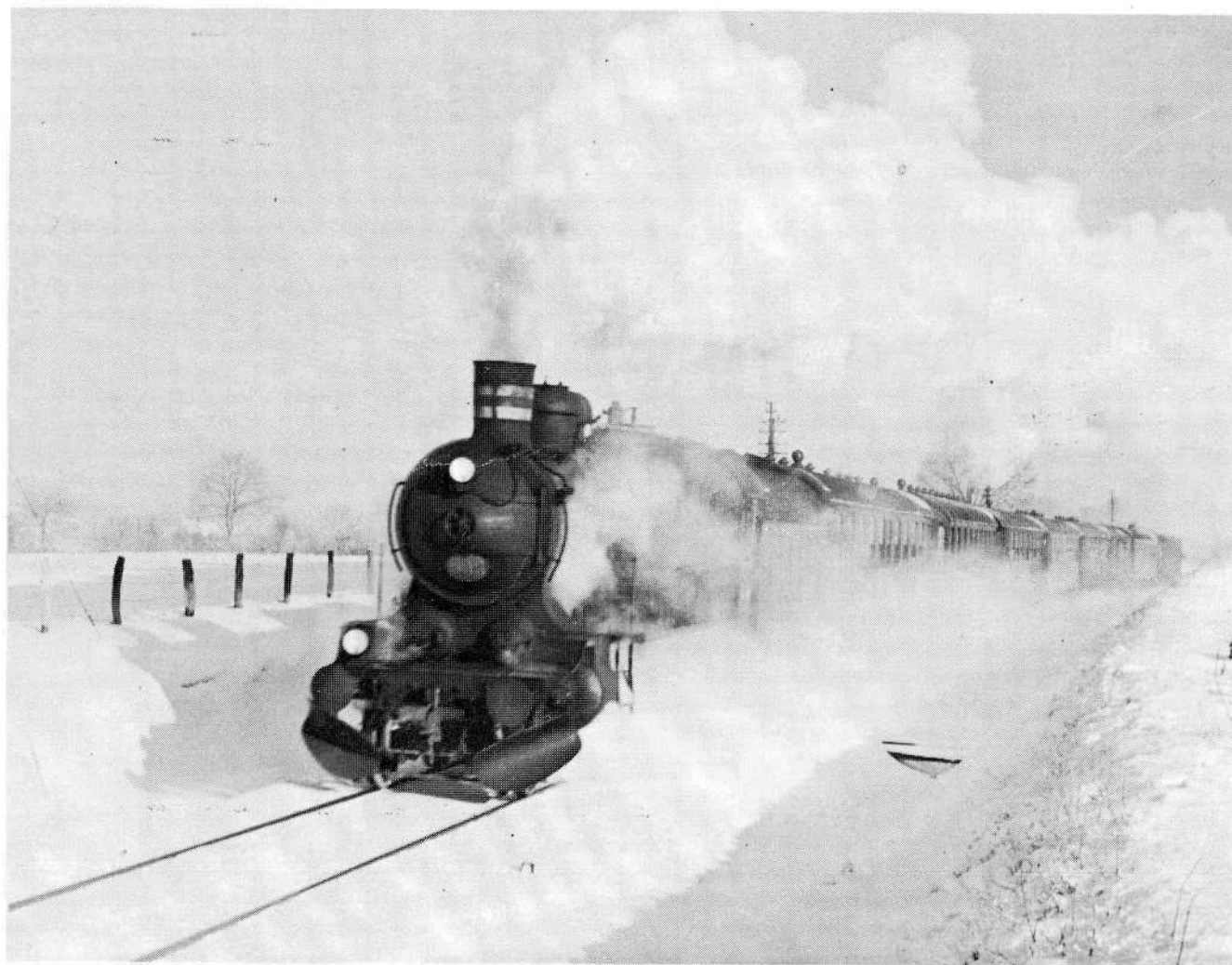
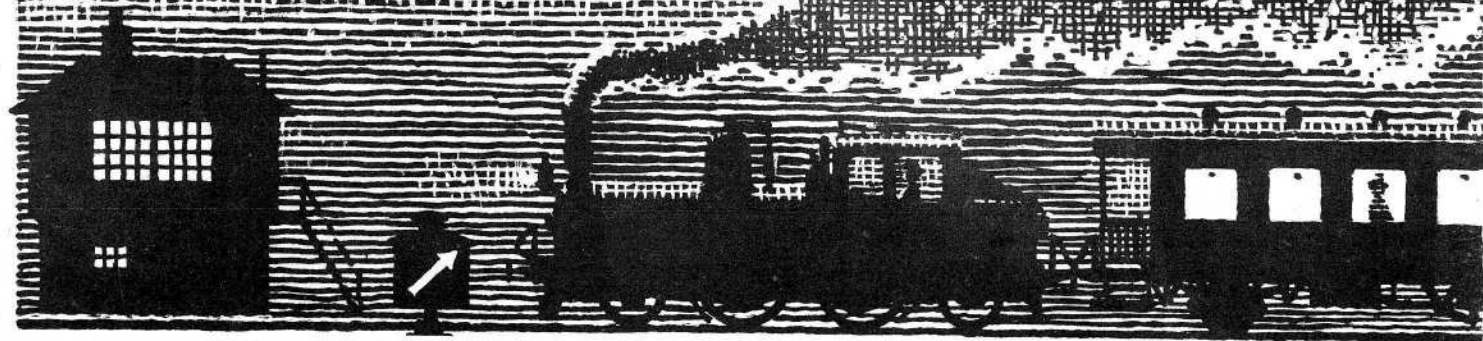


# SIGNALPOSTEN



8 ÅRG.

januar 1972

NR. 1

# Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Min allerførste - og allerkæreste - pligt i dette det første nummer i ottende årgang er at ønske alle vore læsere et godt nytår efterfulgt af en varm tak for interessen og støtten i det forløbne år.

Og tak for alle de mange venlige og hyggelige tilkendegivelser, der står på bagsiden af Deres abonnementsindbetalinger. Det må De meget gerne fortsætte med - også i breve - men jeg må straks indrømme, at indholdet i SIGNALPOSTEN antagelig ikke vil ændre sig mærkbart som følge heraf, for af tilkendegivelserne kan jeg udlede, at det den ene ikke kan lide, det kan den anden, og stemmerne står temmelig lige i så henseende.

Jeg har fra ganske enkelte læsere fået en forespørgsel om, hvornår vi holder op med de "kedelige" færgartikler - hvilket vi nok gør, når vi når til 10. årgang - og fra temmelig mange læsere fået en opfordring til at udvide færgartiklerne meget mere, bl.a. med flere af de historiske billeder, det er lykkedes os at få fat i. Alene af den grund, at vi i 7. årgang nr. 1 startede artikelserien med at love, at vi ville gennemgå alle jernbanefærger, fortsætter vi, men tilkendegivelserne omkring årsskiftet har rigtignok styrket os i overbevisningen om, at denne artikelserie udfylder et tomrum, og - ikke at forglemme - den bragte os i 1971 omkring 150 nye abonnenter, og den har i 1972 d.v.s. siden 12. december givet 26 nye abonnenter!.

Nu er det nok uretfærdigt mod de øvrige forfatters stof at godskrive hele fremgangen på færgeriet, for når jeg skal være ærlig, så tror jeg, at omkring 90% af vore læsere med vellyst staver sig igennem hvert eneste ord i bladet - og er denne formodning rigtig, ja, så kan redaktionen jo kun være tilfreds.

Der er dog nok et punkt, hvor det kommer til at knibe for os med at tilfredsstille læserønskerne: Mere modeljernbane. Det ligger nemlig noget tungt med forfatterens tid, og vi mener iøvrigt, at vi har tygget drøv på begynderreglerne i de forløbne årgange. Men vi må jo prøve at efterkomme læsernes "krav", og vi lover at vi vil lægge hovederne i blød og prøve at finde på noget. Det kunne jo da også være, at nogen af vore modeljernbaneklubbers dygti-

ge modelbyggere, der tidligere har lovet at støtte os med konstruktionsbeskrivelser af en nyerhvervelse til klubben eller til privatsamlingen, når de læser disse linier vil tage sig sammen og sende noget stof.

