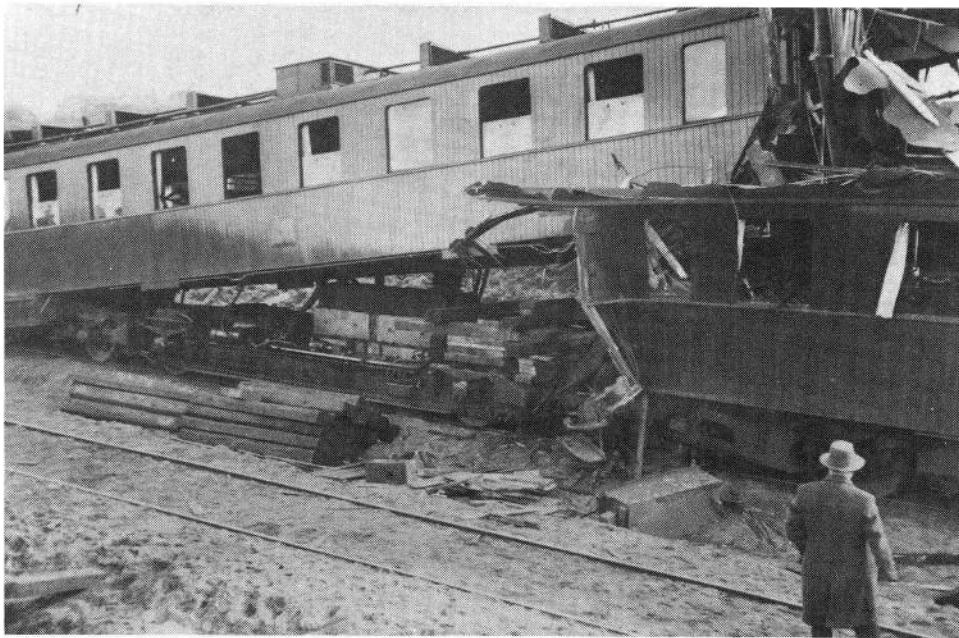
1. tog, 122 mod Fåborg kl. 6,58
2. tog, 2 mod Svendborg kl. 6,59
3. tog, 21 mod Nyborg kl. 7,02
4. tog, 1 mod Odense kl. 7,06

Togene 21, 122 og 2 ankommer næsten rettidigt. Den fungerende opholder sig under indkørslen på perronen. Medens han er der, afmelder tog 1 fra Rudme kl. 6,57, 7 minutter forsinket. Afmeldingen betyder, at banestykket Rudme-Ringe er spærret for alle andre tog end tog 1, indtil dette er ankommet til Ringe, og Ringe station har tilbagemeldt toget til Rudme.

Men på dette tidspunkt giver den fungerende stationsbestyrer afgang for tog 2 mod Svendborg, uanset at tog 1 ikke er ankommet og uanset, at han på signaltableauet på stationen kan se, at signalet i sydenden af stationen viser "kør ind" for toget fra Svendborg. Hvorfor der bliver givet udkørsel for tog 2 forbliver for altid en gåde, men årsagen må tilskrives den berømte "klap", som går ned for overassistenten.

Motorvognsføreren på tog 2 har ikke været opmærksom på tog 1. Der er ret langt mellem de spor, som de to tog benytter, og ind imellem holder de to tog på Nyborg-Fåborg banen. Han tror derfor, at krydsningen har fundet sted - og kører. Fejlen behøver imidlertid endnu ikke at få alvorlige følger. Tog 2 skal på sin vej ud af Ringe station passere endnu to personer, der kan nå at standse det.

I sydenden er det undtagelsesvis en ekstraarbejder, som har sporvagt med pasning af signaler og sporskifter, selv om den almindelige regel er, at kun eksamineret portørpersonale må udføre den slags arbejde. Men da han har været ansat på stationen i 7 år og altid har forrettet tilfredsstillende tjeneste, bliver han anset for fuldt kva-



lificeret til at deltage i sikkerhedstjeneste.

Indtil det skæbnesvangre afgangssignal til tog 2 har ekstraarbejderen udført sit arbejde rigtigt nok, idet han har sat indkørselssignalet fra Fåborg på stop efter ankomsten af tog 21. Hermed er togvejen for det afgående tog mod Fåborg blevet fri, og det er nu muligt at omlægge det dobbelte krydsningsspor skifte, så tog 122 kan køre ud af stationen.

Da han ser Svendborg-toget (tog 2) komme, farer mange tanker gennem hans hoved. Han ved, at tog 1 er afmeldt fra Rudme, og han har selv sat signalet i Ringe på indkørsel for dette tog. Han bør derfor enten søge at stoppe tog 2 eller simpelthen skifte spor, så toget kører mod Fåborg, hvilket jo uden videre kan lade sig gøre. Han slutter imidlertid, at tog 1 er brudt ned i Rudme og er blevet holdende der, og skynder sig derfor at sætte indkørselssignalet fra Svendborg på stop og herefter omlægge sporskiftet, så tog 2 kan køre mod Svendborg, selv om han godt ved, at dette kun må gøres efter udtrykkelig ordre fra den fungerende stationsbestyrer.

Endnu en person kan nå at stoppe toget, nemlig ledvogtersken i vogterhus 10 ved banernes passage af Odense-Svendborg landevej. Også hun bør stoppe toget, da hun ikke har fået at vide, at tog 1 er indstillet. Men hun mener, at sådanne meldinger også tidligere er udeblevet, og at tog 1 derfor stadig er i Rudme. Hun melder derfor "ret" for tog 2.

Herefter er katastrofen uundgåelig.

Syd for Ringe kører toget mod Svendborg i en lang kurve. Da tog 2 er kommet ud af kurven opdager motorvognsførerne på de to tog hinanden, og begge bremses så meget som muligt. Alligevel sker sammenstødet med stor kraft ca. 500 meter syd for Ringe station. Tog 2's motorvogn smadrer førerrummet på tog 1's motorvogn og løftes helt op på taget af denne vogn. Motorvognsføreren her dræbes på stedet, medens togbetjenten i tog 2 kvæstes så hårdt, at han nogle dage senere dør på Ringe sygehus. Den anden motorvognsfører og 5 passagerer kvæstes hårdt, medens ca. 40 passagerer får lettere kvæstelser.

Ved oprydningen senere på dagen sker endvidere det uheld, at en svejseflamme stikker ild på SFJ M 8, hvis vognkasse brænder totalt op.

Begge motorvogne og personvogn SFJ B 8 bliver få dage efter ulykken sendt til vognfabriken Scandia i Randers til genopbygning. M 8 er færdig den 1. juli 1935 og M 11 den 31. i samme måned.

Sydfyenske Jernbaners forsikringsselskab må til de dræbtes efterladte og de tilskadekomne udrede store erstatninger, og sagen overlades til auditøren under Ministeriet for offentlige arbejder. Man opgiver dog at rejse egentlig tiltale mod overassistenten på grund af hans mentale tilstand. Han degraderes til assistent og forflyttes til billetkontoret i Svendborg, men afskediges i øvrigt nogle år efter. Ekstraarbejderen og motorvognsføreren på tog 2 får en påtale og førstnævnte forflyttes til pakhustjeneste.

Sagen gav - som man jo kunne vente - anledning til megen debat i pressen, og der kom også angreb på Sydfyenske Jernbaner bl.a. for anvendelse af ekstraarbejdere til sikkerhedstjeneste og énmandsbetjening af tog - noget banerne havde set sig nødsaget til på grund af deres dårlige økonomi. Der var dog ingen tvivl om, at ulykken skyldtes et fatalt svigt hos hovedpersonen og svigtende dømmekraft og opmærksomhed fra de 3 andre implicerede. Havde blot en af de 4 tænkt sig om, var ulykken aldrig sket.

Vi Bygger

LIDT OM
SKADHAUGE-BYGNINGER
- fremstillet efter tegninger i
SIGNALPOSTEN

På NMJK's (Næstved Model Jernbane Klub) anlæg har man brugt en ganske stor del af Skadhauges tegninger af bygninger som forlæg til opbygning af virkelighedstro byer.

Tegningerne er - hvilket vist ikke kommer bag på nogen - af yderst fremragende kvalitet, og er særdeles lette at arbejde efter. Vi har stort set anvendt alle typer af Skadhauges forlæg, men har dog endnu ikke været i stand til at bygge samtlige forslag. Men det når vi nok.

Alle hosstående billeder er taget i stationsbyen HØNG, der

udgør tilslutningsstation fra privatbane til DSB på anlægget. Mere om dette kan findes i LOKO-MOTIVET. Her vil vi koncentrere os om bygninger i selve stationsbyen.

Bygning

Alle huse er fremstillet af tykt pap (karton), træpap m.v. ved direkte overførsel af mål fra tegninger til materiale. Det gælder både mure, tag, sokler, kviste osv. I selve husene er anbragt afstivning ved hjælp af kartonvægge i passende tykkelse.

Vinduerne er fotokopieret fra tegninger. De sorte "ruder" er skåret ud med kniv, hvorefter vinduerne er limet bag på murene. De fotokopierede vinduer er inden pålimning malet med sprittusser eller Humbrol i ønskede farver. Udskæringen af sorte felter er foretaget med en skarp hobbykniv på fast underlag.

På samme måde er døre fotokopieret. Herved bibeholdes aftegninger og mønster. Maling er her foretaget med sprittuch for ikke at dække det tegnede mønster.

Tag er fremstillet af rouladeindpakninger fra Dan-Cake. Det inderste lag består nemlig af brun bølgeemballage, der blot skal rilles vandret for at opnå effekten af tagsten. Efter udskæring limes "tagsten" på plads.

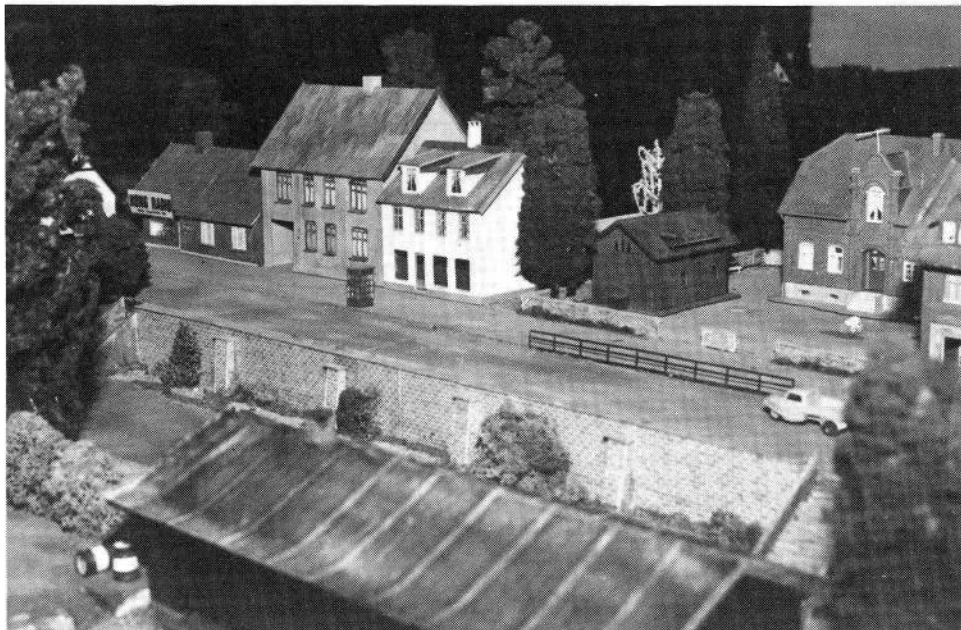
Sokler er blot strimler af karton limet uden på mur. Vindskeder er tynd karton. Skorstene er udskårne små klodser fra den stang, som blomstertråd er viklet rundt om. Fås hos blomsterhandlerne i løs vægt, eller i byggemarkeder.

Gardiner er i visse tilfælde tyndt papirlømmetørklæde (tissue), dyppet forsigtigt i fortyndet maling. Limes først på plads, efter at klar plasticard er anbragt som ruder. Andre steder er anvendt trykte "gardiner" fra hussamlesæt. Endnu har vi ikke fået placeret tagrender og nedløbsrør, men det vil blive gjort af loddetinruller, der er let at bukke i facon.

Maling

Husene fremtræder for det meste som kalkede huse, enten i hvid eller gul (men også i mange andre farver). Hvide bygninger har fået iblandet lidt lyseblå farve for at tone den hvide ud. Især under vindskeder - og andre skyggesteder - ses den blå lidt mere. Gul kalkede bygninger er malet gul, iblandet lidt grå for at variere nuancerne. Diskrete løbestriber under vinduer højner slideffekten.

Hjørnebygningen af røde sten



er fremstillet af pap, men har fået papirmursten i skala N. Skala H0 er for store. Bygningen skal iøvrigt have stilladser sat op omkring facaden, således at det ser ud som om ombygning er i gang. Kibri har netop et stilladsarrangement med kar, sten, stilladser, rør osv., der lige passer til dette formål.

På gavle er påsat store plakater. Det er diverse reklamer fra blade og bøger, kopieret på farvet papir i forskellige størrelser, og derefter klippet ud. Nogle er farvelagte med spritusch for ikke at dække tegninger m.v. I nogle tilfælde er anvendt almindeligt oliekridd.

Interiør i forretningsvinduer er diverse trykte ark fra samle-hussæt.

Byen er endnu lidt tyndt befolket, men vi håber at der kommer flere tilflyttere, efterhånden som husene opføres.

Desværre har vi fået fremstillet byens veje lidt for store (brede), og der påtænkes sanering, så bygningerne rykker tættere sammen ... og derved fås plads til et par huse mere.

Byen er selvfølgelig udstyret med bagårdsskure, også fremstillet efter Skadhauges tegninger. Men endnu mangler vi at opføre et par gammeldaws das'er, cykelskure, skraldespande - men det kommer.

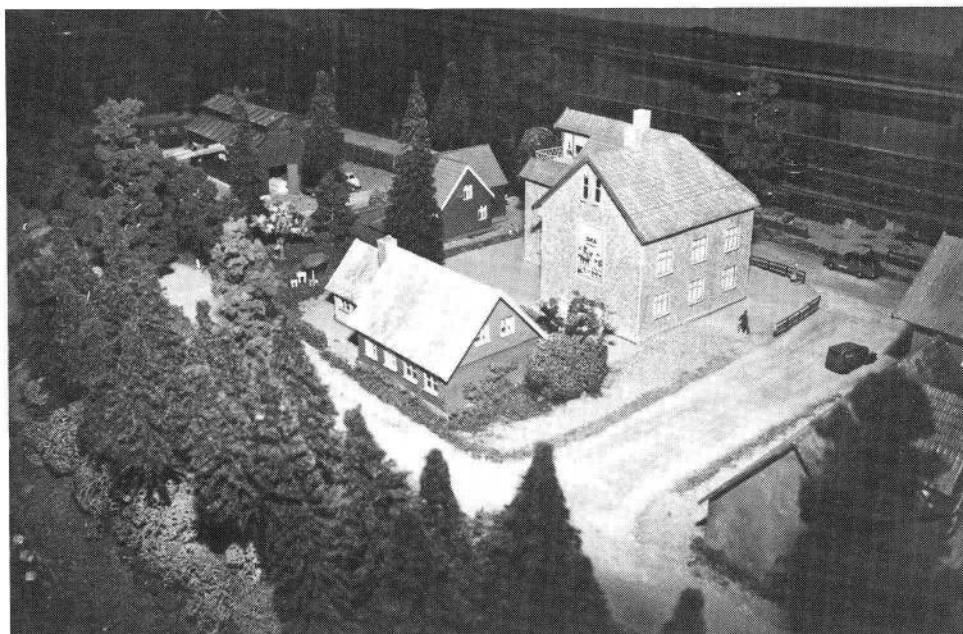
Bygningerne i Høng er fremstillet af Flemming Meisner og Torben Andersen i "samlebåndsproduktion". Undtagen skolen, der er fra Kibri. Claus Jensen har fremstillet et par periferi-bygninger, nemlig TATOL og en slagter efter Erling Nederlands tegninger fra Futterup Stationsby fra "Hendes Verden", 1981. På samme måde er byens kro og mejeri fremstillet, men det er en helt anden historie.

Til sidst: På det ene af bil-ledeerne ses en utrolig mængde træer. Det er noget, vi har gjort meget ud af på NMJK's anlæg. Træer, buske m.v. skal forefindes i utrolig mængde, for at anlægget virker naturtro. Det er dyrt, men det kan svare sig, for resultatet bliver derefter. Den tykke granskov dækker også naturligt af for synsfeltet.

Vi kan roligt anbefale Skadhauges tegninger til andre klubber. Der er flere fordele: De er danske, de er lette at arbejde efter ... og er korrekt i skala 1:87.

Torben Andersen

Foto: LOKOMOTIVET / Torben Andersen.



STATSHUSMANDSBRUG PÅ MB

1

Af POVL WIND SKADHAUGE

På et rigtigt dansk modelbane-anlæg vil i hvert fald nogle bane-strækninger forløbe gennem åbent, opdyrket land med fritliggende landbrugsejendomme (læs bygningskomplekser). Men da der tillige ved et modelbaneanlæg altid skal spares på pladsen, må man oftest nøjes med "huse" i stedet for "gårde". Det er der imidlertid ikke noget galt i, for allerede under 1. verdenskrig var man nået til, at væsentligt over halvdelen af Danmarks da ca. 200.000 landbrugsejendomme lå under 1 td hartkorn, som pr. definition var maksimum for et husmandsbrug. Det må her tilføjes, at den nedgang i landbrugs-ejendommens antal, som er sat ind efter 2. verdenskrig og accelereret i de seneste årtier, navnlig har ramt de små brug. Men denne strukturændring har ikke megen betydning for en modelbyggeres overvejelser, med mindre hans anlæg er forbeholdt nutiden eller den nærmeste fortid.

Danske husmandsbedrifter kendes i forskellige afskygninger langt tilbage i tiden, længe før oprettelsen af de såkaldte stats-husmandsbrug, dvs. ved statslån m.v. støttede nye småbrug. Grundlaget for dem var en lovgivning, der tog sin begyndelse i 1899 og blev justeret flere gange i de følgende år, samt jordlovene fra 1919. Man regnede dengang med, at det for en familie nødvendige eksistensgrundlag var så lidt som 3-5 ha på øerne og 5-8 ha i Jylland. Brug af denne størrelse skulle kunne ernære en familie, dvs. at hverken mand eller kone behøvede at tage arbejde for andre; de kunne koncentrere hele indsatsen om deres eget "sted". Holdningen er klart udtrykt i følgende citat fra Store Nordiske Konversations Leksikon, bind 11, som blev udsendt i 1918 (forskelligt tyder dog på, at det afsnit, hvorfra der citeres, var udarbejdet 3-4 år før):

"Den danske husmand står i flere henseender meget højt. Hans bedrift og navnlig hans kreaturer giver et stort udbytte, ved biavl, havebrug og lignende har han forstået at forhøje sine indtægter. Det, der præger hans bedrift, er den minutøse udnyttelse af alt, det gælder agrene i hans lille mark

og rummene i stald og lade. Ved at han selv pusler med alt i bedriften, vokser den omsorg og kærlighed, der er den bedste drivfjeder til fremskridt i landbruget. For den hele folkeudvikling er det af uberegnelig betydning, at der skabes en talrig stand, hvis liv vel former sig under beskedne forhold, men som dog har store betingelser for at bringe tilfredshed og gode sunde forhold ind i hjemmene."

Ord, der giver stof til eftertanke!

Landsforeningen Bedre Byggeskik (se SIGNALPOSTEN nr. 1/1985, side 3) kom allerede ved bebyggelsen af de første udstykninger efter 1919-jordlovene ind i et samarbejde med Statens Jordlovsudvalg og opnåede en nærmest officiel status som rådgiver. Resultatet blev dels typeprojekter, udarbejdet under hensyn til de givne økonomiske rammer, og dels korrekture af tegninger, som lokale håndværkere havde udarbejdet i forbindelse med tilbud på opførelsen og indsendt til godkendelse. En række projekter fra første halvdel af 1920'erne blev medtaget i den i 1932 udgivne Bygmesterbogen, der i samlet form præsenterer de mange sider af Bedre Byggeskiks virke. De tegninger af bygningsanlæg til statshusmandsbrug, hvoraf de første bringes i dette nummer af SIGNALPOSTEN, har dem som grundlag.

Ældre husmandssteder byder på flere, i nogen grad egnsbestemte anlægstyper. En af dem har muligvis sine rødder rigtig langt tilbage i historien. I den er bolig og avlsbygning lagt i fortsættelse af hinanden og danner en enkelt længe. Bedre Byggeskiks typer var derimod alle vinkelformede. Men bolig og avlsbygning var stadig sammenbygget. Det gav tilløb til god lævirkning på gårdspladsen samt indendørs forbindelse. Det gav også ulempen ved kolde vægge i nogle af boligens rum, men navnlig viste det sig efterhånden som en gene, at boligfløj og avlslænge var tvunget til at have nogenlunde samme husdybde og taghøjde. Dette var årsagen til, at man senere - med en måske lidt legetøjsagtig virkning - gik over til at opføre bolig og avlsbygning som to helt selvstændige længer med hver sit profil, og man kunne så også nøjes med det

billigere bølgeaternit-tag på avlsbygningen (ingen drømte om at bruge det på boligen). Sommetider blev der for lævirkningens skyld lukket mellem bygningerne med en mur eller et plankeværk. Og i enkelte tilfælde gjorde man anlægget trelænget, således at bolig og avlsbygning (med hver sit profil og hver sin længde) lå parallelle med hinanden, men var forbundet ved den ene ende med en smal mellebygning, hvor fx vaske- rum, brændselsrum, lokum og redskabsrum fandt plads.