Denne gang vil jeg ikke fortælle om pladsmangel, det skulle give sig selv, da det bliver et "under 100 gram nummer". I den forbindelse vil jeg lige fastslå, at vi fortsat vil sende bladet i en konvolut af en vis sværhed, fordi den trods alt beskytter bladet godt - det kan jeg konstatere, når jeg en sjælden gang får et "uanbringeligt" nummer tilbage, for det ser nemlig ikke godt ud.

Jeg kunne fortælle meget mere om kontakten med læserne, men traditionen tro skal jeg i dette nummer have plads til det uofficielle regnskab, som derfor følger her:

## DRIFTSREGNSKAB, 7. årgang, 1971

	Indtægt	Udgift
7. årgang	20.581,50	21.670,94
Gl. årgange	2.325,18	906,00
Jubilæumsskrifter	965,21	60,00
Fotohefter	662,47	45,00
Oldtimer, bog	14.843,71	9.816,65
Romantik, bog	12.789,69	20.518,85
Underskud	849,68	
	<u>53.017,44</u>	<u>53.017,44</u>

## STATUS pr. 31. december 1971

	Aktiver	Passiver
Beholdninger, giro		
sparekasse, kontant	15.039,37	
Forudbetalte abonn.		8.023,30
MOMS-gæld		1.098,20
Diverse debitorer	789,01	
Diverse kreditorer		12,61
Turfond		472,71
Formue 1/1: 7.071,24		
årets tab	849,68	6.221,56
	<u>15.828,38</u>	<u>15.828,38</u>

På genhør i marts!

Holtrup

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

8. årgang nummer 1

januar 1972

## INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen .....	omsl.	2
ADAMs hjørne, vi bygger (en eller anden) modeljernbane, 8 .....		2
Danske jernbanefærger 6: Dampfærger til Østersøoverfarten, 1 .....		9
Den gamle post: en alsidig post .....		18
Klubnyt .....		24
Isbådstur .....		31

Forsidebilledet: P 909 i tog 1129 på sydbanen ved Roskilde,  
vinter 1957 (foto: Dancker-Jensen)

REDAKTION & Ulf Holtrup,  
EKSPEDITION: Dalbyvej 12,  
2700 Brønshøj.  
Tlf. (01) 71.79.03

ANNONCER: P. Adamsen,  
Gentoftegade 52,  
2820 Gentofte.  
Tlf. (01) GEntofte 1060.

TRYK: Sven Jensen & Co.,  
Brudelysvej 26,  
2880 Bagsværd.  
Tlf. (01) 98.29.29

SIGNALPOSTEN samarbejder med alle kredse af jernbaneinteresserede i såvel ind- som udland. SIGNALPOSTEN udsendes ultimo januar, medio marts, maj, august, oktober og primo december. ABONNEMENTSPRIS er for såvel 7. årgang (1971) som 8. årgang (1972) kr. 30,- incl. moms og frit tilsendt. Abonnement tegnes ved indbetaling på giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj eller på postanvisning eller i check til samme adresse.

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG  
KILDEANGIVELSE.

# Adams Hjørne

Vi bygger en (eller anden) modeljernbane, 8

LANDSKAB OG BY.

Udsigten til det danske landskab, som vi har nydt fra vor bekvemme plads ved kupeens vindue, har under hele vor rejse budt på et afvekslende og malerisk sceneri. Brune, gule og grønne marker lagt sammen som brikkerne i et kæmpemæssigt puslespil, undertiden enten adskilt eller indrammet i mark- og landevejes grå og sorte streger, passerer revue. Græs-sende kvæg sætter i en lystig runddans, når vi larmer forbi, og manden bag ploven løfter armen til en venlig hilsen. Midt i herlighederne ligger bondemandens gård. Velholdte huse og længer bærer præg af orden og god økonomi, lunt i læ og skygge af træer sat op i vindsiden og med den bulede kørevej solidt forankret til landevej og jernbane.

Billedet skifter, i sin mørkegrønne sommerdragt sniger skoven sig ned over os og i næste nu er vi opslugt af dens vældige svælg. Det varer en stund inden vi vænner os til den bratte overgang fra lys til mørke, men for vort øje bølger nu træerne op og ned, snart svæver

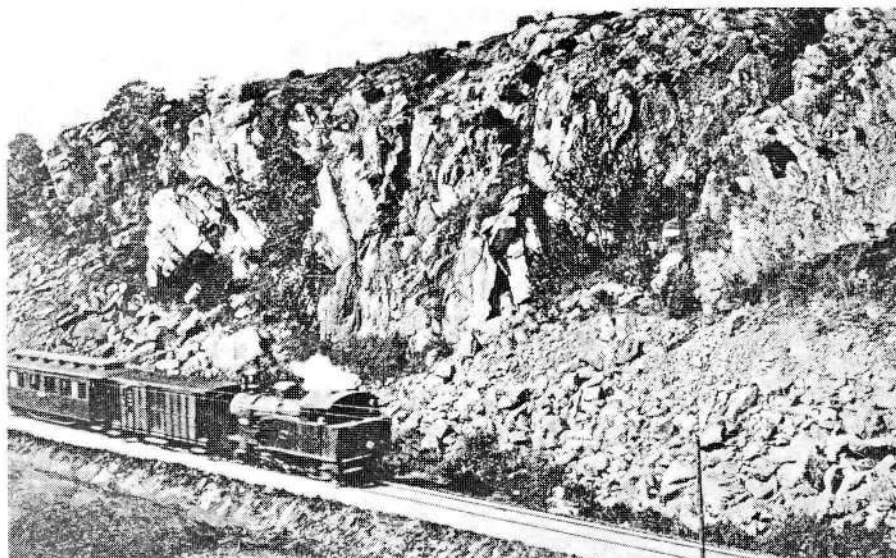
vi i kronerne, i næste øjeblik har banen skåret sig ned mellem rødderne, nu en lysning, pænt dekoreret med en stille skovsø, - ligger der og spejler den blå himmel, nu som for tusinde år siden.

I et gevaldigt ræb spyttede den ufordøjelige atter ud i det fri, landskabet har her skiftet karakter, det bakker og buler i én uendelighed, men de gennemgående linier er frie og utvungne, en pæredansk symfoni i jernbane-mol, musikken er skinnestødenes klikken og taktstokken telegraftrådenes runde bevægelser.

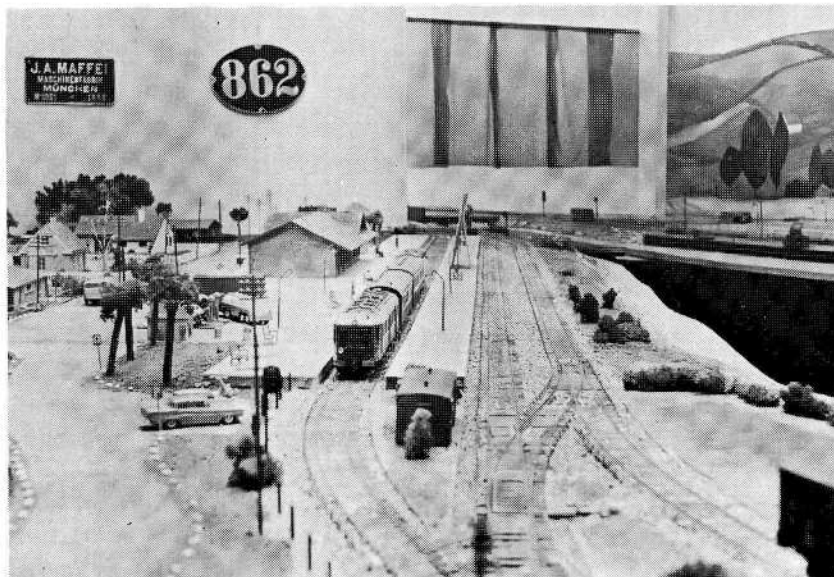
Der bliver lidt uro i kupeen, et par af vore medrejsende er begyndt at samle deres pakkenelliker sammen og udenfor er landevejen i et hop gået over banen og ligger nu som en nydelig parallel til sporet. Så øjner vi et hus, og så et til og så flere - der bliver tættere og tættere imellem dem - Lilleby har sagt goddag til os. Det er morsomt at iagttage disse småhaver, der grænser op til banen. Jeg er sikker på, at de er næsten alle lige pyntelige ud til vejsiden, men her i baghaven er man anonym, de jernbanerejsendes indtryk tæller ligesom ikke på samme måde som den, der færdes på fortov og vej. De er nu ikke alle lige rodede og man kan således danne sig et indtryk af, hvad der gemmer sig bag polituren.

Står husene nu skulder ved skulder, så er de også blevet højere, de yderste sporskifter bringer musikken ud af den ellers så rytmiske takt og opgivende - omend nølende - stilner det hele af, vi er ved perronen.

Bag stationsbygningens tagrygning tegner sig byens varehuse, etagebeboelser, rådhus og kirketårne. Med lidt fantasi kan man forestille sig, at dér ligger byens torv og ud fra dette



Vil man have klipper på anlægget er der ikke andre muligheder end de bornholmske baner, hvis forbilledet da skal være dansk - og det skal det da være - ikke?



Fra udstillingen på Østerport i 1963. For de tre fotos herfra gælder, at den sekundære udsmykning ikke er lykkedes ret godt.

Bemærk det flade udseende og anlæggets manglende evne til at falde ind med bagvæggen.

stjerner så hovedgader og stræder. Helt i baggrunden er byen klatret op ad bakkedragene medbringende sine snorlige villaveje og grønne haver.

Udkørslen fra Lilleby tegner sig på en noget anden måde. Der, op til den livgivende bane, har de vise fædre anlagt og indrettet de nødvendige industriarealer. Større virksomheder har eget spor, andre kan betjene sig af let adgang til læssespor, ramper og pakhuse og området er da også præget af en livlig og travl aktivitet.

På én gang åbner landet sig atter for os, et sted i nærheden skal der efter sigende ligge et stenbrud, der endnu betjener sig af tipvognsbane og gravemaskiner af ældre dato, men varmen og trætheden har indfundet sig - det blev passeret medens jeg lydeligt var slumret ind.

Foranstående er ikke indledningen til en af de sædvanlige "tørvehthrillers", men anført til erindring om det område, der ligger uden for jernbanen, sådan som vi sikkert har oplevet det mangfoldige gange på vore rejser og som vi også meget gerne skulle kunne genkende det, om vi havde haft muligheder for at betragte det igennem vore egne vinduer i modelbane-toget.

Byerne og landskabet er den indpakning eller indramning om man vil, som jernbanen bliver præsenteret i, og det er derfor af stor betydning for helhedsindtrykket at også denne side af vort arbejde bliver vist den fornødne interesse og omhu. Om man så skal ud og tage farveprøver af blade og jordarter eller udmåle plovfurens bredde og længde i samme omfang som vi gjorde det, når vi mavede os ned under en godsvogn for at fravriste bremsetøjet og

Selv om banen er flad behøver landskabet ikke at være det.



undervognen deres hemmeligheder vil vel nok være at gå til unødvendige yderligheder.

Her vil det være nok så relevant om vi, når lejlighed byder sig, studerer kunstmalerens virkemidler, farvevalg og gængse unøjagtigheder, når han overfører sit indtryk af naturen på lærredet. Emnet bliver iøvrigt ret så aktuelt når vi må stoppe den tredimensionale opbygning af landskabet og videreføre billedet på den flade væg. Det mere stationære udstyr så som bygninger, haver, hegn og lign. har så meget til fælles med konstruktionen af vort rullende materiel, at det ikke burde volde mange vanskeligheder. En meget anvendt fidus er den, at nævnte sekundære tilbehør bygges i en lettere omsættelig målestok som f.eks. for spor 0 1:50 og for spor H0 1:100. I praksis vil det ofte bibringe tilskueren det indtryk, at der er en større afstand mellem banelinien i forgrunden og den bagved liggende bondegård.

Som duelighedstegn og garanti for at banens tekniske standard er i bedste orden står køreplanskørslen, og først når denne efter flere gentagelser har kunnet afvikles gnidningsløst kan vi trække vejret lettet igen, men - hvorledes konstateres et landskabs fuldkommenhed? Skal det være en koloristisk oplevelse, nikker vi genkendende til Pærekøbing med omegns flade kedsommelighed eller er det så virkelighedstro, at vi må tage os selv i at få lyst til at gå på æbleskud i gartneriets frugthave?!

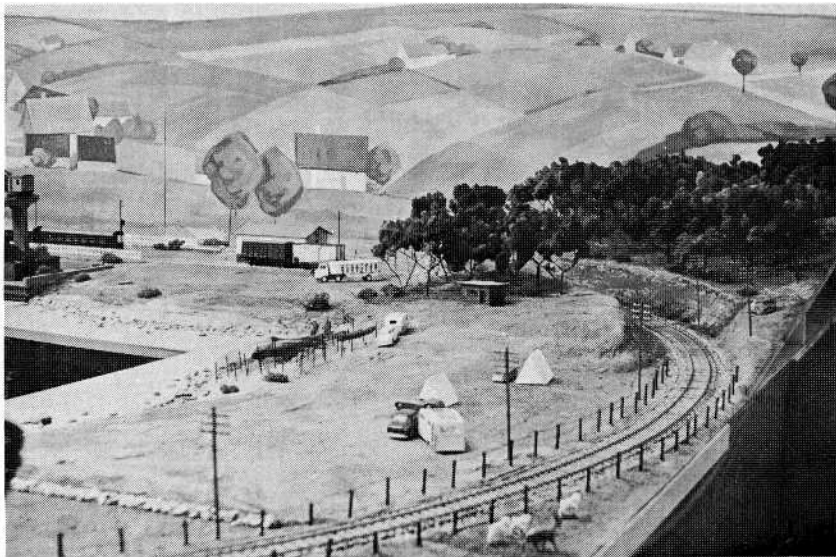
Spørgsmålet kan ikke besvares - og dog. Uden at ville fornærme nogen, så tænker jeg ofte ved synet af enkelte modeljernbaner, at her ville det have været nok så rationelt, om man havde ladet godstransporten afvikle pr.

trehjulet budcykel og iøvrigt indrette med gågader. I andre tilfælde, og det er da heldigvis så langt de fleste, kommer man slet ikke på sådanne tanker, men i disse tilfælde er landskabet da også puttet ind mellem stationerne på en sådan måde, at der ikke et eneste øjeblik kan herske tvivl om jernbanens eksistensberettigelse, - og så er spørgsmålet blevet helt overflødig!!

Nu er det ingen sag at sætte sig hen og brygge nogle forholdsvis letkøbte teoretiske og kritiske betragtninger sammen, papir er jo som bekendt meget tålmodigt, men når man så er kommet så langt, at tiden er inde til at få flettet de mere værdifulde råd og vejledninger ind i stoffet, ja, så må spekulatoren til at arbejde for højtryk, for selvfølgelig ville vi da alle bestræbe os på, ved modeljernbanen, at få det virkelighedstro samlet på en dekorativ måde i skøn forening med mekanikken.