Tilbage til Bedre Byggeskiks vinkeltyper fra 1920'erne: Fælles for dem var/er tag af røde vingetegl, hvidkalkede ydervægge og sorttjærede betonsokler. Berapning og hvidkalkning gav dengang og endnu mange år senere de billigste facader, og hvide bygninger er lige så karakteristiske for størstedelen af det danske "bondeland" som hvidmalede godsvogne engang var for de danske jernbaner.

Eventuelt bræddebeklædte overgavle blev tjærede eller karbolium-behandlede, dvs. stod i en sort eller brun tone. Trævinduer kunne være malet således, at de oplukkelige dele var hvide og karmene incl. poste grå eller kulørte som kontrast til den hvidkalkede mur. Vinduerne kunne også være malet grå eller kulørte over det hele. Kulørt betød i de fleste tilfælde nok blå eller grøn, nogenlunde dæmpet - men altså ikke altid. Boligens indgangsdør og dens træindfatning gentog vinduernes farveholdning og kunne få tilføjet en ekstra farvetone for den dekorative virknings skyld. Porte og døre i avlsbygningen var typisk tjærede, karboliumbehandlede eller strøget med svenskrød træmaling. Staldvinduerne, hvor Bedre Byggeskiks projekter kunne give valget mellem forskellige af de på markedet værende fabrikaters standard-stålvinduer, blev malet i tilsvarende tone. De gamle tegninger viser hverken sålbænke under træ- eller stålvinduer. I nogle tilfælde blev de alligevel udført, fortrinsvis støbt i beton.

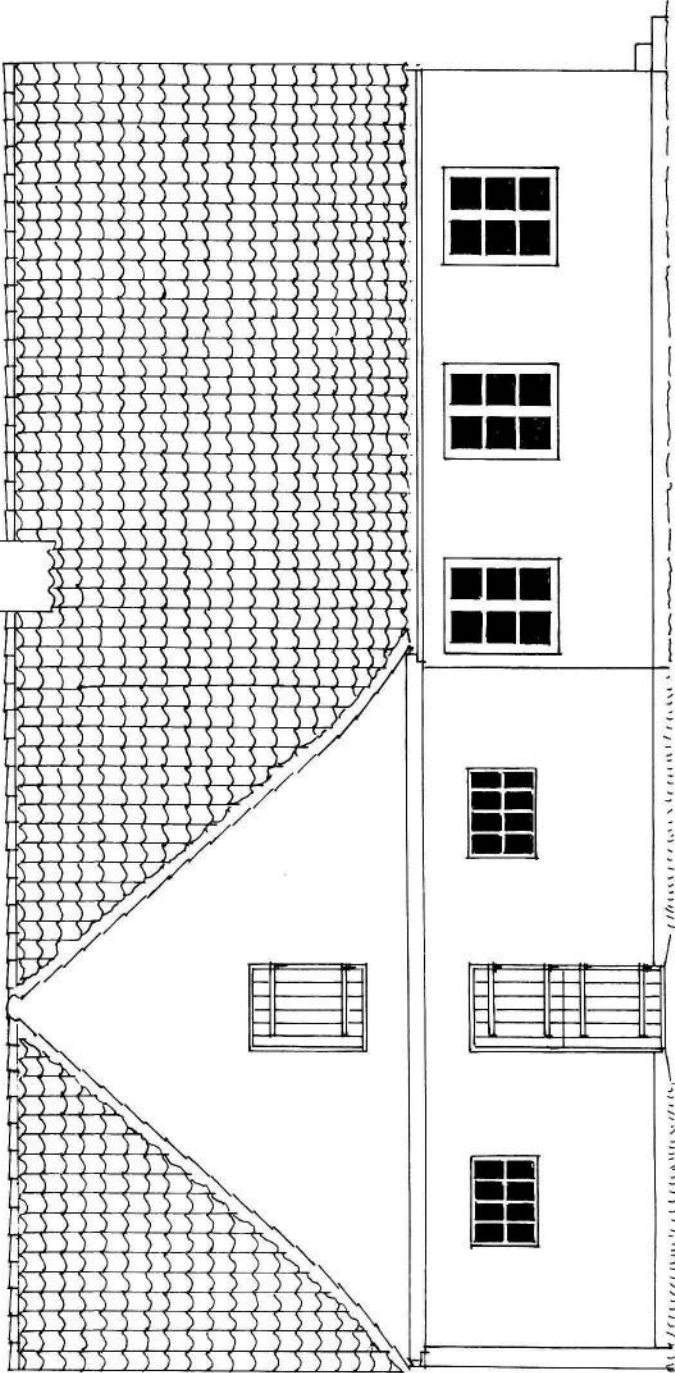
Husk følgende, når model udføres og anlæg disponeres:

- 1) En god landmands bygninger kalkes ofte; facaderne skal ikke have særlig patina.
- 2) Køkkenhaven skal være stor og eventuel prydhave minimal.

AI

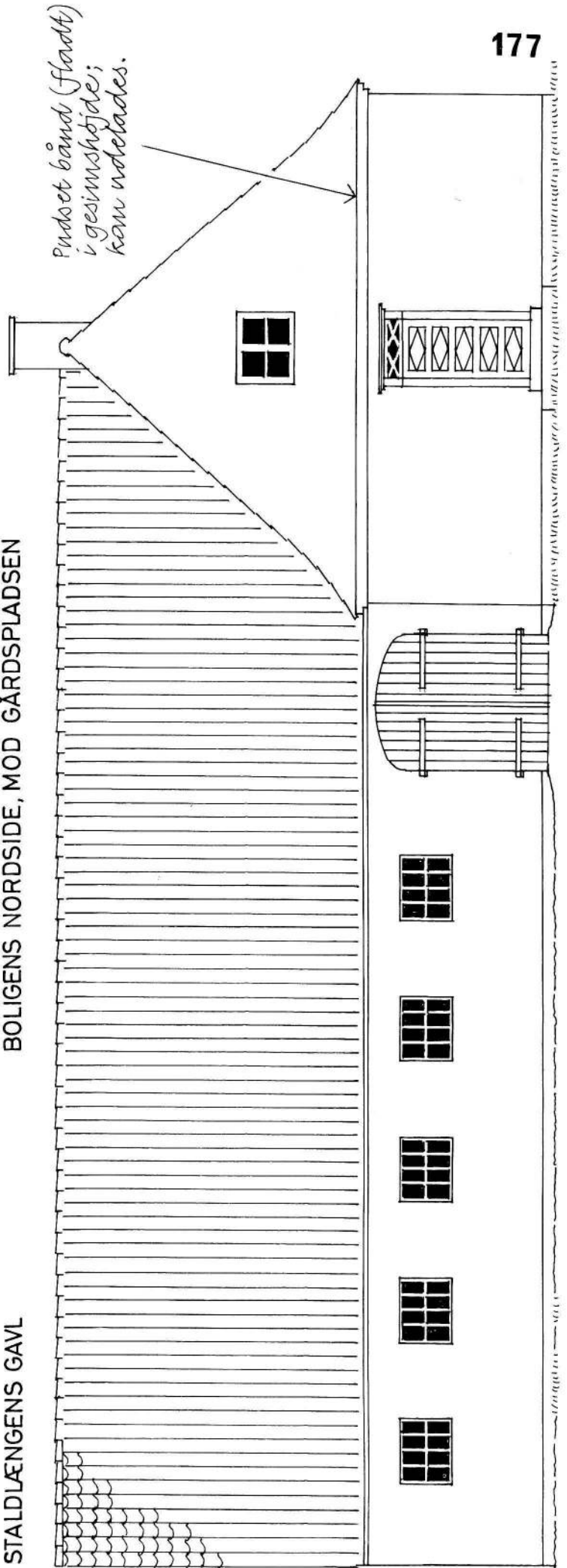
De originale tegninger viser ikke antal og placering af eventuelle støbjems tagvinduer. De er heller ikke strengt nødvendige.

Luftventiler i facader samt ventilationshætter (over stald) fremgår heller ikke. Sådanne vil i nogle tilfælde være kommet til senere.



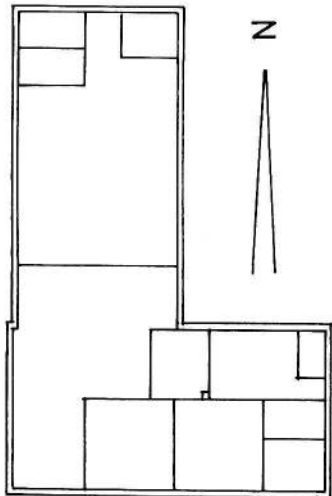
STALDLÆNGENS GAVL

BOLIGENS NORSIDE, MOD GÅRDSPLADSEN

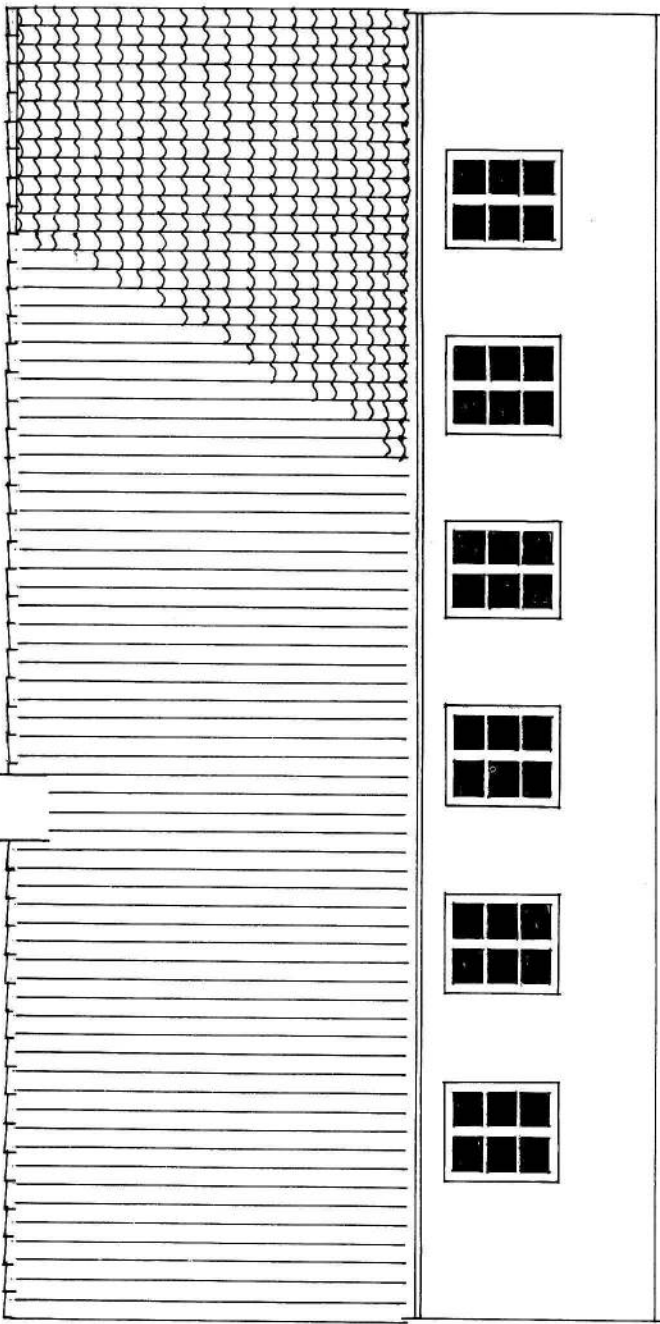


FACADE MOD VEST, STALDLÆNGENS SIDE MOD GÅRDSPLADSEN Evt. tagrende over porten samt boligens nordfacade

A 2

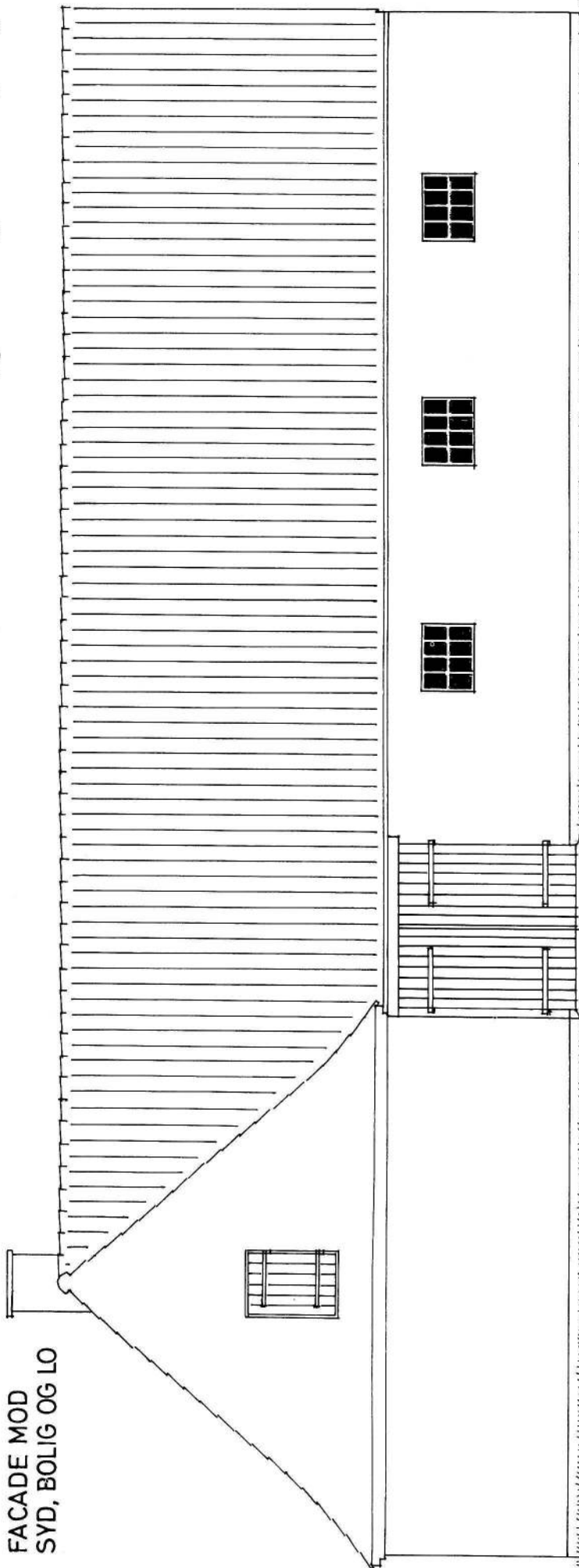


Ved evt. spejlvending skal nordretning bibeholdes. Andre spejlvending samt drejning uegnet.



FACADE MOD SYD, BOLIG OG LO

1:100



FACADE MOD ØST, STALDLÆNGENS YDERSIDE

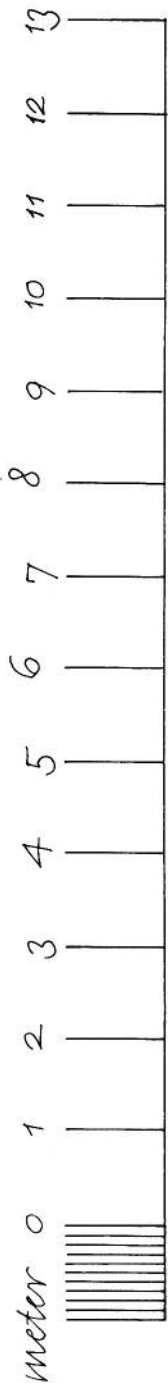
1:100



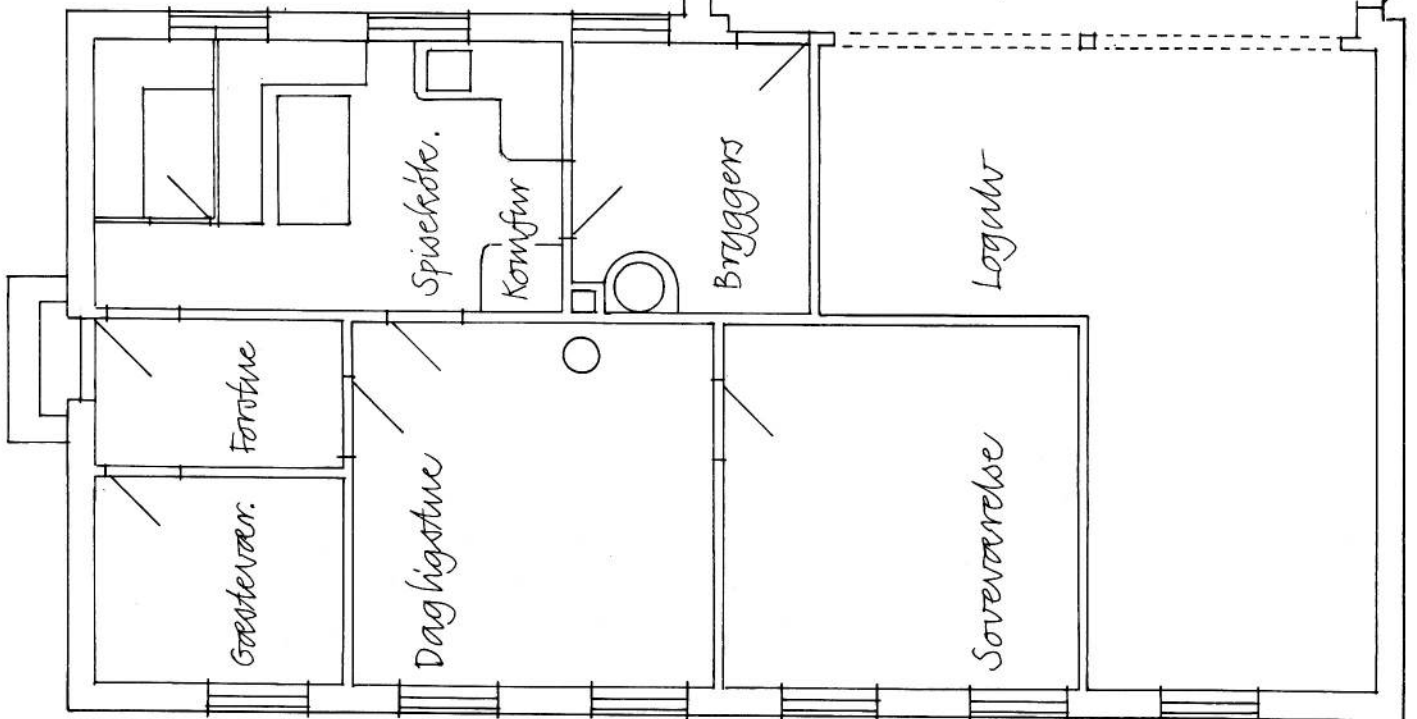
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0

← Spisekammer

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



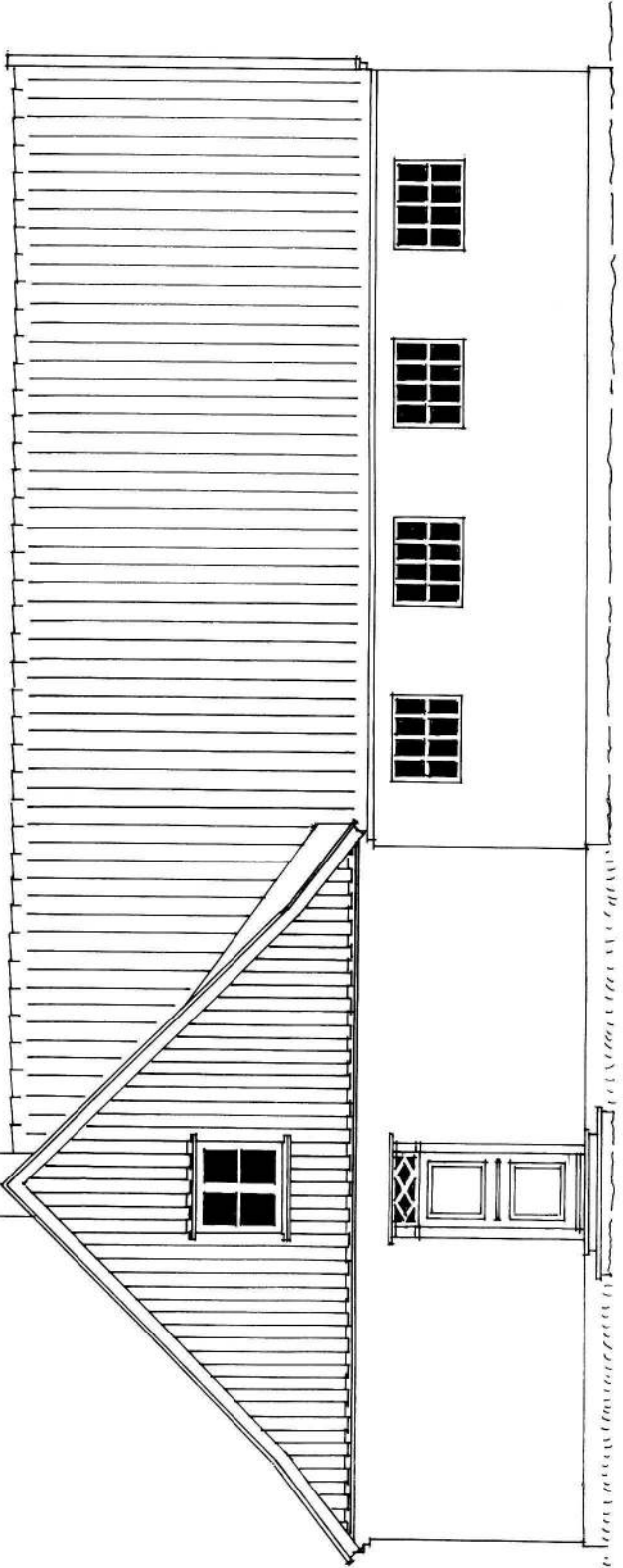
Boelig incl. bryggers 73 m², udbygning 144 m², i alt 217 m²



131

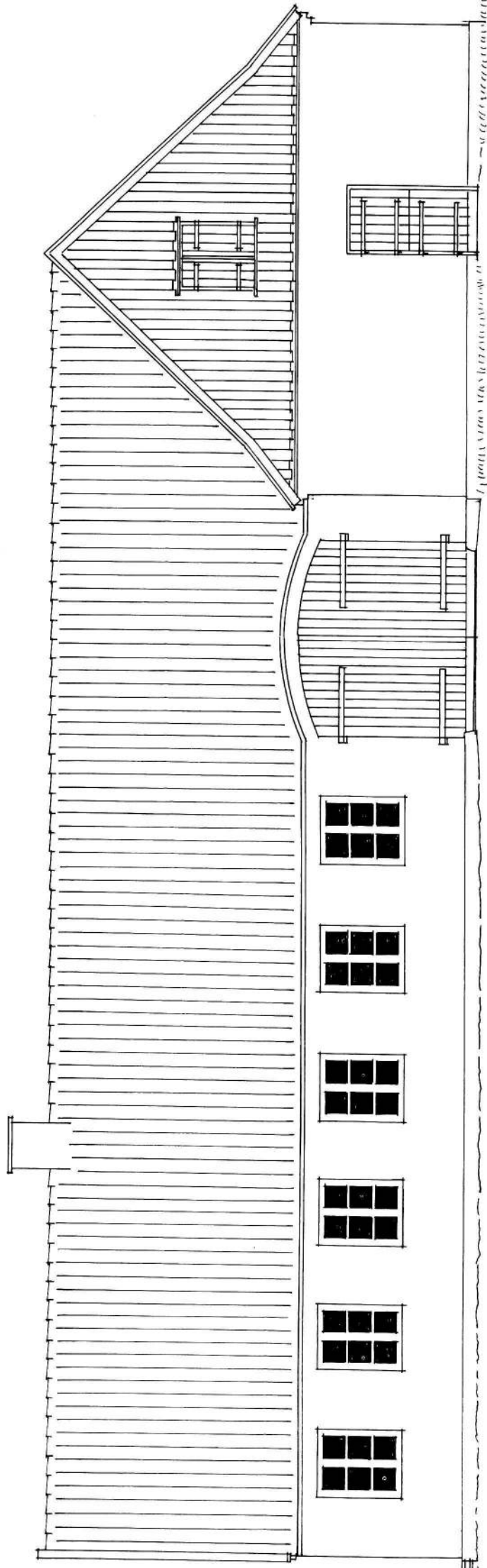
Alternativt kan taghøjden forøges, så rygningen ligger i niveau med rygningen på type A

Uafhængigt heraf kan de to skorstene føres op gennem rygningen hver for sig i stedet for at samles i kun en pipe.