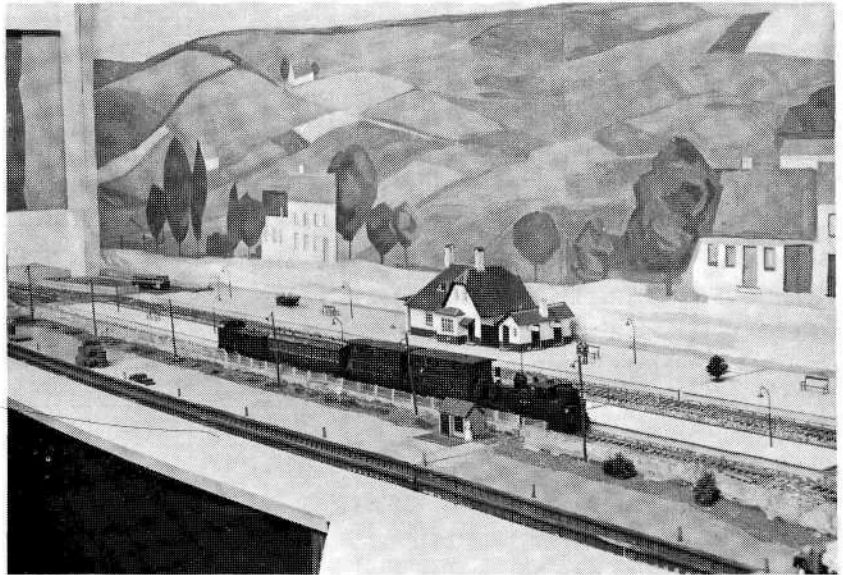
Er situationen så imidlertid den, at den plads vi råder over sætter en naturlig grænse for vore lyster og vor aktivitet, eller gør andre forhold sig gældende, der kræver særlige hensyn, ja så må vi jo gøre op med os selv, finde ud af hvad vi, udover almindelig virke-trang, ønsker os med vor lille jernbane, for derefter at prioritere i den foretrukne rækkefølge.

Eksempelvis må den som ønsker mange stationer, rangerbanegårde og indviklede køreplaner udvikle sin jernbane på bekostning af landskab og længere kørestrækninger mellem stationerne. Modsætningen hertil vil så være den, for hvem modeljernbanen er midlet til at udfolde sine kunstneriske begavelse og hvor dekorative landskabskompositioner kun levner



Fra udstillingen på Østerport i 1963.

Fra udstillingen på Østerport i 1963.



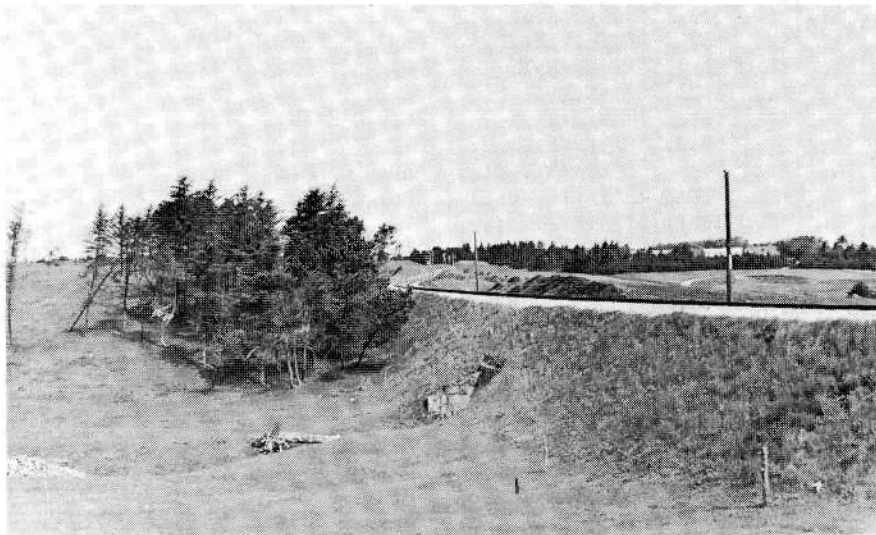
plads til beskedne landstationer og forenklet linieføring.

Uanset hvilken af de nævnte retningslinier man måtte vælge som udgangspunkt og rettesnor for sin jernbane, så har der med tiden udviklet sig en teknik, hvis grundprincipper burde være at genfinde i alle nutidige modeljernbaner.

Vore forgængere og flere nutidige var, eller er, af den opfattelse at modelbanen, af hensyn til ønsket om et fast og sikkert underlag, måtte anlægges på en solid og urokkelig bordplade. På dette plane område lå sporet, der efter endt prøve kørsel blev garneret med bjerge og bakker af gips eller andet materiale, undertiden så massive, at de også vægtmæssigt må have kunnet overholde målestokken. En sådan jernbane er naturligvis ikke flad, der er bare det kedelige ved den, at dens bakker lig-

ner lige præcis, hvad de netop er: kunstige strukturer oprejst på et plant underlag, bjørnegrotten eller abeburet i Zoologisk have om igen.

For at undgå denne lidt kedelige "misforståelse", så må vi af med bordpladen og på et nutidigt anlæg er denne derfor erstattet af åbne rammer (på ben), således at landskabet nu frit kan bølge og udfolde sig uden hensyn til et fast udgangspunkt. Stationerne vil stadig kunne anlægges på plane underlag, faste plader, der som små øer lægges ind på rammens tværafstivninger, men ikke nødvendigvis i samme højde, og som så i henhold til den planlagte linieføring er indbyrdes forbundet ved på profilskårne spånplader, der bygger bro imellem dem, at anlægge sporet. Disse broer er igen enten understøttet på tværribberne ved "bropiller", eller tværribben er blevet forsænket i forhold til "bord" rammens overhøjde.



Velegnet motiv til modeljernbanen (fra Hobro-Løgstørbanen).

Det skelet, som dette arbejde vil resultere i, må selvfølgelig være af en nogenlunde solid konstruktion, spørgsmålet er så bare, hvor bastante skal knoglerne være, og hvor meget "finere" snedkerarbejde skal vi indstille os på.

Forhåbentlig er man enig med mig i, at ramme, ben og ribber ikke bør være mere end 2 x 2 eller 1 x 2 tommer lægtetømmer (stige-træ), idet det ikke er tømmerets dimensioner, men antallet af ben og ribber med tilpasse tværafstivninger på benene, der er afgørende for stivheden. Det finere snedkerarbejde kan udføres dersom man evner det, men enkelt korslægning skruet sammen vil lette arbejdet, og forresten gad jeg nok se den, som hen ad vejen, pludseligt erfarer, at det ben eller den ribbe af hensyn til uforudsete vanskeligheder må flyttes, og så må igang med at brække sine fint forarbejdede snedkerier op igen, - næ!, så er det ulig lettere at pille to eller tre skruer ud.

By og station er banens livgivende kilder, de burde derfor tilkomme en hel del mere plads og opmærksomhed end vi egentlig har råd til, forstået på den måde, at skal det tage sig ud som antydnet i indledningen, så bliver der ikke megen luft mellem stationerne.

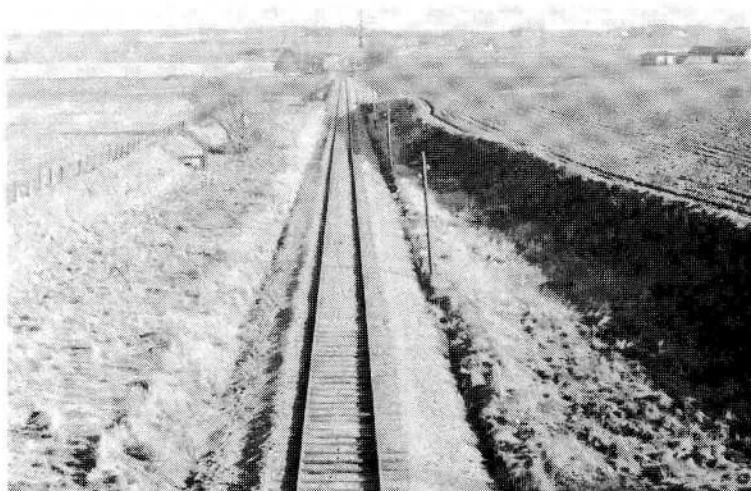
Her må vi udnytte det billede sådan som det ofte tegner sig i virkeligheden. Stationen ligger i byens udkant, eller det, som en gang før byen fik vokseværk og jernbane, var overgang mellem by og fælled og derfor velegnet for sådanne nymodensheder.

Trækker vi derfor station m.m. så langt frem til forkanten som muligt, så vil vi kunne udnytte bagpladsen til at illudere bymæssig bebyggelse med hele eller halve huse og gader, resten af byens borgere må så finde sig i, at

deres huse og butikker er malet op på den tilgrænsende bagvæg. Denne sidste opgave er måske netop noget af det allervanskeligste, især da for den som ikke ejer evnen til at formulere sine ønsker med pensel og palet. Roder vi imidlertid december månedens mangfoldige julekort igennem er det ikke utænkeligt, at flere af disse indeholder motiver, egnede for vort vægmaleri og da der findes en teknik for den uøvede til at overføre sådanne studier til større størrelser, ja så er opgaven ikke uløselig. Vi vil foreløbig lade by og maleri blive ved dette, men jeg lover at komme tilbage til emnet i en mere detaljeret omtale.

Hvor enby og station nu er anlagt på plade eller i terrasser så er resten af banen foreløbig anlagt som de førromtalte broforbindelser, der slynger sig mellem stationerne og hvor vi nu kan gå i gang med at fylde landskabet ind på de åbne områder. Her vil det nok være gavnligt at anføre, at det ikke vil være til nogen skade, om vi, medens modeljernbanen endnu var på tegneboardsstadiet, også havde udarbejdet nogle snittegninger, der angav landskabets udseende i tværprofil, samt sikrede os at vi ikke på noget tidspunkt havde anlagt stigninger på banen, der overskred de tilladte eller for trækraften overkommelige promiller. Ideer og inspiration til landskabet henter vi først og fremmest ved studier i naturen og den fotokyndige jernbaneven, som på grund af nedlagte baner, manglende damplok og modernisering af jernbanerne i al almindelighed, der nu føler sig arbejdsløs, kan passende benytte sine evner og udstyr til at samle sine indtryk af det landskabelige i kukkassen.

Et andet inspirations- og hjælpemiddel er studiet af landkort. Ikke ligefrem globus eller



Nok er Danmark et pandekageland, men alligevel. (GDS mellem Vejby og Ørby).





Den hvide himmel i baggrunden kunne ligeså godt have været væggen i værelset.

automobilkort, men kort med indtegnede højdekurver eller måske nok så forståelige, de kort vi finder i turistbrochurer, der er en mellemting mellem en skitse og et rigtigt landkort.

Arbejdsomt ser resultatet af vore studier sådan ud, at der med baneunderlaget og ramme eller vægside som endepunkter, mellem disse oprettes, i henhold til landskabets strukturer, profilerede tværstykker, som enten kan være forarbejdede af masonitplade, karton, bukket jerntråd eller andet til formålet egnede materiale. Den indbyrdes afstand mellem profilerne bør være omkring en femten cm. og en blanding af stive profiler og jerntråd vil nok derfor være anbefalelsesværdigt. Ved at sigte med øjet på langs ad de nu opståede konturer kan vi allerede på dette tidspunkt gøre os nogle ret sikre indtryk af, om det endelige resultat vil forekomme naturligt. Skulle dette ikke være tilfældet, støder de øje og indtryk, er ændringer lette at udføre.

Hønsenet kan nu spændes ud over skelettet, idet det stiftes langs de faste sider og bindes med tyndt ståltråd til ribben af jerntråd. Sådan noget hønsenet kan være ret så stridigt når det skal bringes til at bugte og bølge og det vil derfor være praktisk at klippe det ud i ikke alt for store stykker. Som dække på hønsenettet kan vælges - enten avispapir eller sækkelærred.

Avispapiret, der jo har den fordel, at det er billigt i anskaffelse, klippes i strimler på 10 cm bredde, smøres ind i et tykt lag tapetklister, som vi lader trække i en 4-5 minutter. Derefter tapetserer vi det på plads. Det skulle ikke volde nogen vanskeligheder at få det opblødte papir til at føje sig efter underlaget, men det er vigtigt - og det kan godt være lidt

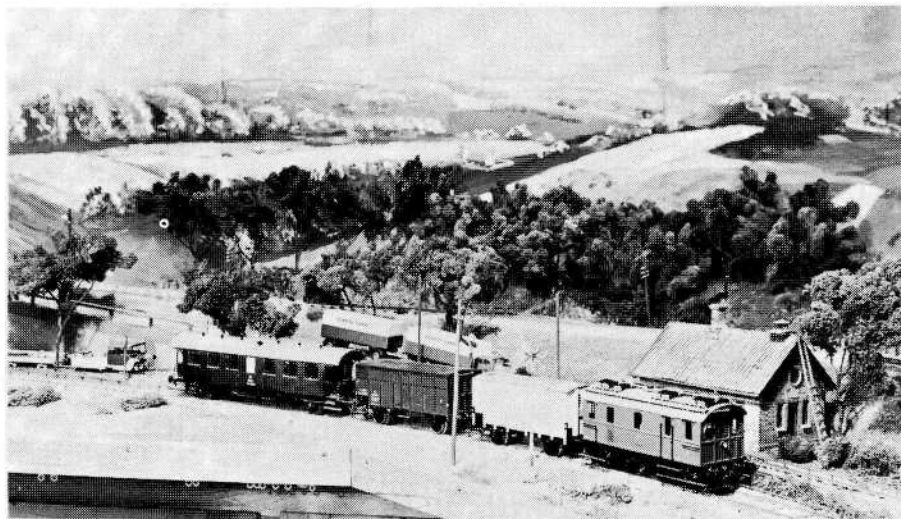
irriterende - at papirdækket skal bestå af mindst fem lag.

Sækkelærredet, hessian eller lagenlærred kan også anvendes, og behandles på samme måde som papiret, dog kan vi godt tillade os at gå op til bredder på 30-40 cm. Det er her vigtigt at lærredet får rigelig væde og god tid til at lade sig bløde igennem, så meget desto lettere vil det være at føje mod underlaget. Man kan med held klippe hønsenettet i stykker hist og her, bukke de fremkomne trådender "lige ud i luften", presse dem igennem lærredet for atter at bukke dem tilbage igen.

Når papir eller lærredsdække er tørt, påføres et 7-8 cm lag afretningsmasse, der i forvejen er udrørt i vand til en konsistens som lind havregrød. Afretningsmassen kan gå under forskellige navne, men det er det materiale, som linoleumspåleggere anvender til udsparing af gulve o.l., så det skulle ikke være vanskeligt at forklare sig, når det indkøbes hos farvehandleren. Materialet udmærker sig ved en forholdsvis lang tørretid, der tillader os en efterglatning eller dupning af overfladen, samt at det i afhærdet tilstand har næsten keramisk hårdhedsgrad.

Den omtalte efterglatning udføres med halv våd pensel eller svamp, eller med de af os selv opfundne værktøjer, tildannet så det spor de efterlader enten resulterer i en landevejsgrøft eller et nypløjet stykke bondeland.

På de områder, der senere vil blive til skov eller krat, spiller overfladekarakteren ingen rolle, men til gengæld må vi sikre os, at lagtykkelsen er tilstrækkelig til at træerne kan få fodfæste. Græs og kornmarker bør nok være glattet mest muligt, de skal senere "beplantes" med farvet savsmuld eller groft sand, og selv



om der endnu ikke er opfundet den helt naturtro metode til efterligning af græs, roetoppe eller diverse kornsorter, så er der ikke grund til at gøre overfladen mere toppet end højst nødvendigt.