BOLIGENS GAVL (ØST)

STALDLÆNGENS ØSTSIDE, MOD GÅRDSPLADSEN

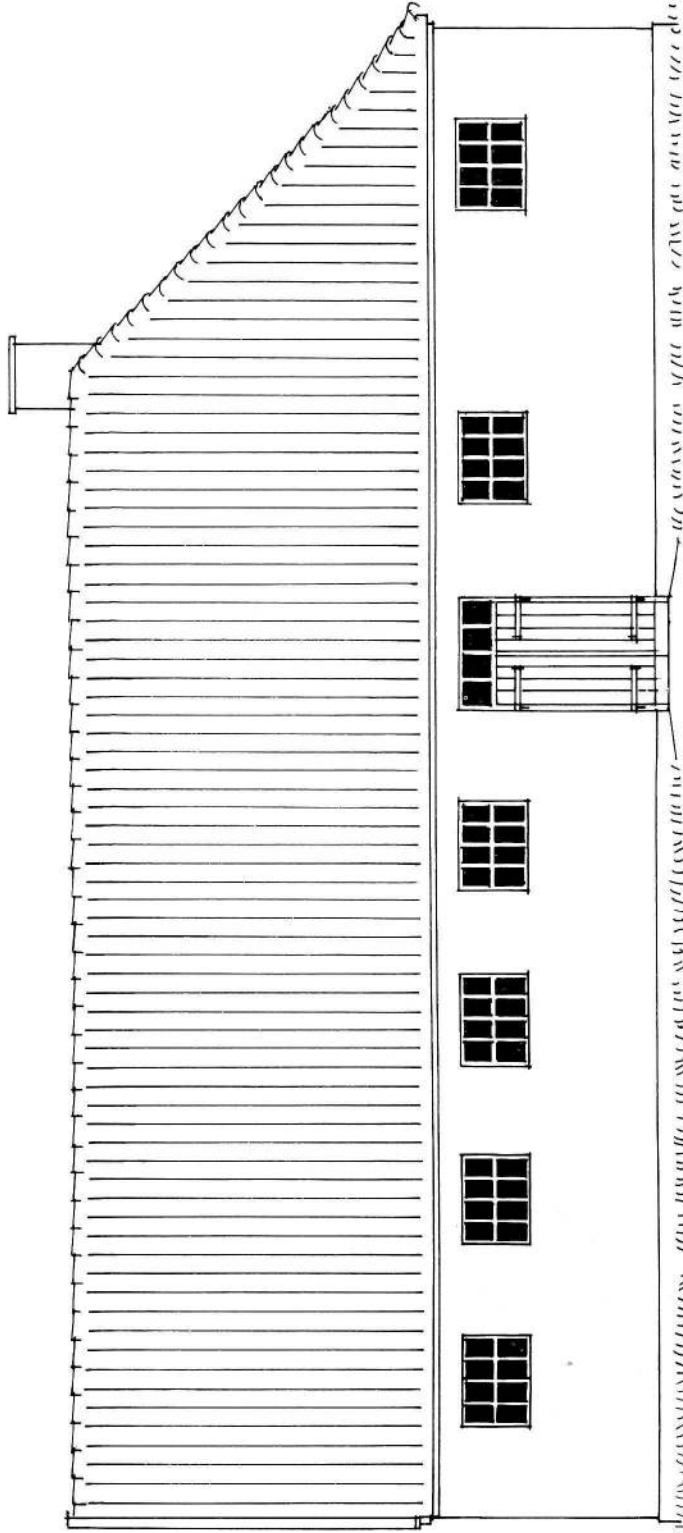
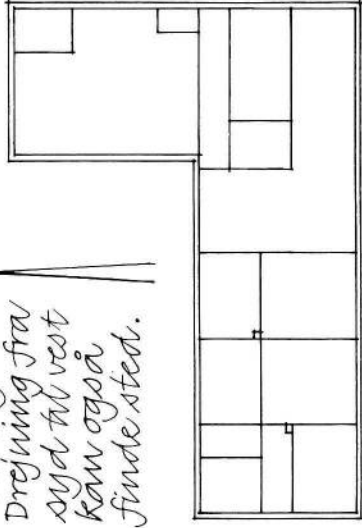


BOLIGENS NORTSIDE, MOD GÅRDSPLADSEN

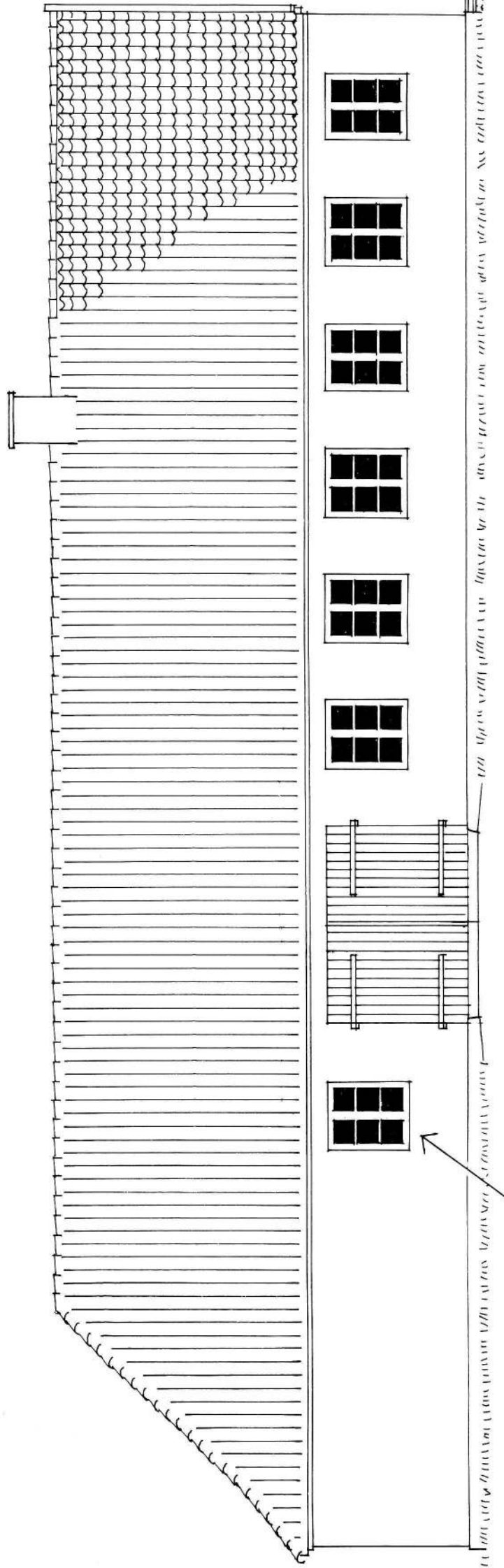
STALDLÆNGENS GAVL (NORD)

132

Eventuel-
spejten-
ding bør
ske med
bibeholdel-
se af nord-
retning.
Drejning fra
syd til vest
kan også
finde sted.



FACADE MOD VEST, STALDLÆNGENS YDERSIDE



FACADE MOD SYD

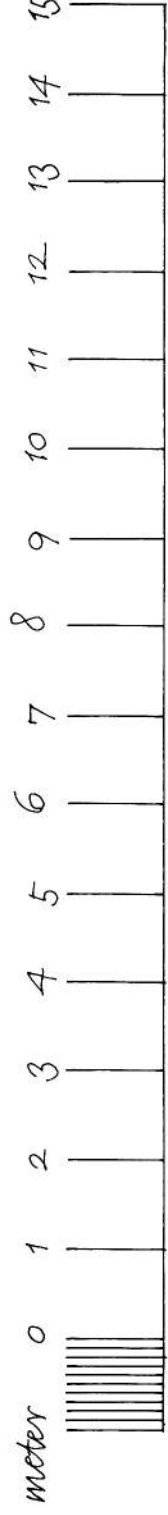
Erstattes evt. med stålvindue

BOLIGENS YDERSIDE, MOD EVT. PRYDHAVE

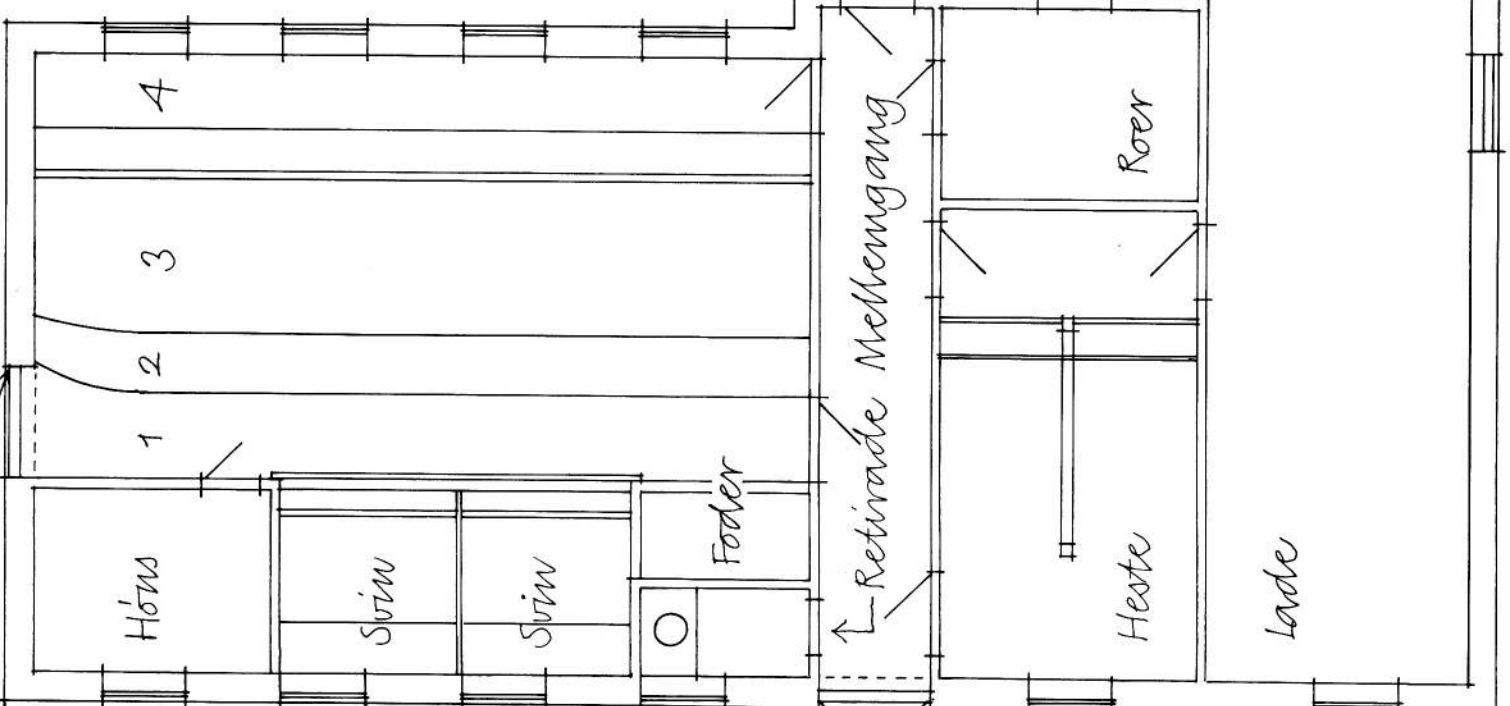
1333

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

- 1 Staldgang
- 2 Grebning
- 3 Køer og kalve
- 4 Fødegang



Bolig incl. bryggers og retirade 102 m², udbygning 157 m², i alt 259 m²



- 3) Hæk omkring have, til at begynde med også trådhegn.
 4) Træer og buskes størrelse skal korrespondere med bebyggelsens alder i forhold til den periode, modelbaneanlægget henføres til.
 5) Mødding placeres nær stald-dør.
 6) Med tiden kan være tilkom-

met diverse skure og småbygninger, fx. ekstra hønsehus. Hertil bemærkes, at man kan være noget i tvivl om, hvorvidt der var noget fritliggende retiradeskur i de tilfælde, hvor et lokum ikke indgår i bygningens plan. Sandsynligvis var der så efter århundreders sædvane regnet med, at man gik i stalden

eller på møddingen med sine private ærinder. (De gode gamle dage.)

(Denne tekst bedes også anvendt på de tegninger, der kommer i næste nummer. RED.)

ET HIRTSHALS-TOG

"HP M 1 ved Vellingshøj" lyder min tekst til dette billede, der blev taget en sommerformiddag i 1963 på broen, der fører hovedvej 14 over Hirtshalsbanen lige vest for Hjørring. Men hvad er det da for et sært privatbanetog? Der er jo DSB-vogne med!

Forklaringen blev fundet ved hjælp af oprangeringsplaner og køreplaner fra 1962, hvor trafikken kun i detaljer adskilte sig fra trafikken i 1963.

Toget på billedet er HP tog 184, Hirtshals afg. 08.55, Hjørring ank. 09.25. Det er oprangeret:

M 1-C 10-E-DSB HD-AV-CC

I den officielle togplan nævnes intet om 1. kl., så de to DSB-personvogne har nok været aflåst. Desuden spærrer HD-vognen for adgang til de øvrige vogne.

Kl. 10.10 afgår fra Frederikshavn landsdelsforbindelsen tog 60, der ankommer til Hjørring kl. 10.36 og afgår igen kl. 10.44 med to ekstra vogne:

Hj
 MY-CC-AC-CC-CC-CC-CC-AV-(HD?)

(HD-vognen synes ikke at være nogen ilstykogsvogn i fast løb, og der er måske tale om en vognladning ilgods fra en fiskekonservesfabrik i Hirtshals. Det er muligt, at den som angivet er taget med tog 60, men intet vides med sikkerhed).

Tog 60 fortsætter til Nyborg (ank. 16.30) efter i Århus at være forstærket med en togdel til Padborg, og efter sædvanlig vandring på Storebælt når forbindelsen København kl. 19.36. De to vogne fra Hirtshals er ikke nævnt som gennemgående vogne, og der er blot tale om

et ellers, tomt returløb, der benyttes til forstærkning af et eksprestog.

Men hvad skulle de to DSB-vogne i Hirtshals? De er kommet med tog 181, der ifølge publikumskøreplanen fører 1. kl., og er kørt fra Hjørring kl. 07.11 med ankomst Hirtshals Havn kl. 07.40. Der er altså tale om en forbindelse til færgen til Kristianssand.

De to vogne må være kommet til Hjørring med landsdelsforbindelsen tog 85 (København afg. 20.35, Nyborg afg. 00.08, Århus H afg. 03.45) med ankomst til Hjørring kl. 06.56, meget passende for forbindelse med HP tog 181:

Ng Kh Fa
 MY-AV-CC-CD-AV-CAE-DD-DK-DB
 Hirts Fh Ab

De to vogne til Hirtshals kommer derfor fra Nyborg. Bemærk, at heller ikke denne forbindelse har siddevogne over Storebælt.

Dette gennemgående vognløb er nævnt i køreplanens oversigt over gennemgående vogne mellem landsdelene, men ikke ved de aktuelle strækningsplaner.

Jeg husker, at der var en del rangering på Hirtshals havn netop med tog 181/184, så formodentlig er der byttet godt om på en oprindelig oprangering, der har været nogenlunde således:

Ng
 HP T 181: M 12-E-C 10-CC-AV

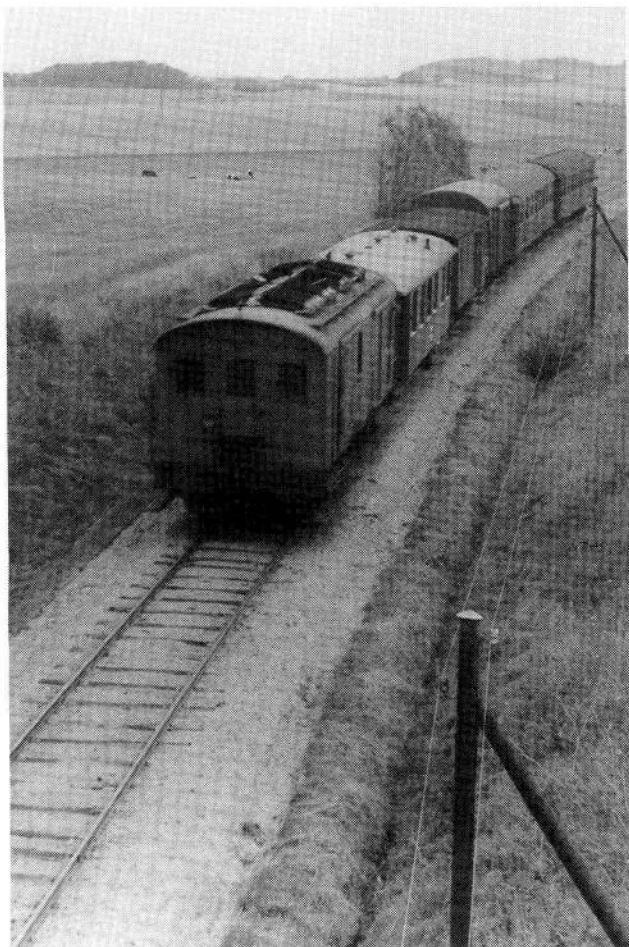
Dokumentation haves dog ikke.

JB-P

Anvendte stationsforkortelser:

Ar: Århus H
 Ab: Aalborg
 Fa: Fredericia
 Fh: Frederikshavn
 Hirts: Hirtshals
 Hj: Hjørring
 Kh: København H
 Ng: Nyborg

Stationsnavne over oprangeringen: Vognenes udgangsstation, og stationsnavne under oprangeringen: Vognenes bestemmelsessted.



MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

S N N B

Foruden AHTJ anskaffede også Stubbekøbingbanen, SNNB, i 1936 en brugt ME-vogn fra DSB, nemlig nr. 35, bygget 1927.

SNNB var en af de baner, der længst bevarede "skindet på næsen" hvad økonomien angik, idet driftsresultatet først varigt kom under nul-stregen fra og med 1950. Der havde allerede været et mindre underskud i 1921, 1927 og et par gange i 1930'erne men det var hidtil opvejet af overskud andre år. Man besluttede dog at motorisere i 1927, hvor Triangelvognene så at sige

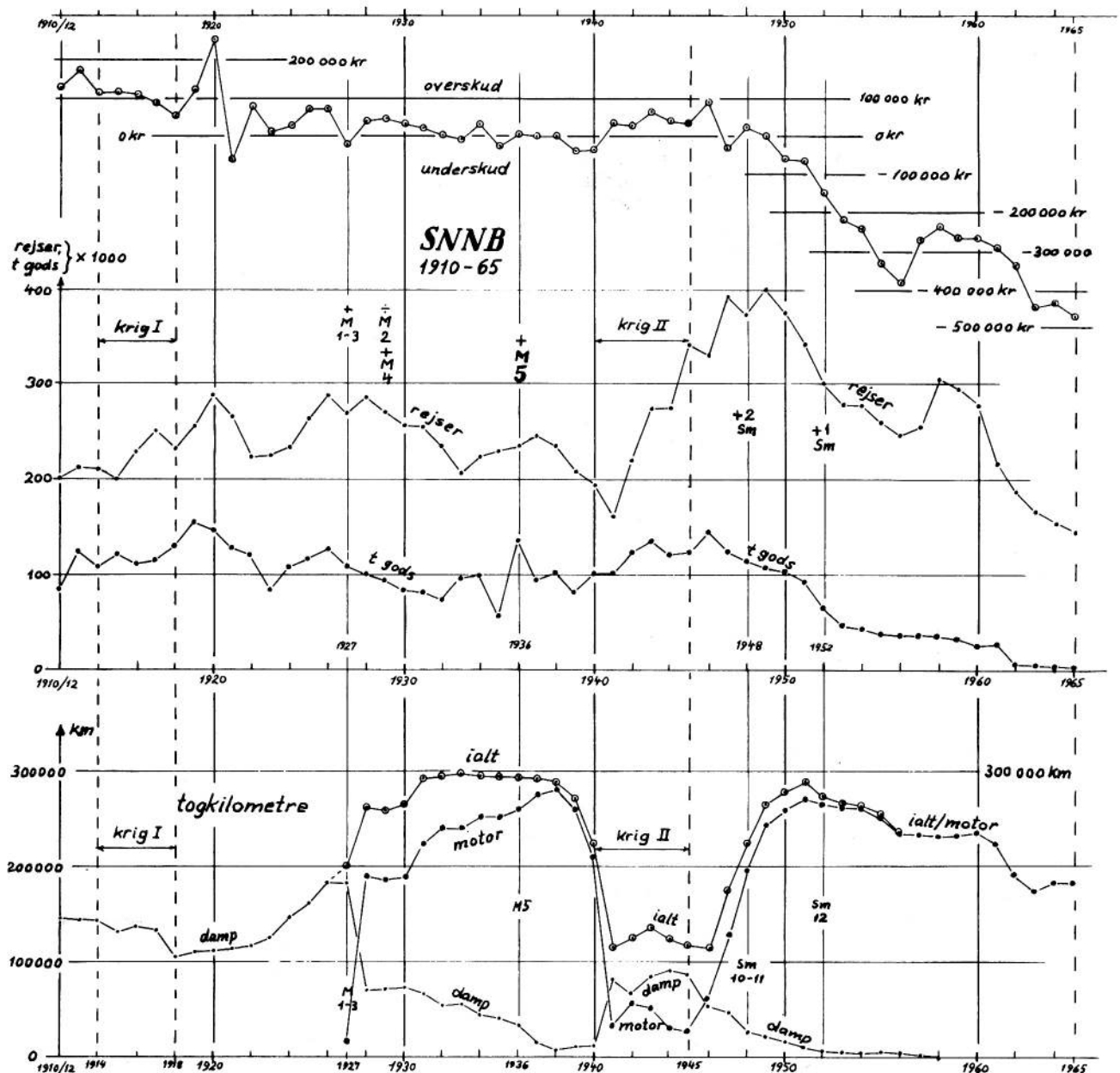
var blevet "voksne". Dette år anskaffede man ikke mindre end 3 ens motorvogne M 1-3, hvilket vel i høj grad var medvirkende til, at man slap for ubehagelige underskud i omkring 20 år fremefter.

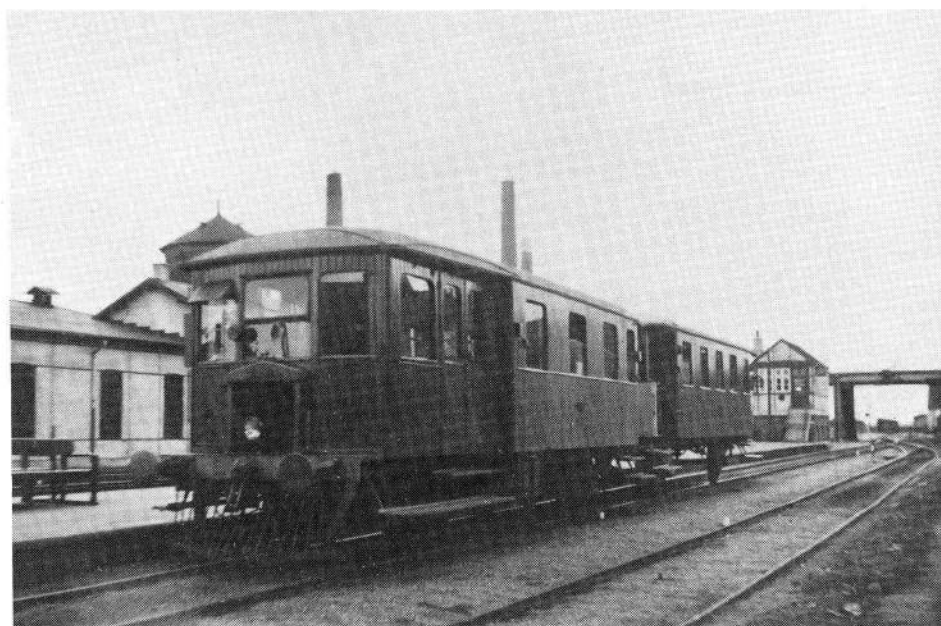
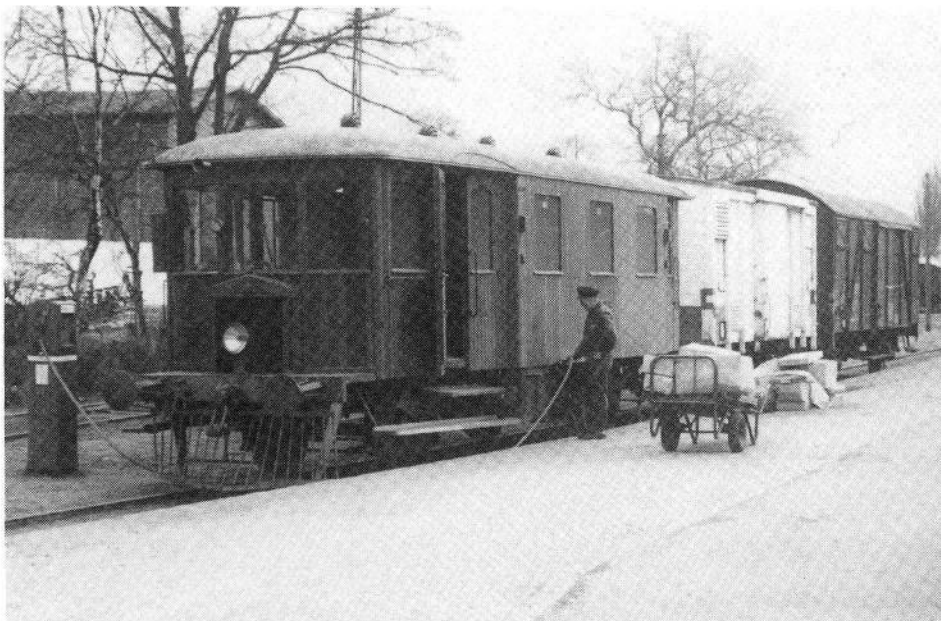
I april 1929 brændte remisen i Nysted, hvor bl.a. M 2 henstod, og den blev totalskaded. Man bestilte omgående en ny motorvogn fra DfA, som leverede den nye M 4 i begyndelsen af september samme år, så man atter havde 3 motorvogne til rådighed.

Efterhånden savnede man imidlertid endnu en motorvogn, da

godsmængden var faldende og flere og flere af de daglige godstog kunne fremføres med én eller to Triangelvogne i stedet for damp. I 1936 købte man så ME 35 for 28.000 kr. og lejede endnu én, men fandt ud af, at man havde nok i nr. 35, der fik betegnelsen SNNB M 5.

Anskaffelsen af M 5 betød kun en ret beskeden stigning i de kørte motortogs-km, der allerede i 1935/36 udgjorde ca. 88% af den samlede trafik. I 1937/38 var motortrafikken dog steget til ca. 97% og dampdriften altså reduceret fra 12 til kun 3%, så M 5 havde dog gjort god nytte





som motorvognsreserve, der kunne køre i tur med de andre vogne, undtagen hvis der krævedes postbureau, hvilket allerede ophørte i 1939.

M 1-3 og M 4 havde både II og III klasse-afdeling samt et mindre postrum, men den "nye" ME-vogn lavede man ikke om på, den kørte til sine dages ende som ren III kl. vogn, og postvæsenet klarede sig fortsat med 3 motorvogne med postrum + et par "rigtige" dampogspostvogne.

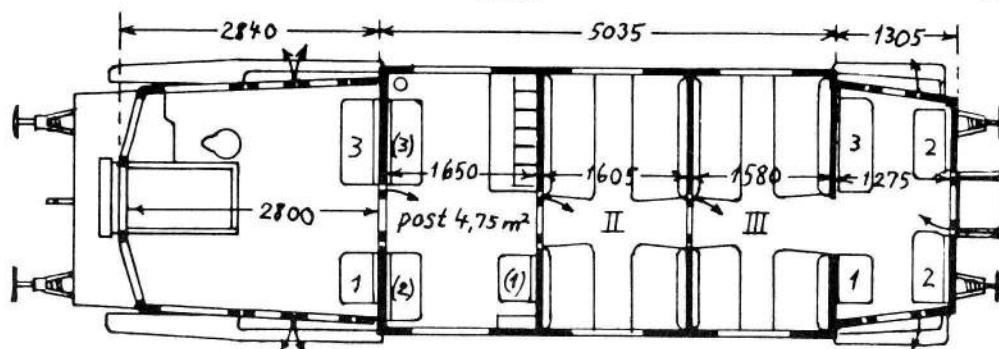
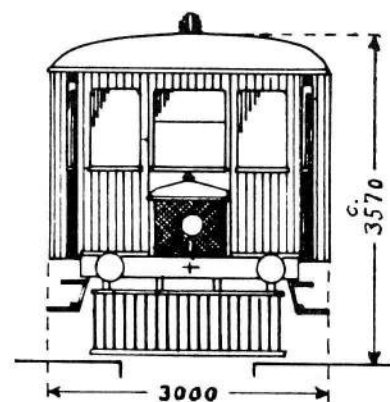
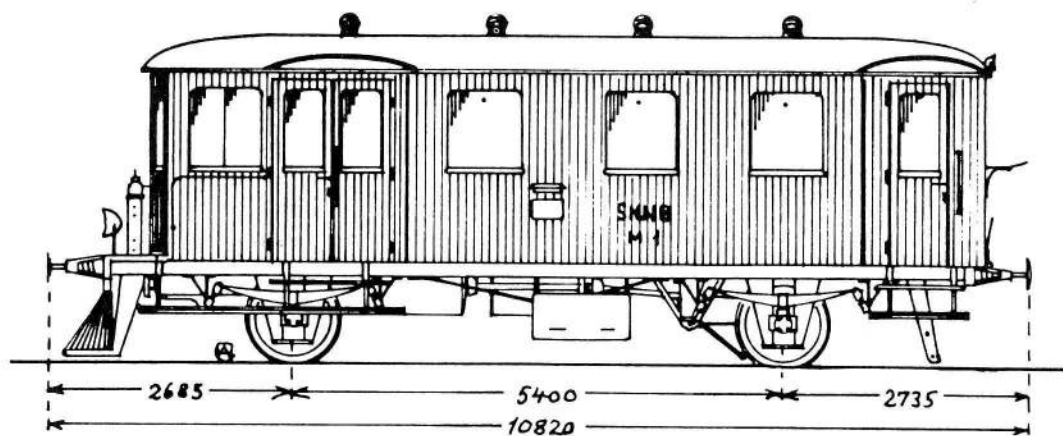
Den nyeste SNNB motorvogn M 4 leveredes med den 120 hk Continentalmotor 16H, mens de ældre vogne kun havde 100 hk motorer. I 1937 lod man de øvrige motorer ændre til samme ydelse som M 4's ved at de fik påsat nye cylinderblokke med større boring, hvorved de blev ganske magen til M 4's. Man havde derefter 4 motorvogne med ganske samme maskinanlæg, hvorved de blev helt frit ombyttelige som trækraft betragtet.

Under 2. verdenskrig faldt banens motorkørsel dramatisk. Banen var velforsynet med damplokomotiver, så de kunne overtage 2/3 af trafikken eller mere, mens resten klarede af motorvognene på stærkt nedsatte benzinrationer. Senere blev 2 af motorvognene forsynet med gasgenerator, hvilke vides ikke, bortset fra, at det i hvert fald IKKE blev M 5, formentlig fordi den afveg fra den almindelige SNNB-standard og bl.a. ikke havde postrum. Det betød, at "vor" M 5 blev henstillet størstedelen af krigsårene og først blev taget ud af mølposen, da man igen kunne få benzin til den. Til gengæld var den så ik-

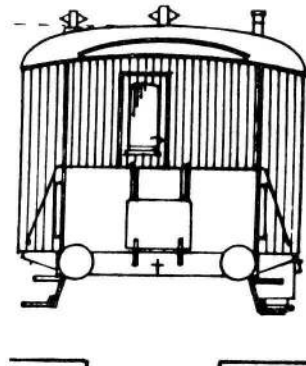
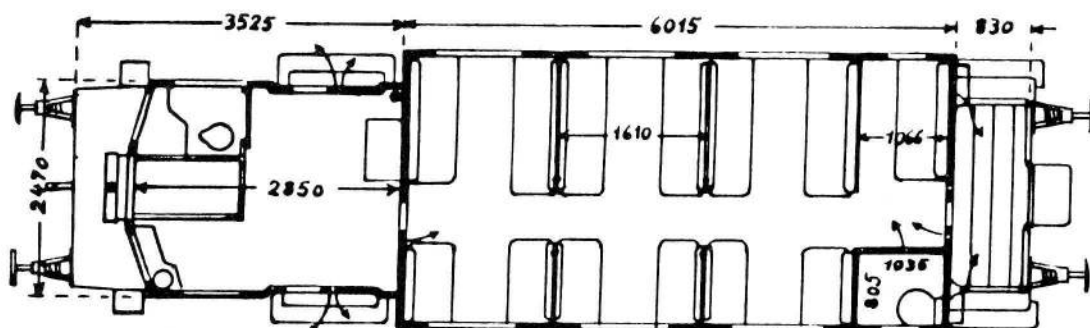
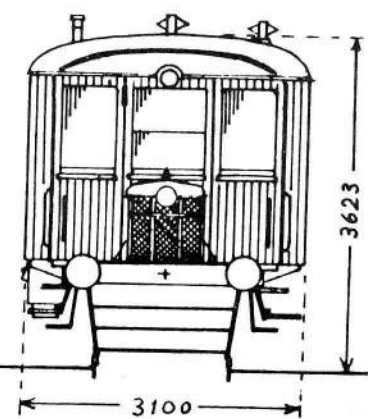
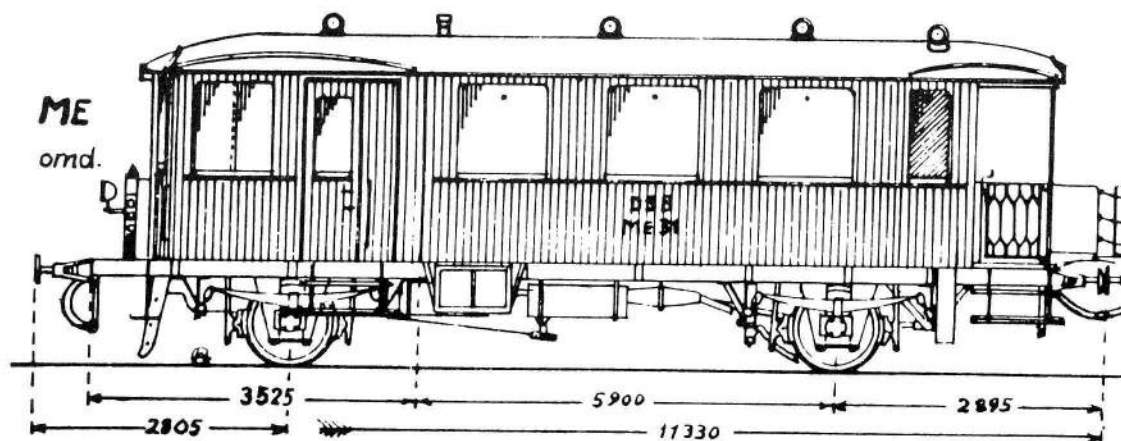
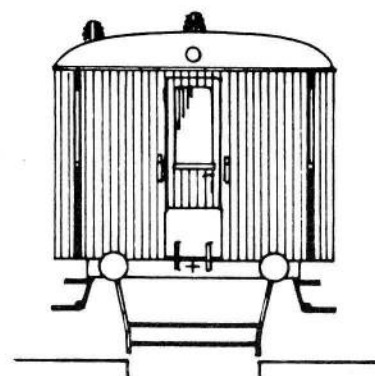
SNNB M 3 holder med et mindre godstog i Stubbekøbing og får benzintanken fyldt op inden afgang. Vognen minder om en ME-vogn, men har betydeligt mindre vinduer og er lidt kortere, men har to hele døre i hver side til forperronen. (Foto: Jens Bruun-Petersen, 1966)

SNNB M 4 fra 1929 byggedes lidt længere end M 1-3 fra 1927: 1/2 fag men ellers i ganske samme stil. Oprindeligt havde begge typer postrum i første fag med brevindkast th. for første vindue. M 4 holder her i Nykøbing Fl. med en af de oprindelige Mp-vogne på slæb. (Foto: Hans de Herder, 1954).

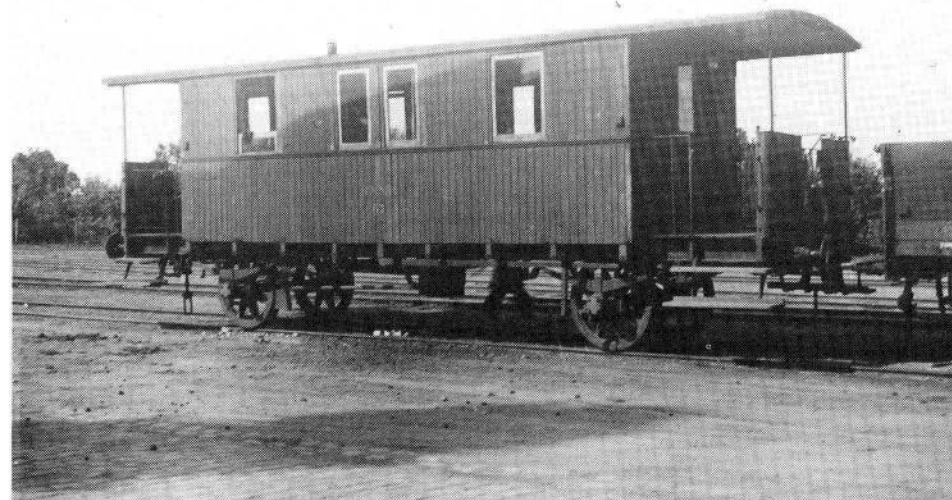
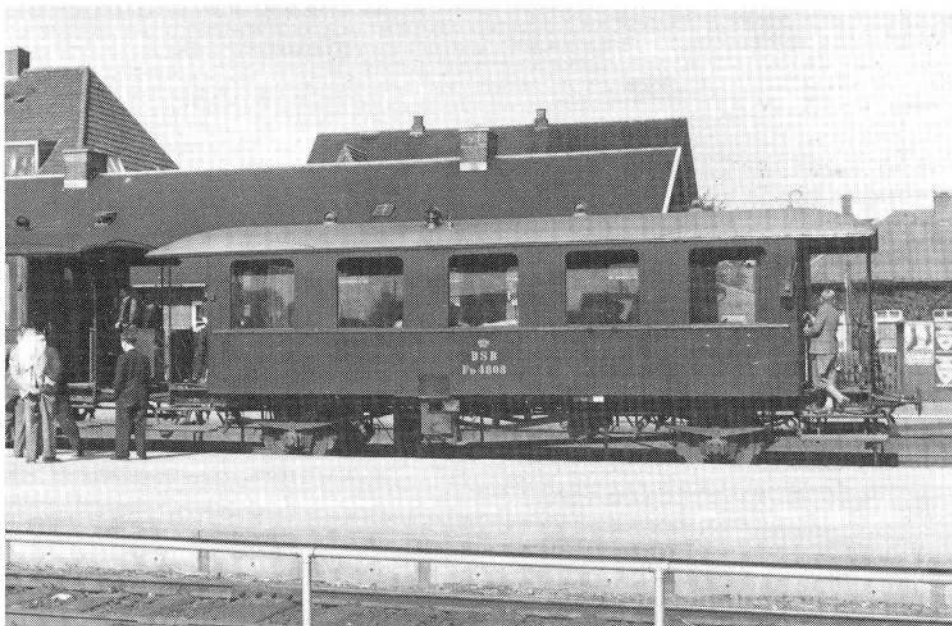
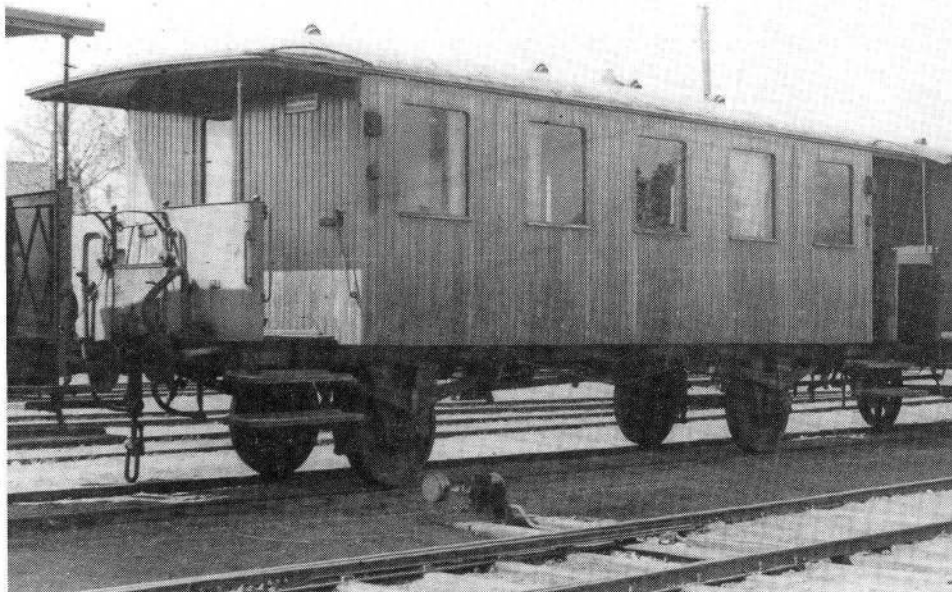
SNNB M 5 ankommet med stort godstog fra Nysted til Nykøbing Fl. den 17/4 1962, bl.a. med en ærværdig, gammel ESSO-tankvogn med store hjul og énsidige bremseklodser. Den tidligere ME har ved SNNB fået kofanger og den specielle SNNB-kulasse samt lyskobling foran. (Foto: P. Skebye Rasmussen)



SNNB M1-3



ME 31-47 omdannet med sidepuffere 1932. ME 35 1936 til SNNB M 5.
 Denne hos SNNB udstyret med kofanger, skillerum mellem 2. og 3. fag
 samt 120 hk motor ved hjælp af nyt topstykke til den gamle motor.



ke blevet slidt og mishandlet af gas-driften, så den kunne køre godt og driftssikkert i mange år efter krigen.