På større anlæg kommer vi undertiden ud for at skulle foretage en vandring hen over skove og marker, men da det siger sig selv, at så følsomt og spinkelt et underlag ikke lige netop er velegnet til en "avet om", så vil det være uhyre fornuftigt om vi på nuværende tidspunkt anlægger nogle fodtrin eller landingspladser, der sikrer denne færdsel. Eksempler på sådanne ståsteder vil være sportspladser, en særlig flad mark, parkering eller en sø, der af hensyn til formålet har fået sin egen helt sikre og solide støtte til gulvet.

Overgangen fra anlæg til væg skulle meget gerne være udført på en sådan måde, at beskueren ved første øjekast ikke straks kan afgøre, hvor det ene ender og det andet begynder. Det skal med andre ord bringes til at flyde ud i hinanden, og en virkning af denne art kan med rimelighed opnås ved at trække landskabet skråt op mod væggen og bemaling i samme kulører, der først toner ud et stykke op ad væggen. Kulisser som halve huse med den manglende halvdel malet på vægfladen eller vegetation, der i farvetoner falder ind med det bagved liggende er gode virkemidler.

Vi skulle måske også have beskæftiget os lidt med diverse malemidler, valg af kulører o.s.v., men emnet er så stort, at det næsten ikke er til at få ende på. Herr J.H. Ahern har på engelsk udgivet en bog: Miniature Landscape Modelling, der som titlen antyder alene beskæftiger sig med dette emne og da bogen er gen-

nemillustreret, betyder det såmænd ikke så meget om ens engelske kundskaber ikke er de bedste. Bogen er absolut anbefalelsesværdig for den, som ønsker emnet udvidet i større omfang end det har været mig muligt her.

Jeg havde egentlig tænkt mig at slutte dette emne her, men jeg er kommet i tanke om flere aspekter, der fortjener en omtale, så derfor slutter artiklen nok her, men der vil følge en fortsættelse.

ADAM

Billedtekster til artiklen om jernbanefærger:

Side 9: Stemningsbillede fra Glyngøre, august 1952. Færgeren er Glyngøre og lokomotivet K 587 (foto: Dancker-Jensen)

Side 10: H/F Prinsesse Alexandrine på værftet i Helsingør i 1905 (det må være i anledning af ombygningen) (Jernbanemuseet).

Side 11: H/F Prinsesse Alexandrine efter ombygningen (Jernbanemuseet)

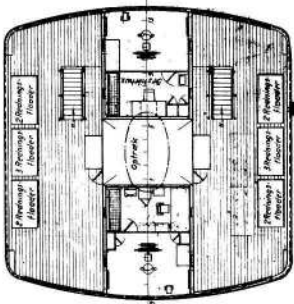
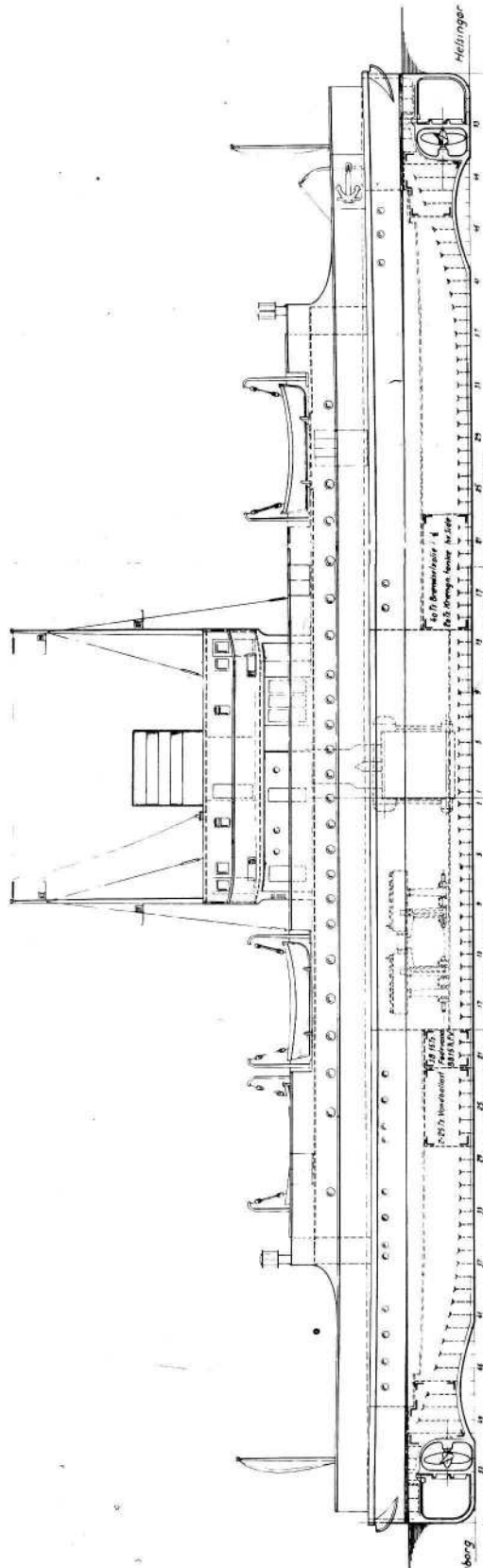
Side 12: D/F Prins Christian (Jernbanemuseet)

Side 14: Et nyopdukket billede af H/F Fredericia (Jernbanemuseet)

Side 15: D/F Prins Christian i Korsør 1953 (foto: Dancker-Jensen)

Side 16-17: D/F Prins Christian ved leveringen (Jernbanemuseet)

I dette nummer finder De tre tegninger af færger, nemlig Orehoved (stillet til rådighed af Helsingør Skibsværft) og Prinsesse Alexandrine såvel i skikkelsen før som efter ombygningen.

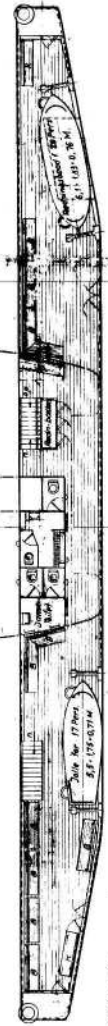


**D.S.F. Orehoved**

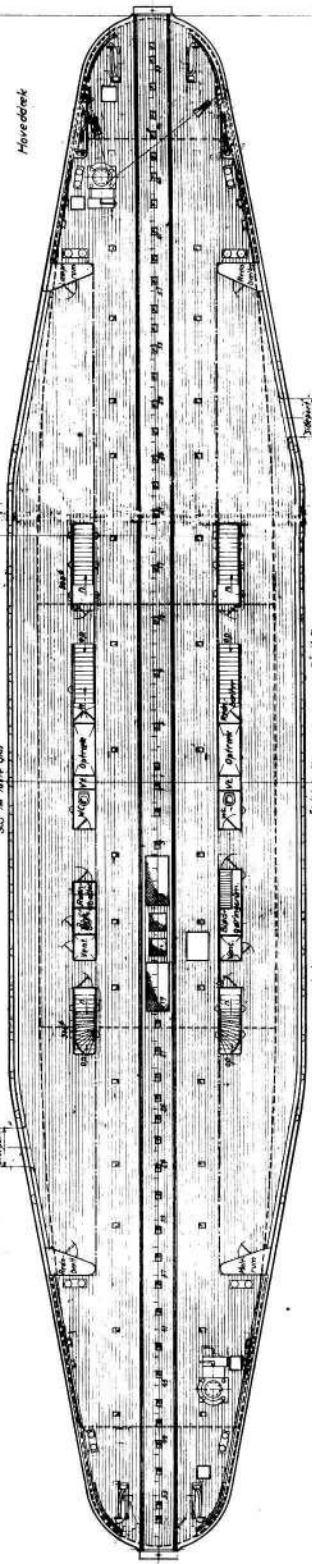
Dimensioner:  
 Længde udk. paa Jæerne 67,904 M.  
 Største Bredder over Vinger 43,106 "  
 Dybde fra Ok til Dekkethjæl Ok i Bort 10,915 "  
 Dybde fra Ok til Dekkethjæl Ok i Bort 4,602 "