Vognen blev i øvrigt aldrig skæmmet af diverse tagkølere med tilhørende rørsystemer og ekspansionsbeholdere m.v. samt stiger og håndbøjler til bestigning af taget, den klarede sig - ligesom de egentlige SNNB-vogne - med den oprindelige gavlkøler hele sit SNNB-liv igennem.

Det vides ikke, om M 5, ligesom M 1-4, nogensinde fik op-hængt fiskekasser under vognen - det ses i hvert fald ikke på de billeder, jeg kender.

Da banen blev nedlagt i 1966 blev M 5 solgt til en privatmand, der senere har stillet den til rådighed for FDSB (Foreningen Dalmose-Skelskør Banen). Den er dog ikke køreklar for tiden, da den gamle Continental motor nu er slidt op. Man har imidlertid fundet en brugt Scanie-Vabis busmotor, som kan lægges i den, sammen med den tilhørende gearkasse, så med tiden kommer vognen nok ud at køre igen - men det bliver altså en "dieselhakker" og ikke en "benzin-mukkebik"!

Man bemærke, at M 5 beholdt sit lille tørkloset livet ud, og vognen er stadig original indvendig, bortset fra, at skille-rummet mellem rygere og ikke-rygere er en senere - og meget praktisk tilføjelse.

Bivognene

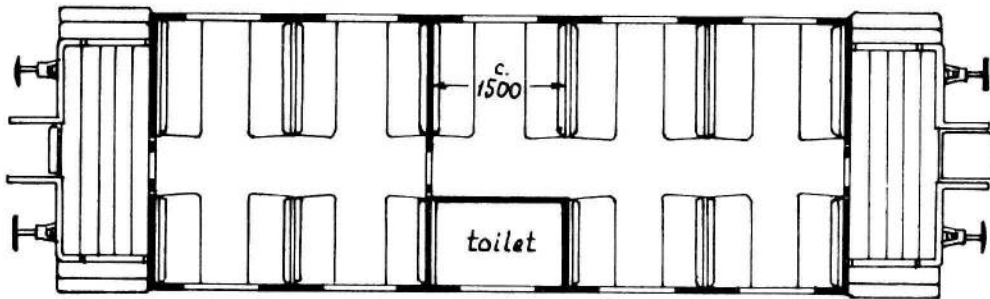
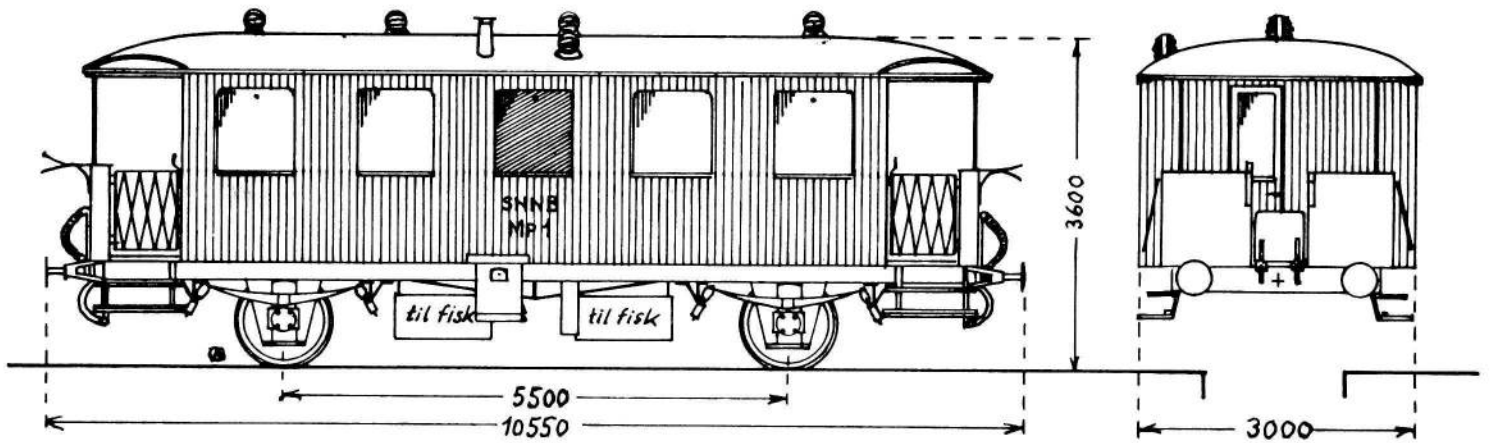
Til de oprindelige SNNB-motorvogne M 1-3 var der samtidig leveret 3 lette bivogne, Mp 1-3, med 5 midtgangsfag med lædersæder og tørkloset. Vognene var teakklædte med åbne endeperroner og lignede meget FD-vogne, men havde lidt kortere vognkas-

SNNB Mp 1 fra DfA/Triangel 1927, udrangeret 1959 i Stubbekøbing. Bemærk de vandrette tagender og ret små vinduer sammenlignet med DSB's tilsvarende FD-vogne. (Foto: Jens Bruun-Petersen)

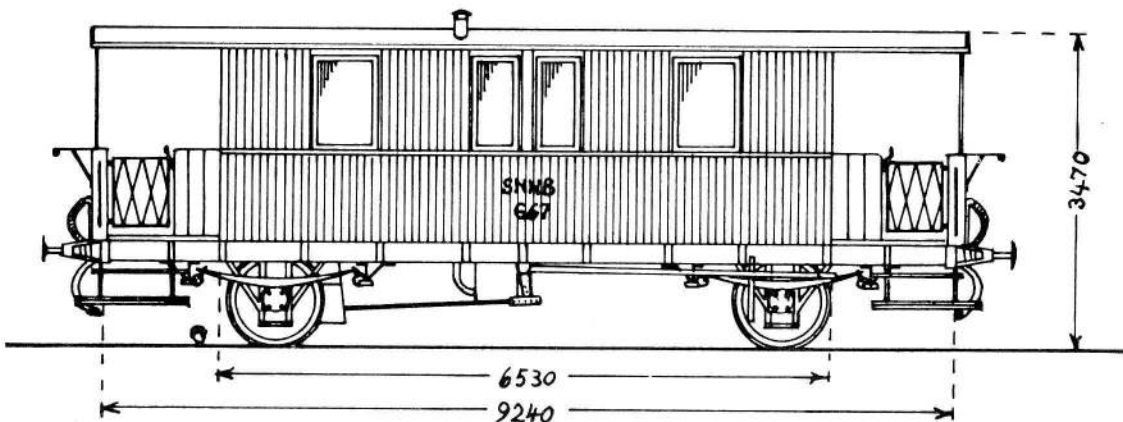
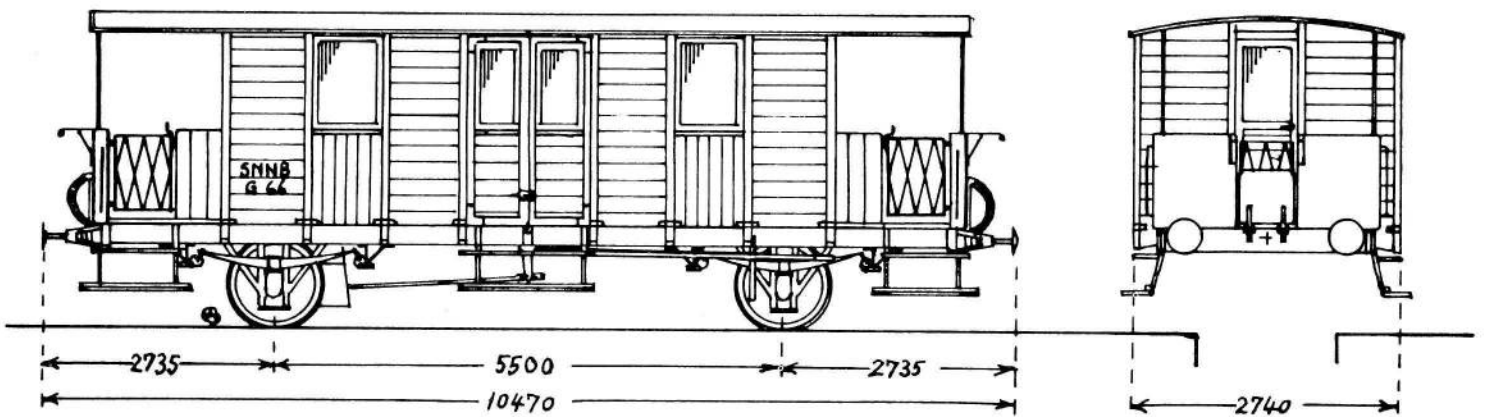
DSB FD-vogn til sammenligning med SNNB Mp 1-3: Det ses, at FD-vognen har længere kasse (siddemodul 1610 mm mod Mp ca. 1500 mm) og tagenderne er også forskellige. FD har normale bremseklodser, mens Mp'erne var udstyret med skivebremser inden for hjulene. (Foto: DMJK A 1 14 F 006)

SNNB G 67 fra Scandia 1912, ombygget til reserve-motorbivogn, stadig kun med håndbremse, men med egenvarme - måske luftopvarmning ved kokscalorifere? (Foto: B. Wilcke, 1944)

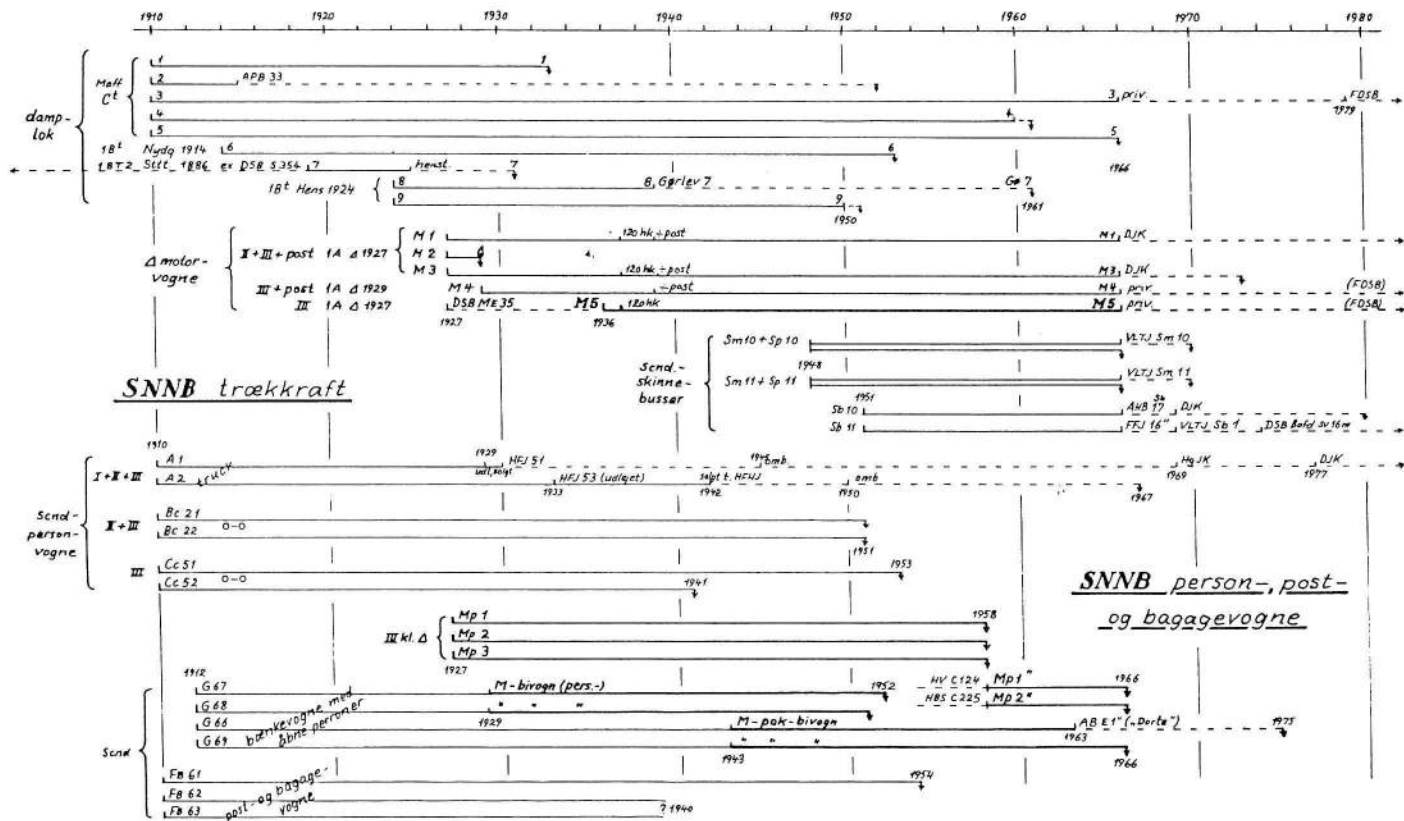
SNNB-motorbivogne



SNNB MP 1-3
„Triangel” 1927



SNNB G 66-69
Øverst: oprindelige
skikkelse.
Nederst: ombygget
til motorbivogn
(kun nr. 67-68)
Scandia 1912



se med siddemodul kun ca. 1500 mm mod FD's 1610 mm. Til gengæld havde de lidt større endeperroner - og vandrette tagrender. Under vognene var der oprindelig ophængt 2 store, galvaniserede fiskekasser - ligesom på M 1-4, men de blev fjernet på vognenes ældre dage.

Dertil kom i 1929 de to bænkevogne G 67-68, der var omdannet til "helårs-bivogne" med supplerende udvendig listebeklædning og koksfyrr samt trykluftledning og rullelejer. Det indre forsynedes med midtgangsarangement med 2 + 2 pladser i bredden og ialt 4 fag, der fik siddepladsmodul ca. 1,6 m,

altså ret god plads, men på træbænke og med ringe udsigt på grund af de få og små vinduer.

Under krigen (1942/43) forsynedes de to resterende bænkevogne (G 66 og 69) med skruebremse og trykluftledning samt rullelejer, og de fik dynamoanlæg og togbelysningsbatteri, så de kunne bruges som universalpakvogne i alle banens togarter, altså også i motortogene.

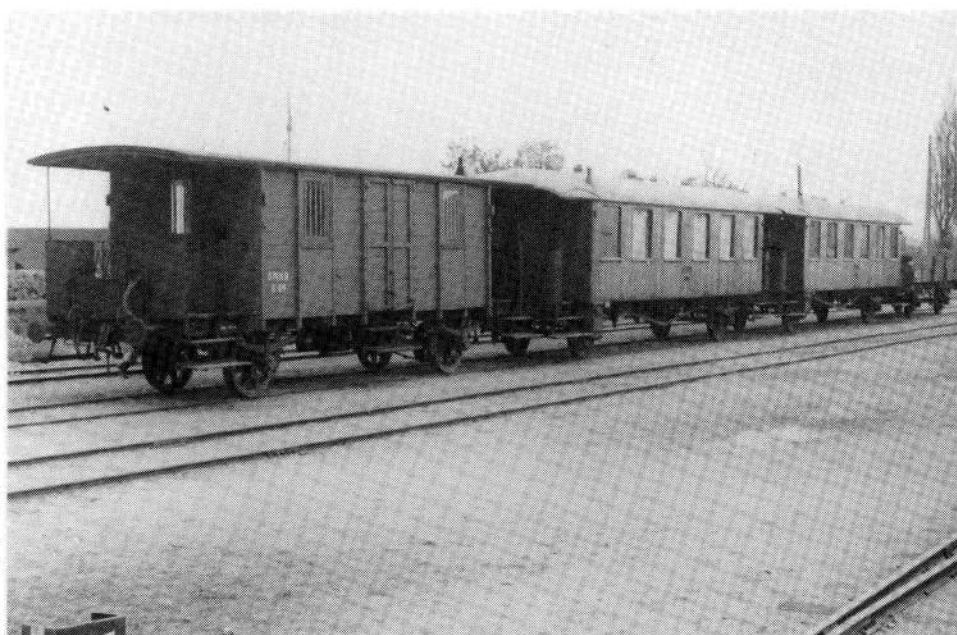
G-vognenes vognkasse var af samme størrelse som almindelige Q-vognes, men dertil kom store, overdækkede endeperroner, og de havde 5,5 m akselafstand, lænkeaksler og personvognsfjedre, så de havde en behagelig gang,

trods deres primitive indretning.

Alle de omtalte bivogne var til rådighed også for den gamle ME-vogn M 5, selv om den muligvis specielt har været benyttet til personførende godstog, da den var den eneste motorvogn med toilet - de andre M-vogne skulle have en Mp-vogn med for at være passagervenerlige i den henseende.

1948 anskaffede banen 2 skinnestog og 1952 endnu ét, så nu blev størstedelen af persontrafikken udført af dem, mens Triangelvognene måtte klare gods-transporter til sukkerfabrikken i Nykøbing. I 1950'erne gik også de stærkt tilbage for helt at ophøre i 1961, og de sidste år klarede motortogene så godt som hele godstrafikken.

Motorbivognene Mp 1-3 udrangeredes og ophuggedes 1957/58, formentlig fordi de var blevet overflødige. Alligevel købte banen i stedet et par personvogne fra de nedlagte Horsensbaner: HV C 124 og HBS C 225, men det vides ikke, om de nogensinde kom i brug, undtagen i dampdrevne udflugtstog for DJK! De fik i øvrigt også betegnelsen SNNB MP 1 og 2, idet man gen-



SNNB G 69 og de to "nye" Mp-vogne fra Horsensbanerne. G 69 blev i 1950'erne udstyret med tjenestekupe med kakkellov, til brug i ikke-personførende roetog: Bemærk skorstenen! (Foto: Jens Bruun-Petersen, 1964)

SNNB M 5 i renoveret stand i Skælskør 1979. Desværre er den gamle benzinmotor slidt op, og vognen er i øjeblikket (1990) ikke køreklar. (Foto: Mich. Pedersen)

brugte bronzebogstaver og -tal fra de gamle bivojne.

SNNB var den af de danske privatbaner, der havde det mest ensartede motormateriel: Lutter Triangelvogne, alle omtrent lige gamle - og set forfra og lidt på afstand så godt som ens. Og dertil tilsvarende bivojne i samme design i de allerfleste tog: Pænt - harmonisk - rationelt - og lidt kedeligt!

Indkøbet af den brugte ME-vogn i 1936 ændrede intet nævneværdigt heri. Den eneste afveksling af betydning var, når der indgik en eller flere af de sære bænkevogne i toget og brød stilen fuldstændig. Men såvidt vides, kørte Triangelvognene aldrig med banens dampogsvogne på krogen - det ville ellers have brudt stilen yderligere og været guf for en gammel jernbanevogn-freak!

H. Alkjær

Tekst til forsidebilledet:

Udflugsttog på SNNB 18. oktober 1964 med begge de "ny" Mp-vogne og universalpakvognen G 69 som slutbremse (lokomotivet havde ingen kontinuerlig bremse). Billedet er taget af J. Groth lidt syd for Åstrup station, som anes i baggrunden.



NYT FRA FOTOARKIVET

Nej, det var ikke et hik fra en døende, hvis nogen troede det. - Næh, Fotoarkivet er skam i fuld gang igen, her med et par serier mere, men derom senere.

Først et spørgsmål: Er der nogen interesse for aftryk i 18x24 cm?? Det er et dejligt stort omend lidt uhåndterligt format, godt til at gengive detaljerede billeder. Lad mig høre, om De kunne bruge dette format, skriv fx: 18x24 - Ja tak! - på Deres bestilling.

Dernæst noget om vore aftryk: Papiret hører til en produktse-

rie kaldet Rapidoprint fra Agfa-Geavert, selve papiret hedder Rapihone og er fuldtoneversionen af materialerne til denne proces. Papiret er helt vandfast og kan derfor fremkaldes i maskine. - En lettelse for arkivaren som af serie 1 og 2 skulle lave 120 kopier ialt ...

Desværre fås Rapihone P1-3/4 kun i 18x24 cm som mindste størrelse, derfor bl.a. ovenstående spørgsmål.

Vi er dog mod passende betaling i stand til at levere i op til 50x60 cm, som er det største maskinen kan sluge. Prisen for 18x24 bliver i givet fald kr. 14,- plus en lidt højere porto.

Arkivet er de stolte indehavere af en række farvenegativer af Clausen, alle fotograferet i slutningen af halvtredserne, dette vil fremgå af nedenstående. Det er dog muligt at lave sort/hvide kopier af disse negativer, da det er gamle Agfa og Ferrania-film uden rødmaske.

Dette være sagt til orientering for eventuelle interesserede blandt forlag og tidsskrifter.

De to her annoncerede serier vil blive leveret i 10x15 cm format, da 13x18 kopier i farve er horribelt dyre. Jeg håber dog de kan bruges alligevel.

Serie 3: Bornholm i farver

DBJ M 1
DBJ M 5
DBJ SM 30 + SP 30, Nexø
DBJ ML 8 + SB 40

DBJ SB 41
DBJ 324 personvogn
DBJ 326 postvogn
DBJ 706 åben godsvogn
DBJ 445 lukket godsvogn
DBJ 664 lukket godsvogn

Alle fotograferet af P.E.Clausen i 1958.

Serie 4: DSB-vogne i farver (1)

ATM 243, 1959
CL 1545, 1954
CPS 3229, 1958
CIWL 4247, spisevogn, 1958
IE 18800, 1958
Specialvogn 563 (ex DR Pw3i)
ZE 503167, Frihavnen, 1954
ZF 500025, 1958
ZF 500040, 1958
ZF 500047, 1958.

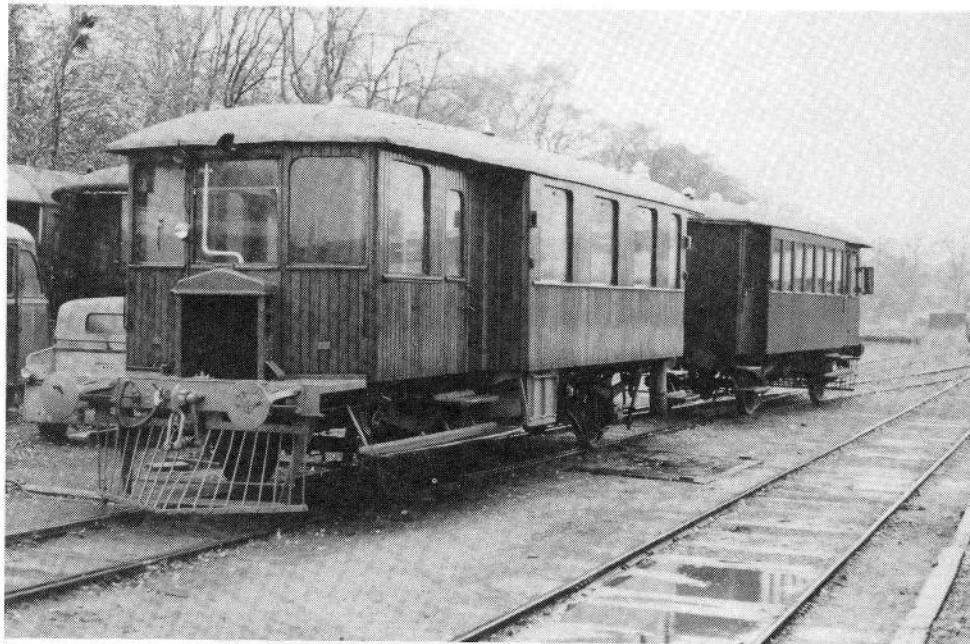
Bemærk: Arkivet kan ikke garantere for nøjagtigheden af farverne på køretøjerne; det handler jo trods alt om billeder fra amatørfarvefilmens tidlige år.

Bestilling sker som sædvanligt ved indbetaling af prisen kr. 100,- pr. serie + kr. 10,- til porto (dækker 2 serier) og forsendelse. Bestillingsfrist er 25. december - udsendelse af bestillinger sker senest 3 uger efter fristens udløb.

Adresse: DMJK, Fotoarkivet,
postbox 601, 2200 København N.
Giro: 7 12 53 05

Med venlig hilsen

Fotoarkivaren



CENTRIFUGESTØBNING

af Erik Olsen

Alle modelbyggere kender situationen: man skal fremstille fire nøjagtigt ens dimser til den model, man er i gang med - dødkedeligt er det. Den næste model skal også have fire sådanne dimser samt fire dapser, otte dipser og en masse dutter.

Kort sagt, det keder mig at fremstille mange ens emner, og derfor har jeg rodet en del med seriefremstilling med metoder, som amatørmodelbyggeren kan overkomme.

Støbning er en af dem; bruger man koldtvulkaniserende siliconegummi som formmateriale og en hvidtmetallegering med lavt smeltepunkt som støbemateriale, er det hverken dyrt eller besværligt at støbe sine egne dimser eller hvad de nu hedder. Metoden er beskrevet mere eller mindre detaljeret i forskellige bøger og tidsskriftartikler.

Men kvaliteten af de støbte emner imponerede mig ikke, og selv støbningen tog også alt for lang tid. Hvis man nu kunne

bruge større forme og på en eller anden måde tvinge det flydende støbmetal ud i alle formens krinkelkroge ville det hjælpe meget.

Metoderne kunne være tryk-, vacuum- eller centrifugestøbning. Den sidste forekom mig mest lovende. Her er hvordan jeg løste de enkelte problemer:

Omdrejende bevægelse

Jeg tog min gamle elektriske håndboremaskine med to gear, satte maskinen i det lave gear (ca. 570 omdr./min), vendte den om og anbragte den i en simpel holder af træ, fastspændt med skruetvinger til et bord. Holdere klemmer om boremaskinens runde hals.

Formværktøj

Formens to halvparter skal sidde fastspændt mellem to plader, ellers deformeres de og

støbemetallet løber ud. Dette værktøj lavede jeg selv i to udførelser som vist på tegningerne. Udførelse I er bedst til fremstilling af formdelene, men er mere besværlig at fremstille, da den kræver en større drejebænk. Udførelse II er god til selve støbningen og nemmere at fremstille. Jeg lavede en af hver.

Skærm

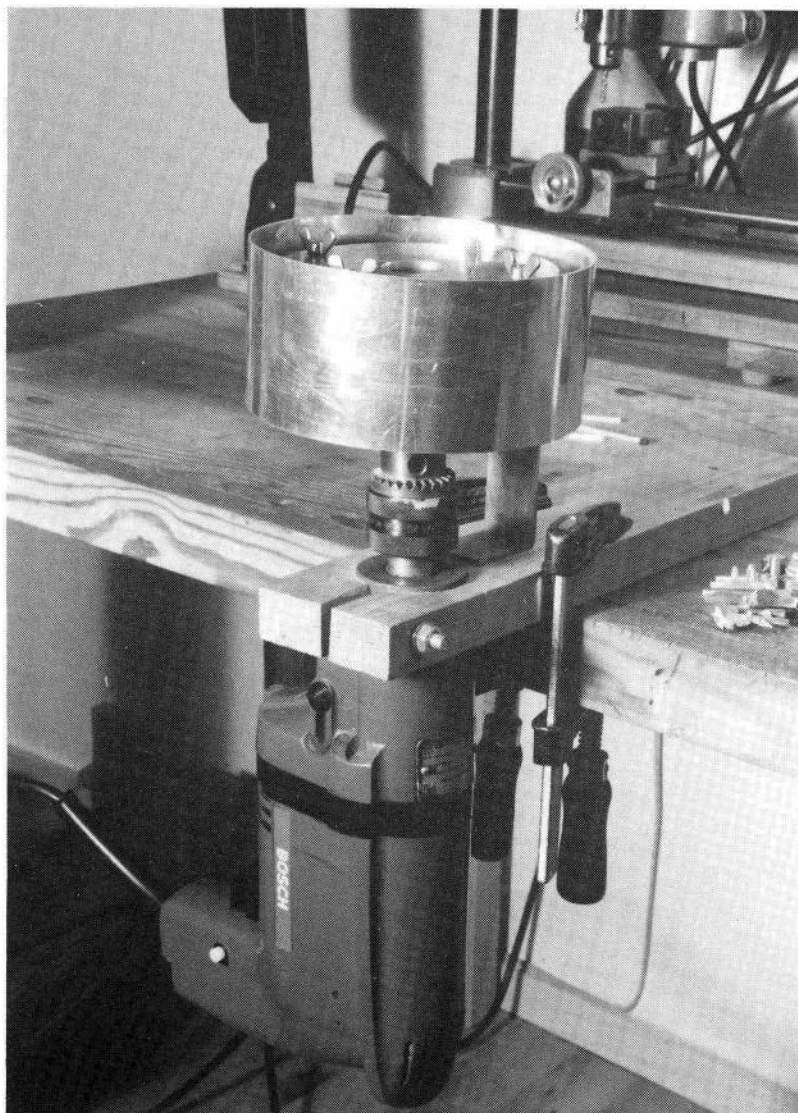
Jeg fremstillede en skærm som vist på tegning og fotos, så eventuelle sprøjt af varmt støbmetal ikke slynges ud og rammer min mave. Man skal være opmærksom på, at skærmen bliver stor nok til at man kan få fingrene ned mellem skærm og øverste formhalvpart, når formen skal adskilles og en støbning udtages.

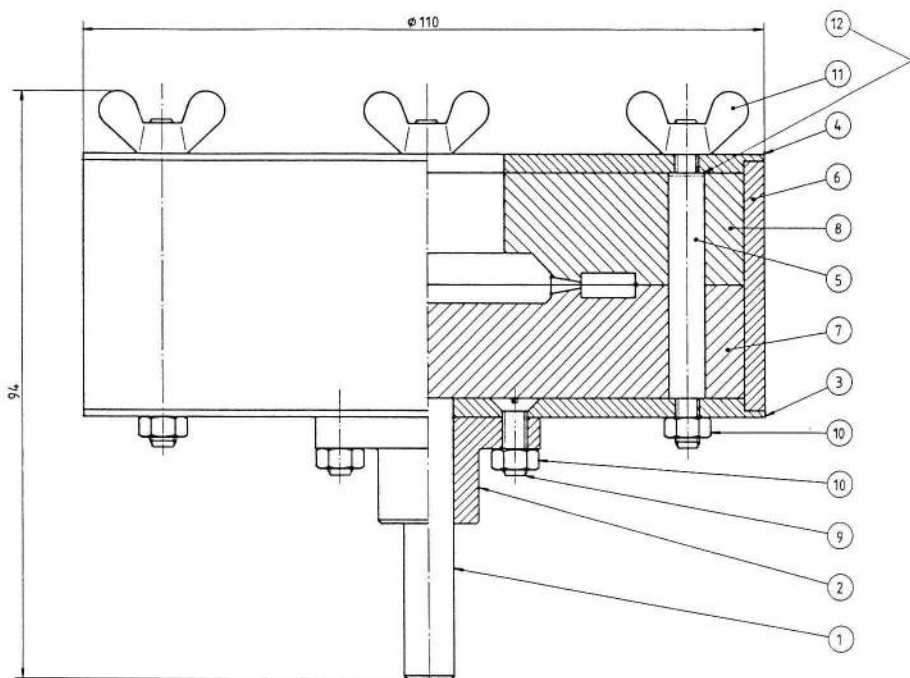
Formen

Fremstilles af siliconegummi i to halvparter og med centreret indløb i den øverste halvpart. Den anvendte gummi skal være rimelig stiv og varmebestandig; jeg brugte RS 365 KVG med aktivator 3952 fra Ringsted & Semler A/S. Jeg havde dog problemer med for kort hærdeperiode, så næste gang vil jeg bruge den langsommere aktivator 3950.

Fremstilling af formparter

Formen laves med en part ad gangen. Originalmemnerne må anbringes fx i modellervoks, så delefladen placeres korrekt i forhold til emnet - her skal man overveje støbetekniske problemer som materialeflow (altid bort fra centrum), skarpe hjørner, underskæringer m.m. Erfaringen hjælper!! Jeg bruger dog ikke længere modellervoks alene, men laver en tyk krydsfinerplade med udstemmede huller, hvor emnet skal ligge, og limer en tynd polystyrenplade (plasticard) ovenpå med tilsvarende huller. Disse huller fyldes med modellervoks, emnet trykkes ned og overskydende voks fjernes. Husk indløbet og støbekanaler, der skal forløbe radiært (fra centrum og ud). En portion gummi blandes forsigtigt og henstår lidt, så luftblærer søger mod overfladen, et tyndt lag gummi smøres på emner og deleflade, og formen fyldes med gummi. Herefter lægges støtteskiven på plads, og overskydende gummi flyder ud. Møtrikkerne spændes, og formen lægges til hærkning.





4	afstandsring	12	001C005	stål		
4	M4 vingemøtrik	11		mess.		
8	M4 sekskantmøtrik	10		stål		
4	M4×12 kørviskrue m. undersænk	9		stål		
1	øverste formhalvpart	8		gummi	RS 365	KVG
1	nederste formhalvpart	7		gummi	RS 365	KVG
1	svøb	6	001C003	plast		
4	tapskrue	5	001C005	stål		
1	øverste støtteskive	4	001C003	alumin.		
1	nederste støtteskive	3	001C003	alumin.		
1	nav	2	001C005	stål		
1	aksel	1	001C005	stål		
Gik	Gjenstand	Må. Nr.	Tegn. Nr.	Materiale	Model Nr.	Vægt
Dato	Rettelser		Dato	Rettelser		
				Målehold	Tegn. 7/1 89	EOL
				Kont.		
				Nømr.		
Centrifugestøbning Siliconegummiform og værktøj udførelse I				Ersætnings for: 001C001		
				Ersatlet af:		

Kunsten er at undgå luftbobler og -lommer i formen. Skulle der være opstået en luftlomme mod støtteskiven, kan den fyldes med gummi senere. Bemærk iøvrigt, at når formen fremstilles, skal de små 0,5 mm tykke afstandsskiver sidde mellem tapskruen og støtteskiven. Når formen er færdig tages skiverne ud, og formen trykkes dermed 0,5 mm sammen under støbningen, så støbemetallet ikke løber ud mellem delefladerne.

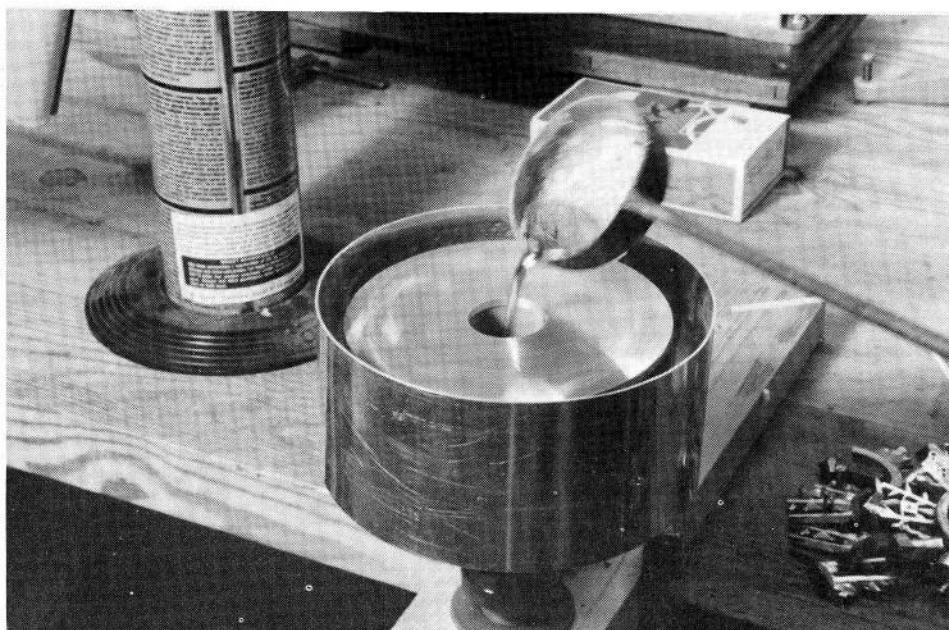
Når den første formhalvpart er færdighærdet (vent hellere et døgn for længe), adskilles værktøjet. Emner, indløb og kanaler renses for modellervoks og lægges tilbage i den første formhalvpart. Så skal hele gummi-overfladen have en gang slipmiddel, ellers klæber de to formhalvpart sammen, og det er der ikke meget ved. Jeg bruger vaseline opløst i benzin, sæbeopløsning har jeg ikke kunnet få til at virke. Emnerne behøver ikke slipmiddel.

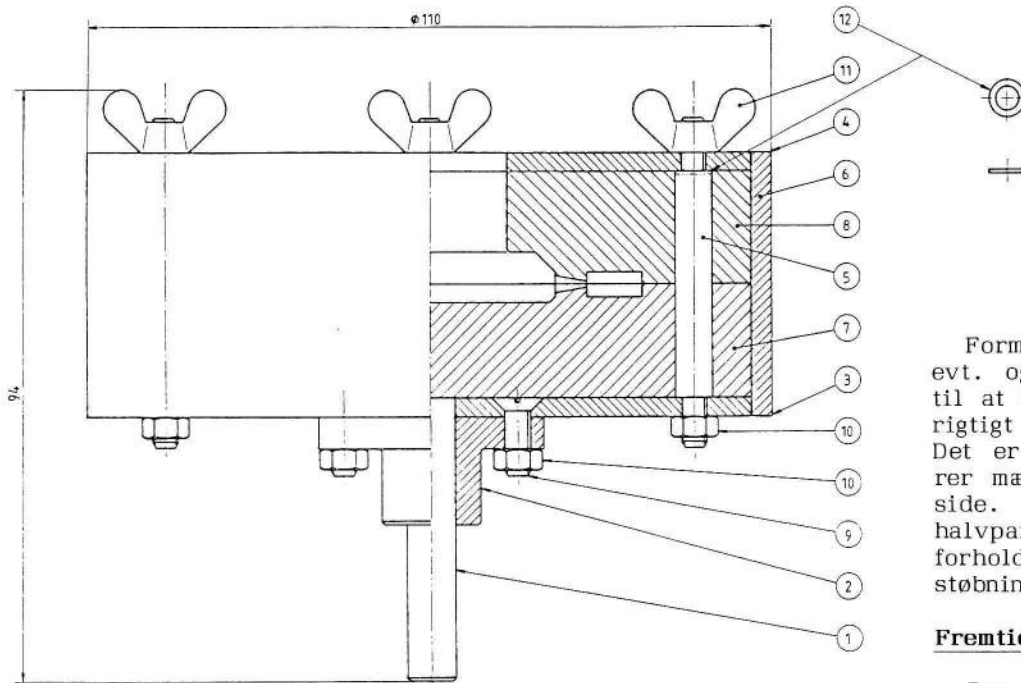
Herefter gentages blanding af gummi og fyldning af den anden formhalvpart, sammenspænding og vente, vente. Tålmodighed! Hellere et døgn for meget. Når gummi er færdighærdet adskilles værktøj og form; emner, indløb og støbekanaler udtages og formparterne renses forsigtigt. Et godt råd er at lade formparterne ligge i yderligere en uge, inden der støbes - de bliver stærkere med tiden.

Støbning

Boremaskinen anbringes i holderen, værktøj med formhalvpart fastspændes i borepatronen, forinden er formladerne pudret med talkum og det overskydende forsigtigt blæst væk. Kontroller at værktøjet er spændt rigtigt sammen (er de små afstandsskiver udtaget?) og anbring skærmen. Støbemetallet (jeg bruger typemetal, der er lidt hårdere end andre typer hvidtmetal) opvarmes i en støbeske (min er lavet af en gammel cykelklokke) over en gasflamme. Når støbemetallet er helt flydende startes boremaskinen og det flydende metal hældes ned gennem indløbet. Læg mærke til, hvordan indløbet fyldes; hvis der overfyldes slynges det overskydende ud igen. Når jeg har fundet ud af, hvor meget støbemetall skal til for at fylde formen, afvejer jeg det inden smeltningen. Lad formen rotere indtil metallet er stærknet.

Når boremaskinen er stoppet kan formen adskilles og støbningen udtages. Læg mærke til, hvordan formen er fyldt; det kan være nødvendigt at rette kanalerne til med en skalpel for at få et jævnt flow af støbemetallet.





4	afstandsring	12	001C005	stål			
4	M4 vingemøtrik	11		mess			
8	M4 sekskantmøtrik	10		stål			
4	M4x12 køringskrue m. undersænk	9		stål			
1	øverste formhalvpart	8		gummi	RS 365	KVG	
1	nederste formhalvpart	7		gummi	RS 365	KVG	
1	sveb	6	001C004	plast			
4	tapskrue	5	001C005	stål			
1	øverste støtteskive	4	001C004	alumin.			
1	nederste støtteskive	3	001C004	alumin.			
1	nav	2	001C005	stål			
1	aksel	1	001C005	stål			
Sik.	Gjenstand	Mik. Nr.	Tegn. Nr.	Materiale	Model Nr.	Lager Nr.	Vægt
	Dato	Rettelser	Dato	Rettelser			
				Målforshold	Tegn. 25/8 91	EOL	
				Konf.			
				Normpr.			
Centrifugestøbning Siliconegummiform og værktøj udførelse II				Ertalning for: 001C002			
				Ertaltes nr.:			

Formparterne renses, pudres evt. og samles igen, læg mærke til at formhalvparterne er drejet rigtigt i forhold til hinanden. Det er nemmere, hvis man skærer mærker på formens udvendige side. Tapskrueerne styrer formhalvparterne meget præcist i forhold til hinanden. Endnu en støbning kan foretages.

Fremtiden

Det beskrevne værktøj har to skavanker, nemlig sin ringe størrelse (det egner sig kun til forholdsvis små emner) og at støbemetallet ikke er særligt stærkt. Til mange emner betyder det intet, men jeg kunne tænke mig at udforske mulighederne lidt. Jeg har forsøgt med en zinklegering, der smelter ved ca. $400-420^{\circ}\text{C}$ mod typemetall ca. $280-320^{\circ}\text{C}$, men jeg tror ikke den valgte gummi holder til den højere temperatur, og jeg havde problemer med at smelte zinken. Desuden flyder zinken dårligere ud i formen end typemetallet.