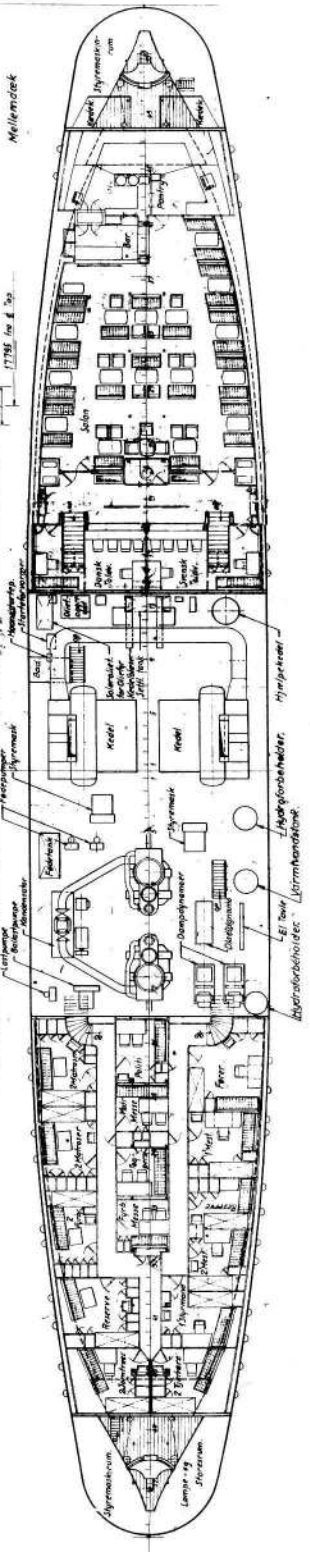
Promenadedeck



Hoveddeck



Mellendek



Lægedek

borg

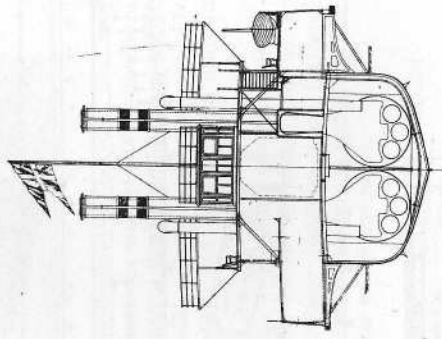
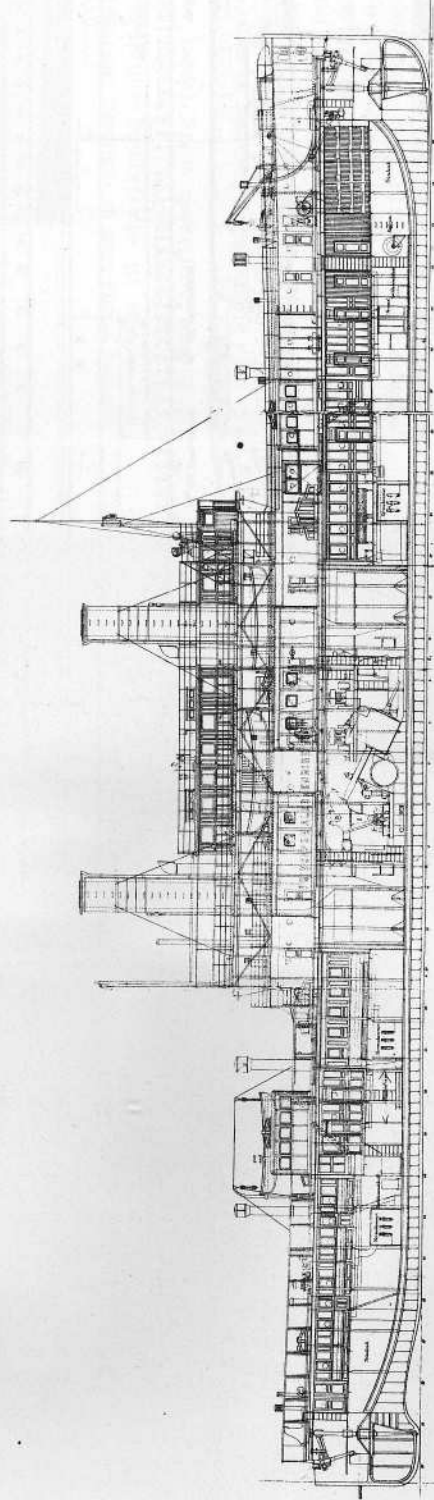
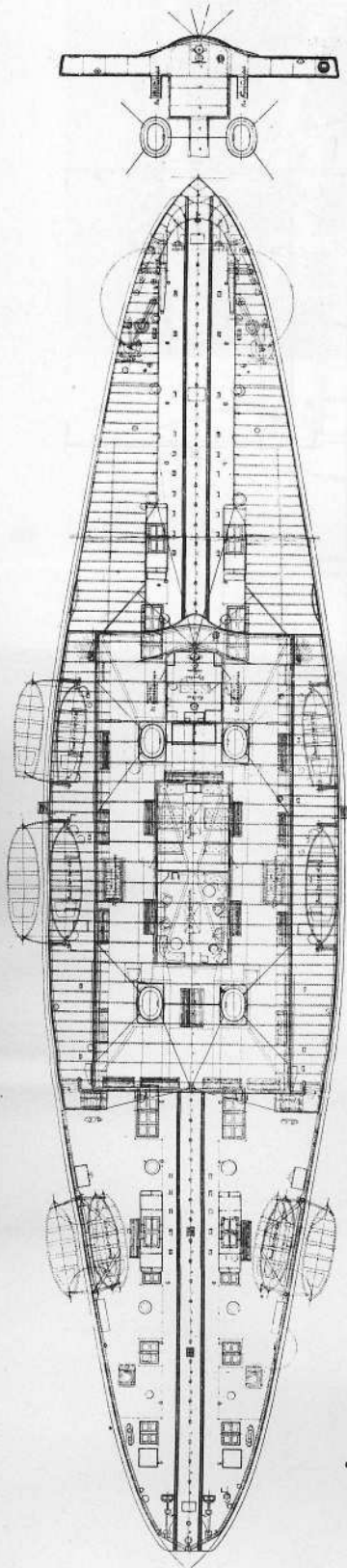
Hellingar

B-bank  
 K-Smiltasser

305 % af Højde

1785 fm 4.30

Hydroforbeholdning  
 Lægeforbeholdning  
 Lægeforbeholdning  
 Lægeforbeholdning



-----

Langde over Skovene	86,867 m.
" mellem Besenstaklæerne	86,467 "
Stærke Bælte over Vingene	18,751 "
" " paa Spant	10,915 "
Dybfide	6,096 "
Dyfgaende	5,696 "