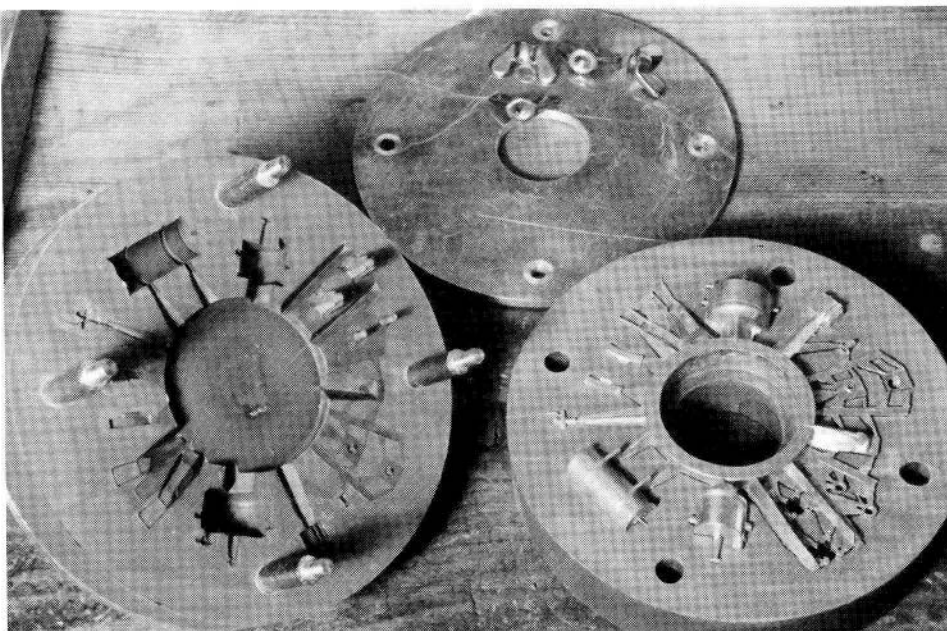
Jeg har imidlertid læst en artikel i det amerikanske Model Railroader om et lille firma, der støber modeldele af zinkaluminiumlegering (formentlig med ca. 5% aluminium, der har det laveste smeltepunkt) i store gummiforme. Men her brugte man varmtvulkaniserende siliconegummi, der kræver en vulkaniserpresse, så den metode er vist lidt mere en amatørmodelbyggeren kan overkomme.

De til artiklen hørende 3 fotos har Erik Olsen forsynet med følgende billedtekst:

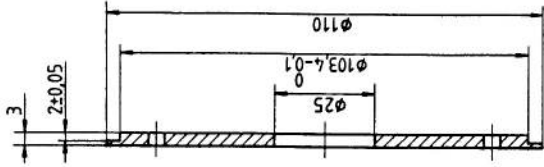
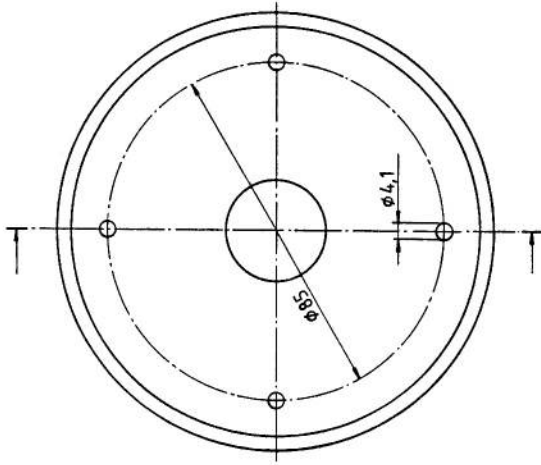
Fig. 1: Opstilling af centrifugalstøbemaskine.

Fig. 2: Centrifugalstøbemaskinen er i arbejde - der støbes.

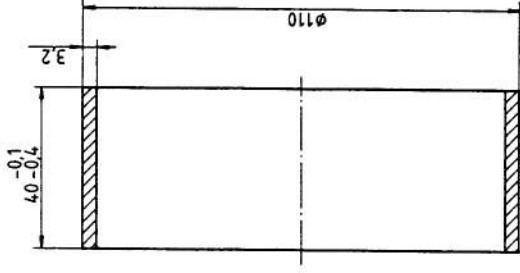
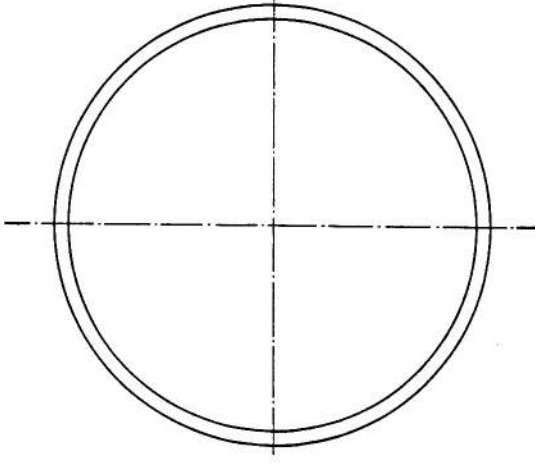
Fig. 3: Åbnet form med støbegods. - Ikke alle emner er vellykkede!



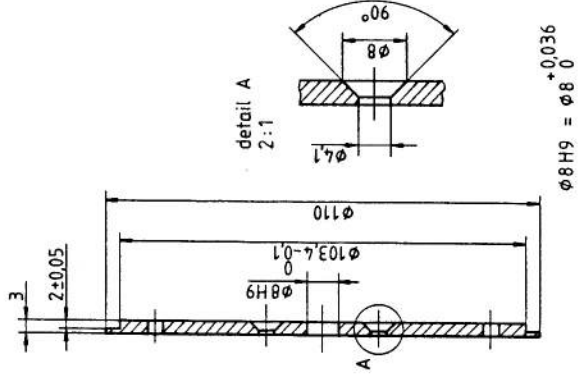
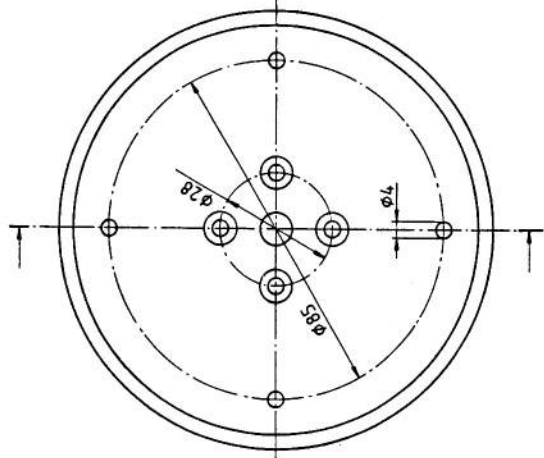
- 4 øverste støtteskive
materiale: Al 99,0 plade, 1/2-hård



- 6 sveb
materiale: PVC - 110x3,2 aflebsrør



- 3 nederste støtteskive
materiale: Al 99,0 plade, 1/2-hård



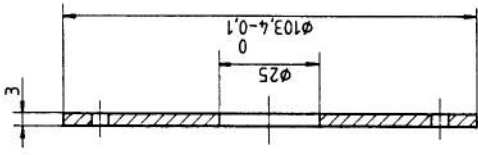
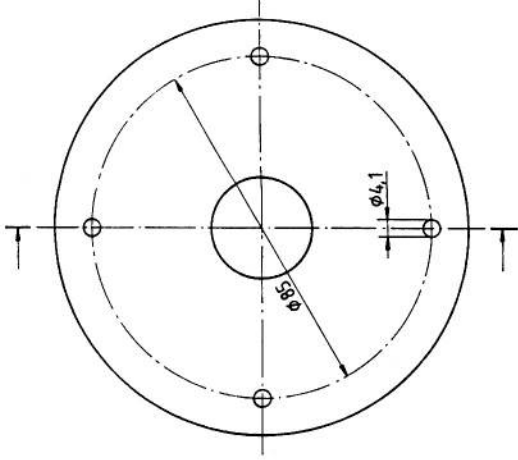
detail A
2:1

$\phi 8 H9 = \phi 8 \begin{matrix} +0.036 \\ 0 \end{matrix}$

Sik.	Genstand	Mik. Nr.	Tegn. Nr.	Materiale	Model Nr.	Vægt	Rettilse			
							Dato	Retilse	Retilse	
Målt/hold							Tegn.	10/1 89	EOL	
							Konf.			
							Nompr.			
Erstatning for:										
Centrifugestøbning										
Detaljer af værktøj, plan 1										
udførelse I										
001C003										
Erstatet af:										

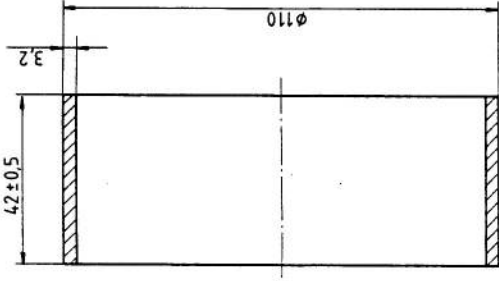
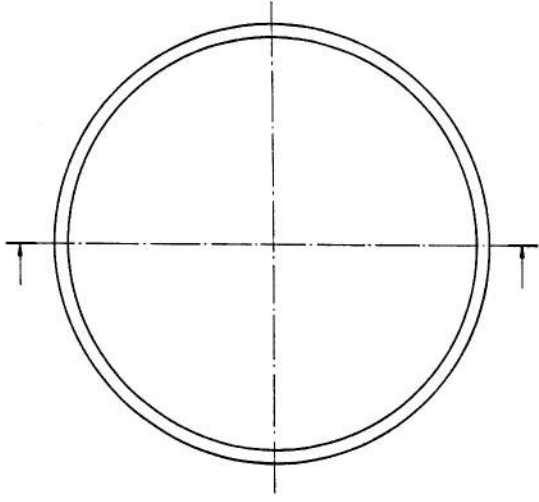
4 øverste støtteskive

materiale: Al 99,0 plade 1/2-hård



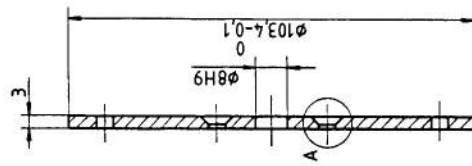
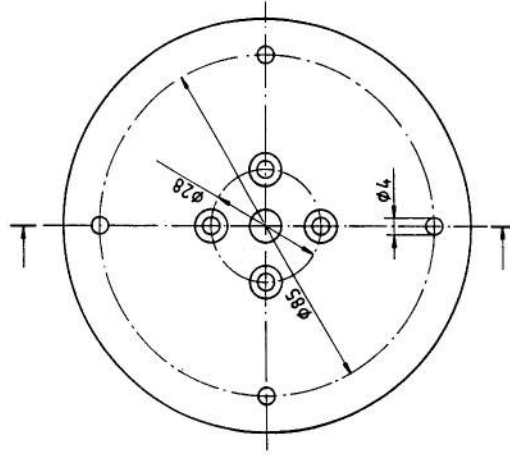
6 svøb

materiale: PVC - 110x3.2 afløbsrør

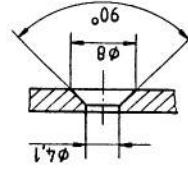


3 nederste støtteskive

materiale: Al 99,0 plade 1/2-hård



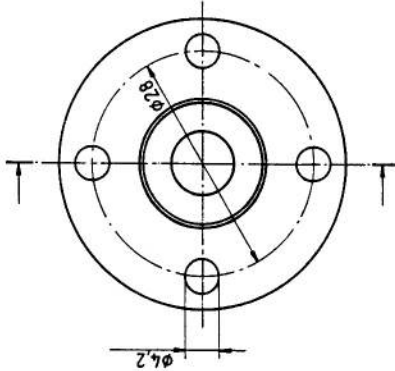
detail A
2:1



+0.036
ø8H9 = ø8 0

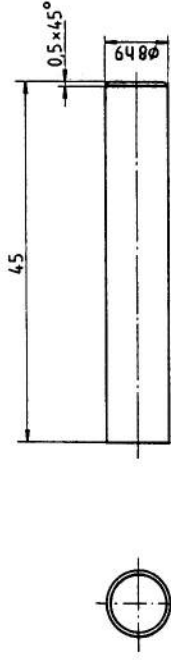
Slk.	Genstand	Mik. Nr.	Tegn. Nr.	Materiale	Model Nr.	Vægt	Retbelse			
							Dato	Retbelse	Retbelse	
							Målforskel.	Tegn.	25/8 91	EOL
								Kont.		
								Nomopr.		
								Erstatning for:		
	Centrifugestøbnings			001C004						
	Detaller af værktøj, plan 1									
	udførelse II									
	Erstatet af:									

2 nav
materiale: automatstål 9SMnPb28



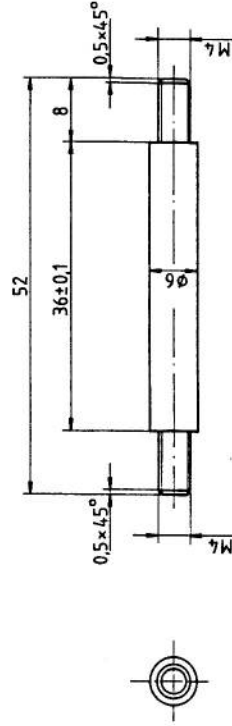
$$\phi 8H9 = \phi 8 \begin{matrix} +0.036 \\ 0 \end{matrix}$$

1 akset
materiale: automatstål 9SMnPb28

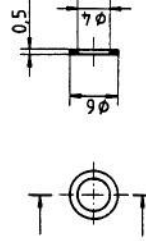


$$\phi 8H9 = \phi 8 \begin{matrix} 0 \\ -0.036 \end{matrix}$$

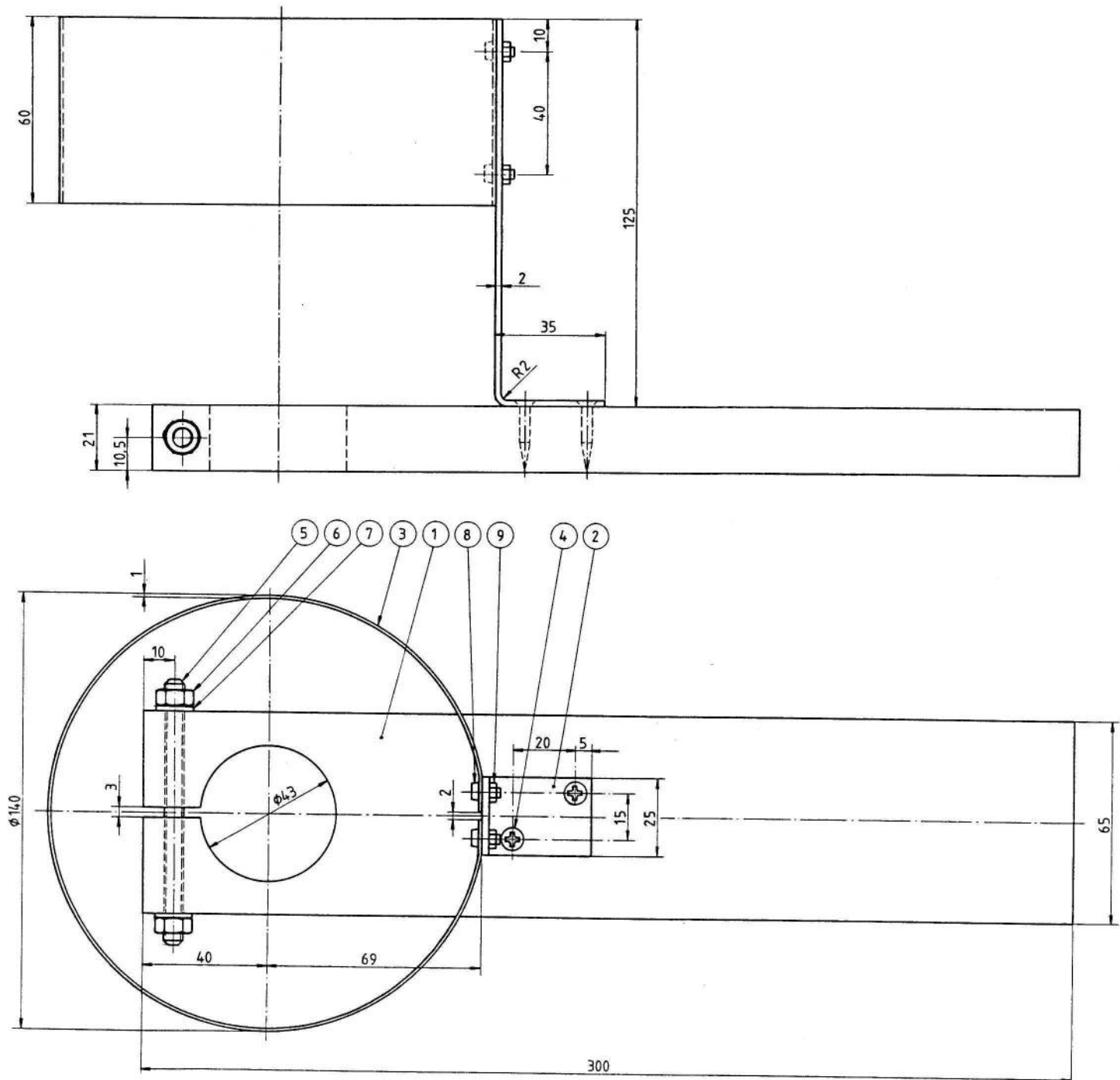
5 tapskrue
materiale: automatstål 9SMnPb28



12 afstandsring
materiale: automatstål 9SMnPb28



Suk.	Genstand	Mik. Nr.	Tegn. Nr.	Materiale	Model. Nr.	Vægt
	Rettele					
		Dato		Rettele		
				Målløshold	Tegn.	12/4 91E0L
					Konf.	
					Normpr.	
				Erstatning for:		
Centrifugestøbning Detaller af værktøj, plan 2 udførelse I og II				001C005		
				Erstatet af:		



4	M3 sekskantmøtrik	9		stål		
4	M3x6 kærviskrue m. cylinderhoved	8		stål		
2	A6 skive	7		stål		
2	M6 sekskantmøtrik	6		stål		
1	M6x85 gevindtap	5		stål		
2	3,5x22 træskrue m. undersænkho.	4		stål		
1	435x60x1 plade	3		Al 99,0	1/2-h	
1	25x2-156 fladskinne	2		Alumin.	AlMgSi0,5	
1	65x21-300 høvlet	1		fyr		
Stk.	Genstand	Mrk. Nr.	Tegn. Nr.	Materiale	Model Nr. Lager Nr.	Vægt
	Dato	Rettelser		Dato	Rettelser	
Centrifugestøbning Holder og skærm udførelse I og II				Målforshold	Tegn.	25/891.EOL
				Konf.		
				Normpr.		
Erstatning for:				001C006		
Erstattet af:						

IDEER DERUDE FRA

Jernbaneoverføring fælles for vej og å

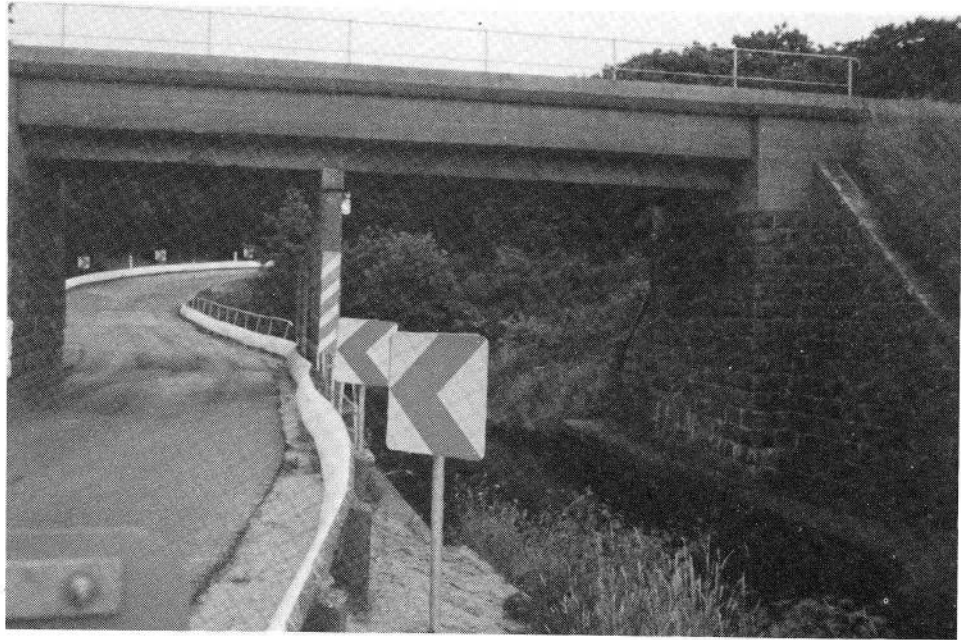
Af de foregående artikler i denne serie kunne man måske forledes til at tro, at ideer udelukkende er knyttet til stationer og andre standsningssteder. Men det er langt fra korrekt! Mange ideer dukker op i forbindelse med strækningerne derimellem, og det gælder således denne ide, der er trukket frem.

Ikke mindst i modellandskaber er der behov for detaljer, der kan være med til subjektivt at forlænge en linieføring, der af pladsmæssige årsager oftest er kortet ned til det absurde.

En strækning på et par meter udført som et fladt landskab er der ikke meget spændende i. Allerede en smule dæmning eller gennemskæring i et bakket landskab byder på afveksling, der får afstanden til at virke større end den i virkeligheden er. Og føjes der dertil en let kurve, evt. en S-kurve med et selv nok så kort lige stykke imellem fx. over en bro eller viadukt, helst med tilhørende overgangskurver, ja så er lykken næsten lige for.

Under en kørsel den 22/6 1984 fra Århus til Holstebro traf jeg på sådan en detalje, som jeg fandt måtte kunne bruges til formålet.

Bilen blev stoppet i en - færdselslovmæssig - rimelig afstand fra "det", og jeg gik tilbage og tog det i fig. 1 gengivne billede, som nu har givet anledning til de i fig. 2 og 3 viste skitser.



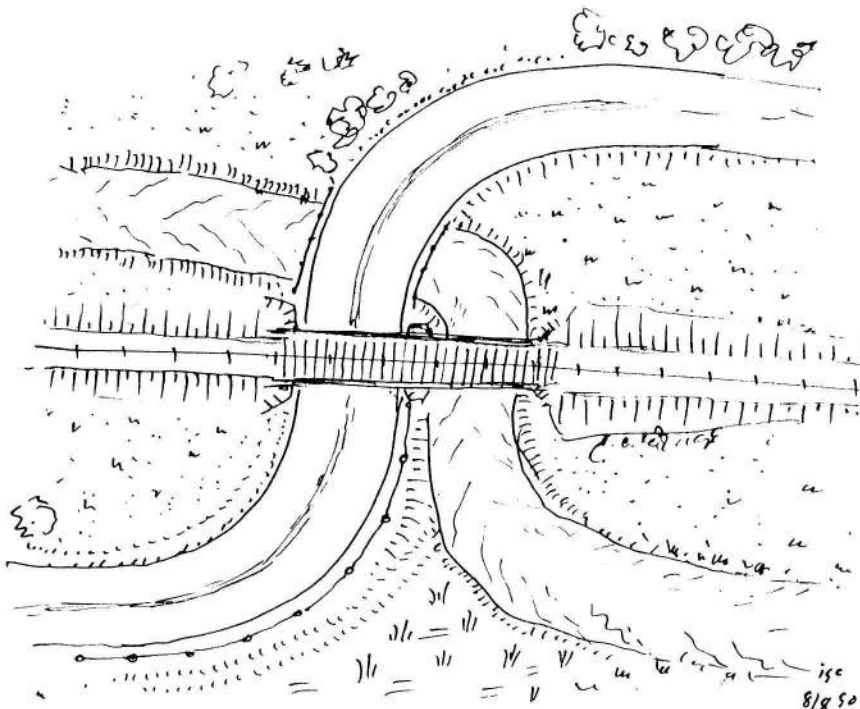
Hvis nogen tvivler på de faktiske forhold ("for sådan noget kan man da ikke finde i virkeligheden!"), kan man jo selv tage til stedet ca. 2 km øst for Sparkær station; det er dog hurtigere - og nemmere - at kikke på kortblad 31 (felt B/1) i Geodætisk Instituts generalstabskort bind 1.

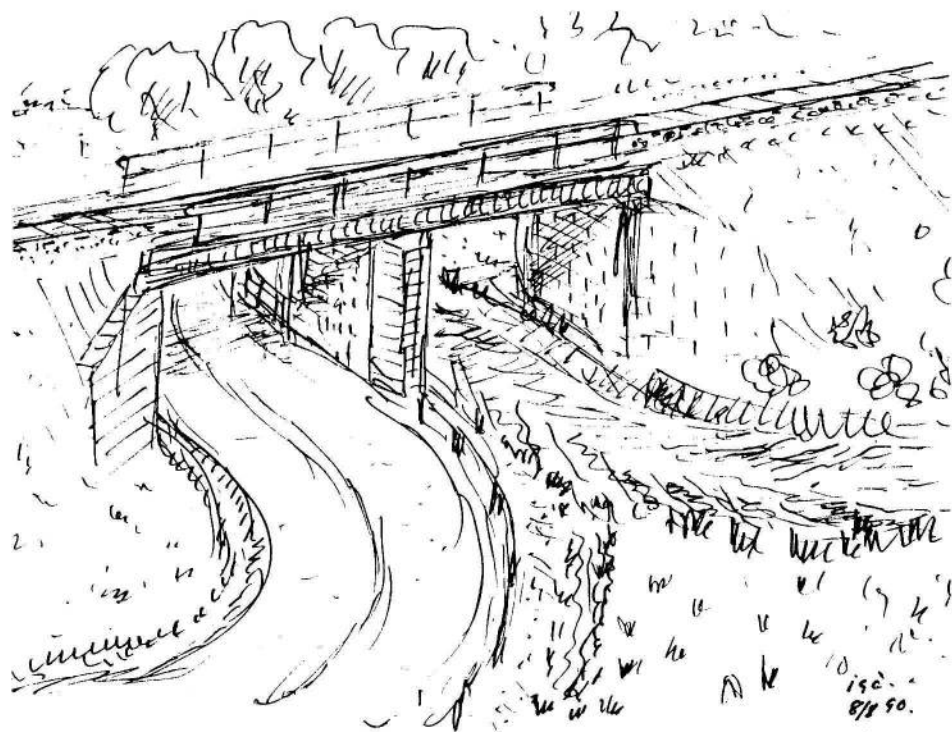
Åen er Fiskebæk å, der udspringer ved Kirkebæk midtvejs mellem Viborg og Løgstrup på Løgstørbanen, og som midtvejs i en 3/4 cirkel med centrum i Romsunde kirke passerer netop dette sted efter at have krydset Holstebrobanen 1. gang nær Ravnstrup "nye" station på sin vej til udløbet i Hjarbæk fjord.

Banelinien er ret på dette sted, men der er kun få hundrede meter til nærmeste kurve til begge sider, og i modellandskabet er man frit stillet til evt. forkortelser! Selv på en "hylde" eller i en vitrine kan ideen bruges. Sporet er her vist parallelt med vej- og åforløb og en tænkt for- og bagkant, men en spids vinkel kan være at foretrække, alt afhængigt af ens egne muligheder. Og om man vender op og ned på skitsen - ud fra et synsstandpunkt - kan ligeledes være underordnet. Det er dog nok nemmest monteringsmæssigt med det sumpede terræn foran og vejtræerne bag dæmningen, hvad der også har betydning for baggrundsopbygningen.

Stedet er totalt uden bebyggelse, men nogle får eller et par drøvtyggende køer liggende på græsset vil falde meget naturligt. Derimod bør man nok afholde sig fra svømmende ænder på den ret hurtigt flydende å, hvorimod en enkelt stork kan søge føde i det sumpede.

Kan man ikke undvære personer til at give liv i landskabet, kan et par cyklister på vej under banen, evt. en motorcykel med sidevogn eller en enkelt gammel bil (de holdt sig gevaldigt godt på disse kanter) være OK, men vi er så langt borte fra storbyer og på så beskeden en vejstrækning, at større trafik forlængst ville have medført en "skrækkelig" modernisering af forholdene, så lad os indtil videre glæde os over, at vi endnu kan finde sådanne perler på en DSB-strækning.





GATE ELEVEN RAIL TOURS

har fremsendt programmer for nogle spændende, exotiske, og formentlig udmattende togrejser. Den første er 15 dage i Vietnam omkring nytår 1991/92, hvor tilmeldingsfristen desværre er udløbet 1. november. Men der er to andre tilbud: I luksustog langs Silkevejen, med afrejse omkring 1. maj 1992, og med en varighed på ca. 25 dage (pris alt incl. ca. 36.000,- kr. Det andet tilbud er: Verdens længste jernbaneudflugt. Denne tur finder sted i september 1992, varer ca. 18 dage, og vil koste ca. 14.900,- kr.

Programmerne er særdeles spændende, men kan ikke bringes her. De kan fås ved at sende en frankeret (kr. 4,75) svarkuvert til John Poulsen, Æblehaven 132 st., 4000 Roskilde.

PS. Om jeg nu ikke har gjort forarbejdet tilstrækkelig grundigt, når der af og til dukker et PS op til disse artikler, kunne man måske godt tro; men det sker jo også, at ny viden dukker op senere hen. I dette tilfælde er der dog tale om gammel viden, der er kommet frem i dagens lys.

En aften, da jeg sad og læste i Kolbjørn Heies Håndbok for Undervisning og Praksis, Veg- og Jernbanebygning, Oslo 1945, hvilket digert værk jeg har ar-

vet fra P.-E. Harby, fandt jeg på side 277 med et, at sådanne konstruktioner indgik i norske jernbaneingeniørers almenviden, så nedenfor gengives fig. 364, der endda tillige giver et eksempel på, at bækken eller åen også kan føres igennem neden under vejen; det sparer jo på længden af broen eller overføringen, og dermed også på prisen!

guldbæk

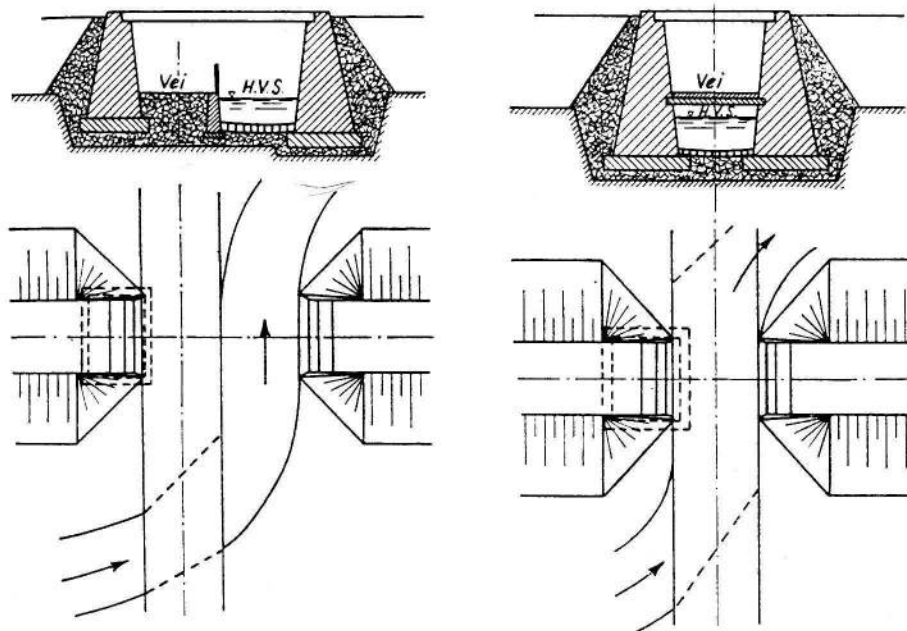


Fig. 364. Kombinasjon av undergang og bekke- elve regulering.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

SÆLGES:

Spor 11 m: LGB 2043 Rh, B. Ellok Ge 4/4 II, kun lidt brugt. Org. pakning: **Kr. 3.200,-**

Spor H0: ROCO 44263 (4221A), NSB 3. kl. sovevogn, epoke III. Ubrugt, org. karton. **Kr. 150,-**

JOUEFF TGV ATLANTIQUE, 5 dele Nyt, ubrugt. **Kr. 1.350,-**

LIMA, TGV ORANGE, 1. type. 5 dele, ubrugt, men med mindre defekt. **Kr. 600,-**

Henvendelse:

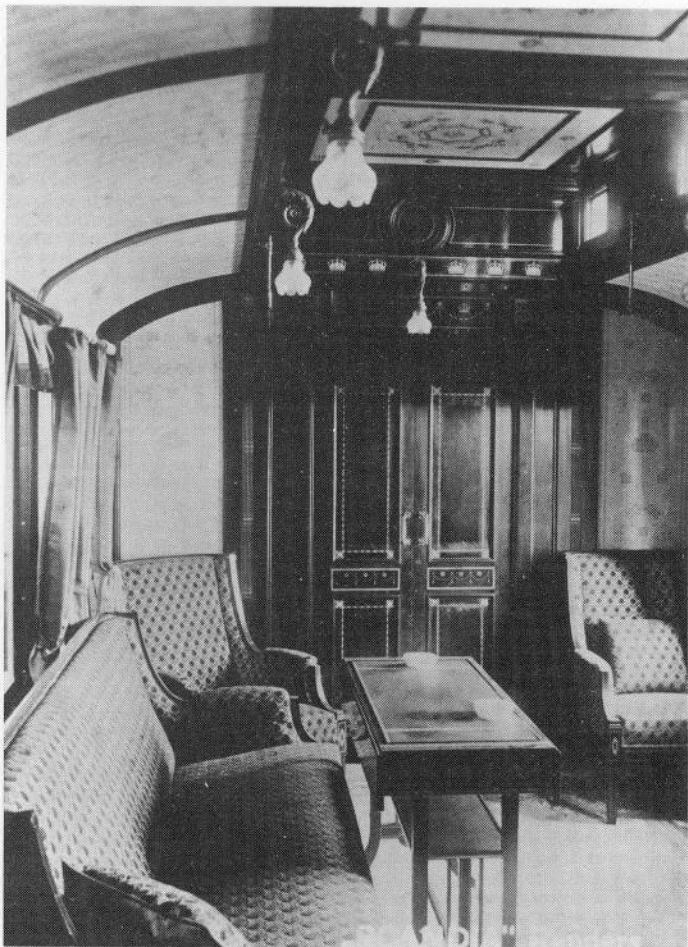
Finn Stenderup
Østerbrogade 109
2100 København Ø
Tlf. 31 20 90 26.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

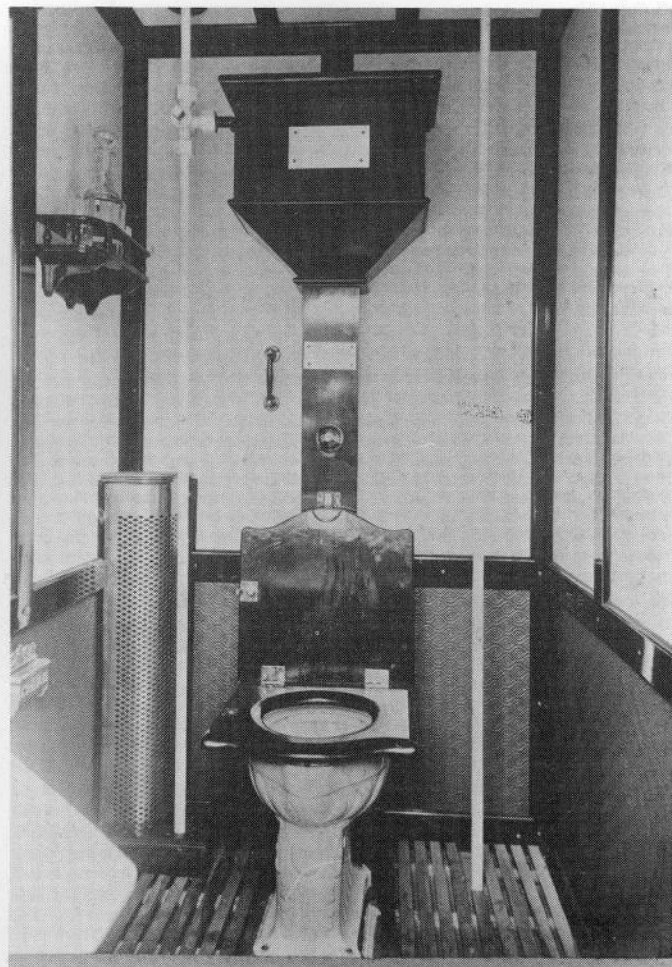
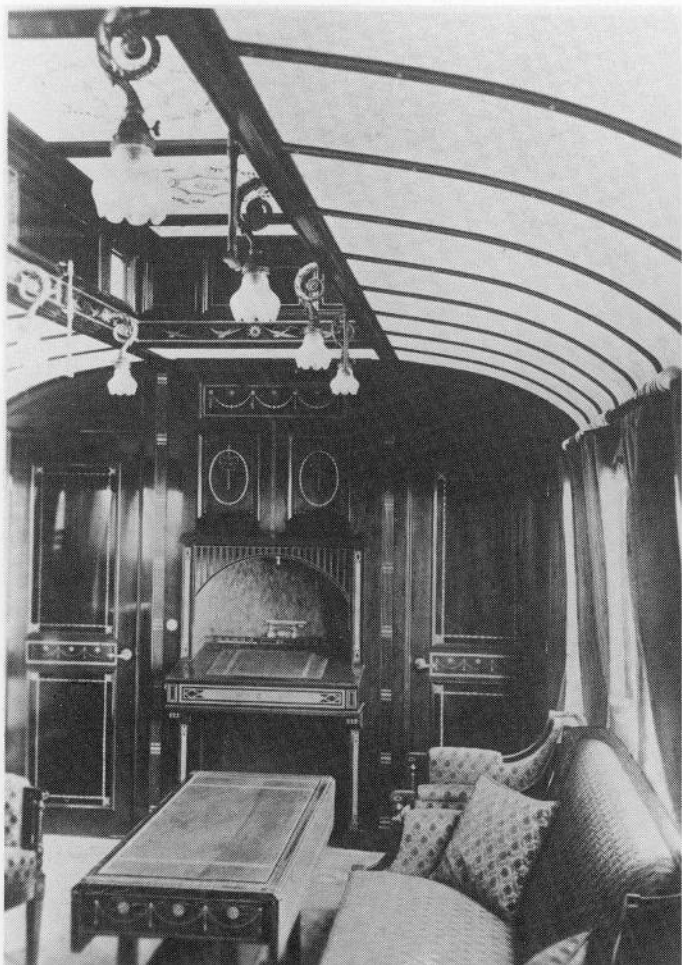
BILLEDGALLERIET

Øverst: Fra LNJs 90 års jubilæum, 1990. Nederst: Fra Hundested, 15/4 1989. Begge: Thomas Nørgaard Olesen.





Yderligere 4 fotos af det indvendige "look" i kongevognen Sa 8.
Billederne er stillet til rådighed af JMJK (Scandia).





Øverst: Tog 665 med MO 1847 og CLS under udkørsel fra Lem den 27. maj 1982. Nederst: DJK udflugtstog med E 991 og P 917 ankommer til Holme-Olstrup den 6. juni 1982. Begge: P. Sloots





Øverst: MT 158 med "sukkertog" på Assensbanen, nær Tommerup, den 2. december 1982. Foto: P. Sloots
Nederst: D 886 forspændt 10 stk. CP-vogne i Langå. Toget er skolesærtog med skole på udflugt fra Randers til Bækkelund. Juni 1964. Foto: B. Sundahl.



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!

Så blev da også det sidste nummer i 27. årgang fuldbragt. Du har atter 56 sider at pløje dig igennem, og årgangen kom til at omfatte totalt 208 sider - altså meget mere end oprindeligt udlovet!

Jeg håber så sandelig vore abonnenter vil påskønne vore anstrengelser på sædvanlig måde, nemlig ved at "styrte" på posthuset og indløse det giroindbetalingskort, som udsendes nogenlunde samtidig med dette nummer, og som skal dække abonnementet for 28. årgang, 1992!

Jeg har sat prisen for 28. årgang til kr. 155,-, beregnet incl. moms og frit tilsendt. Stigningen er moderat - synes jeg ihvertfald - og er begrundet dels i de svagt stigende omkostninger, dels et lidt højere sidetal og dels - men nok så væsentligt - at prisen af praktiske grunde skal afvige fra forrige års sats, og så er de 155 jo et dejligt rundt tal".

Regnskabet for indeværende år kommer til at udvise et større underskud (som forvarslet), men hvor meget véd jeg først til nytår. Regnskabet vil som sædvanlig være at finde i årgangens første nummer.

Jeg håber indholdet i dette nummer er så varieret, at der er nok til at hovedparten af vore læsere kan have glæde af mere end halvdelen af stoffet.

Mit problem på det seneste har faktisk været at sammensætte indholdet så varieret som muligt ud af den store mængde stof, der foreligger!

Nye toner - hva'be'har'!!! Men et glædeligt faktum. Det skyldes

bl.a. den store imødekommenhed vi møder overalt med hensyn til supplerende oplysninger, illustrationer m.m.m. som gør, at artiklerne bliver bedre, og altid fylder flere sider end de første forsigtige prognoser spår. - Bliv bare ved med det!

Og Billedgalleriet! Jeg kunne vel i dag udsende "et par numre" udelukkende med Billedgalleriet, men det tror jeg ikke vil blive modtaget særlig positivt af størstedelen af læzerskaren. Til gengæld vil der i hvert nummer blive bragt nogle sider med pletskud - og de bringes i mindst halvsideformat; i mindre format bliver billederne alt for gnidrede.

Auktion 1991 forløb efter forventningerne. Der er stadig stor interesse: 65 afgav bud! Men der er desværre blandt dem nogle få, som kaster lidt "grus i maskineriet" i form af egen glemsomhed (eller fejl) med hensyn til på hvad, der er budt og hvilket beløb, der er budt. Det medfører en del forsinkelse og ulejlighed at rede trådene ud, og nødvendige rykkerskrivelser angående betaling af købte varer gør det ikke lettere!

Men jeg har trods alt ikke tabt modet: Vi arrangerer også auktion i 1992. Alle som har noget at udbyde bedes senest den 15. januar 1992 fremsende **fyldestgørende** liste over salgsemner. (Det beder jeg også de, der ikke kom med i 1991, at gøre).

Vort spørgsmål om forsidebilledet i nr. 3 har givet følgende kommentar fra Max Stenholt Rasmussen:

"Der er tale om et udflugtstog for FK = Foreningen af Kioskejeere i Danmark. Toget/udflugten blev sponsoreret af BK = Bladkompagniet, København.

Hvorfra har jeg så disse oplys-

ninger? - Jo, min fader, der var kioskejer i 33 år, har flere gange fortalt mig om den udflugt til Løkken, som mine forældre deltog i kort tid efter, de havde startet kiosk i Randers.

Løvrigt viser billedet, at der var tale om et særtog (særtogspladen sidder til højre på lokotet). Toget fremføres af en APB-maskine, så det er formentlig udgået fra Aalborg (rimeligt centralt beliggende) og kørt direkte til Løkken (med APB-personvogne?)."

Tak for oplysningerne.

Min aversion mod det kgl. danske postvæsen har fået yderligere næring. Denne gang gælder det dog ikke portostigninger. Nej! Men åbningstiden på mit lokale indleveringspostkontor er blevet "reguleret", dvs. indskrænket på almindelige hverdage - og om lørdagen åbner man slet ikke!! Det betyder, at jeg i almindelighed kun (som følge af, at jeg også har et (desværre nødvendigt) løngivende job) vil være i stand til at afsende pakker o.l. om fredagen, for jeg har ikke lyst til at slæbe tungt gods flere kilometer til et posthus med mere humane åbnings-tider!!

Nok om det. Det er årets sidste nummer, og jeg slutter traditionelt med at ønske alle vore læsere (abonnenter)

en rigtig god jul

og et godt nytår!

På genhør i 28. årgang, nummer 1, som vil fremkomme i al sin glans i slutningen af februar måned 1992.

Holtrup