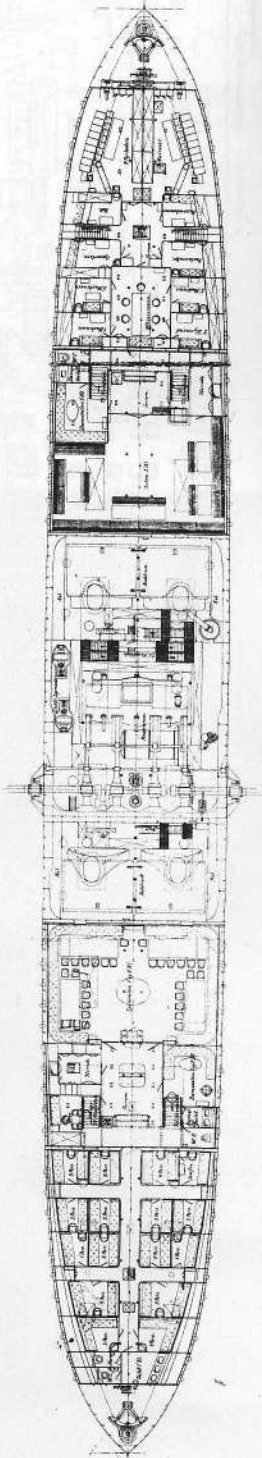
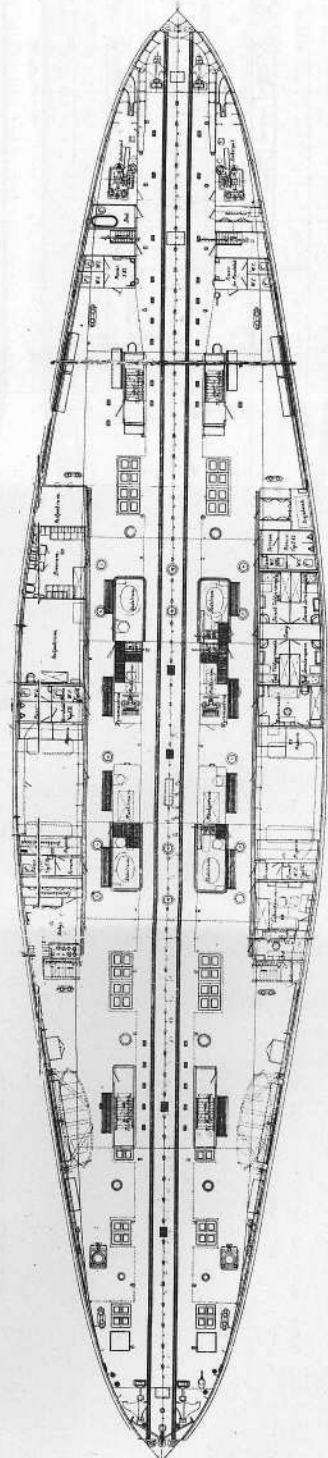
# "Brinsøe Alexanderine" Dybfarge.

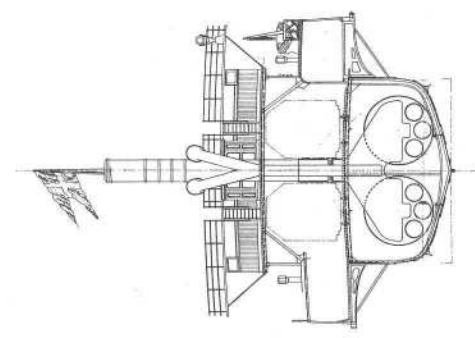
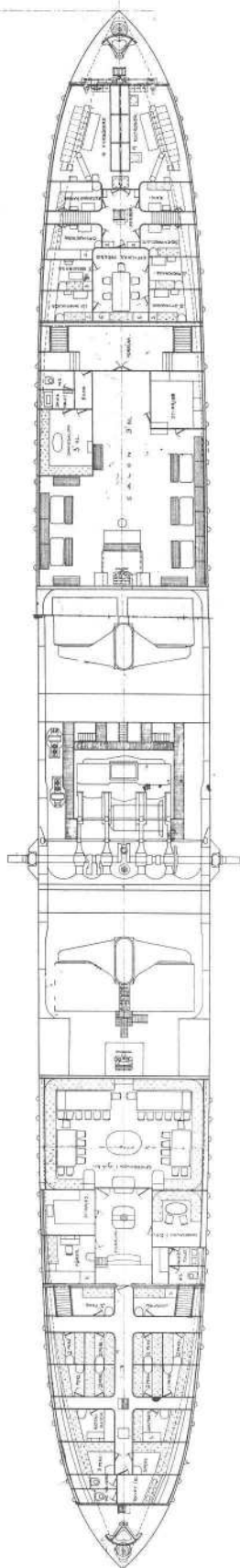
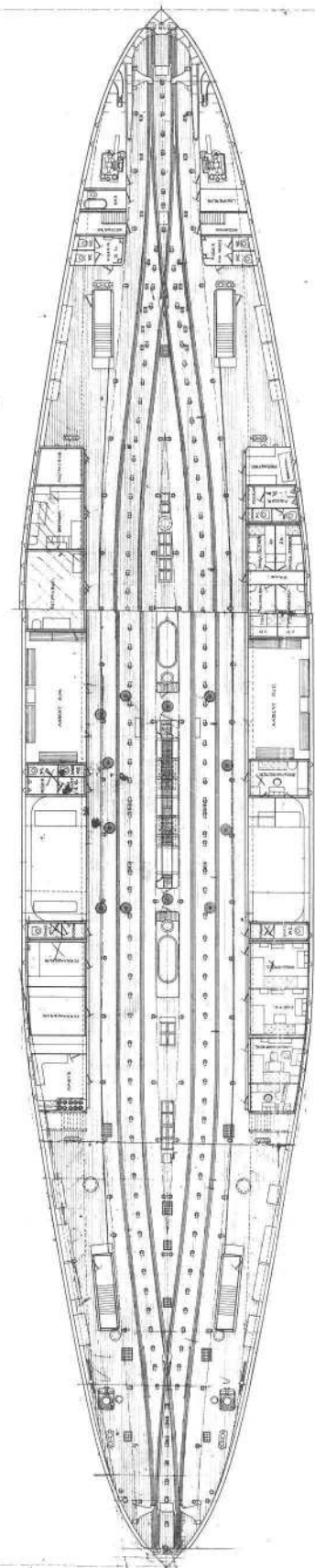
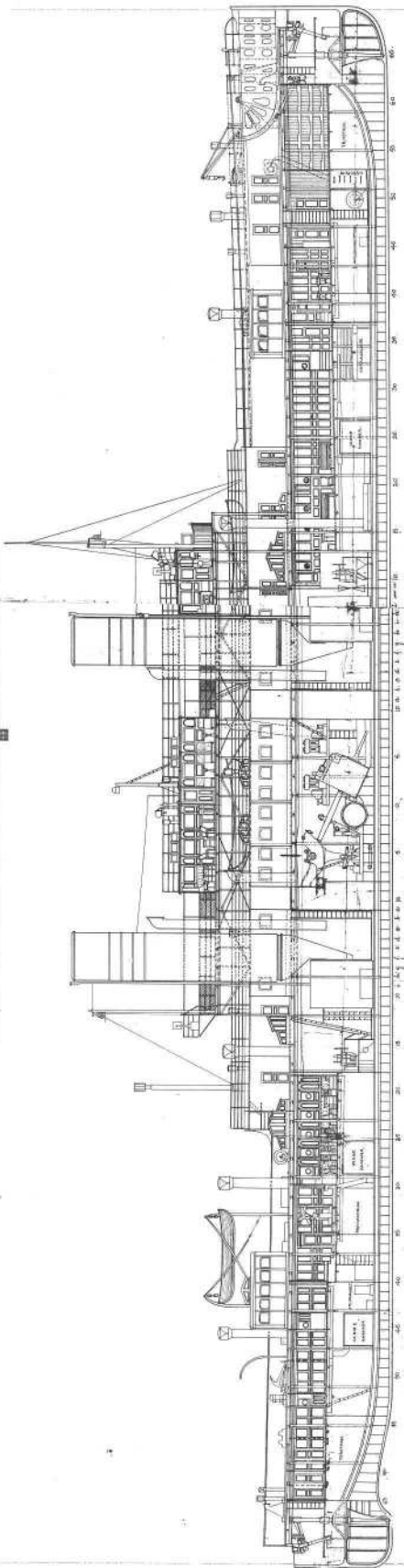
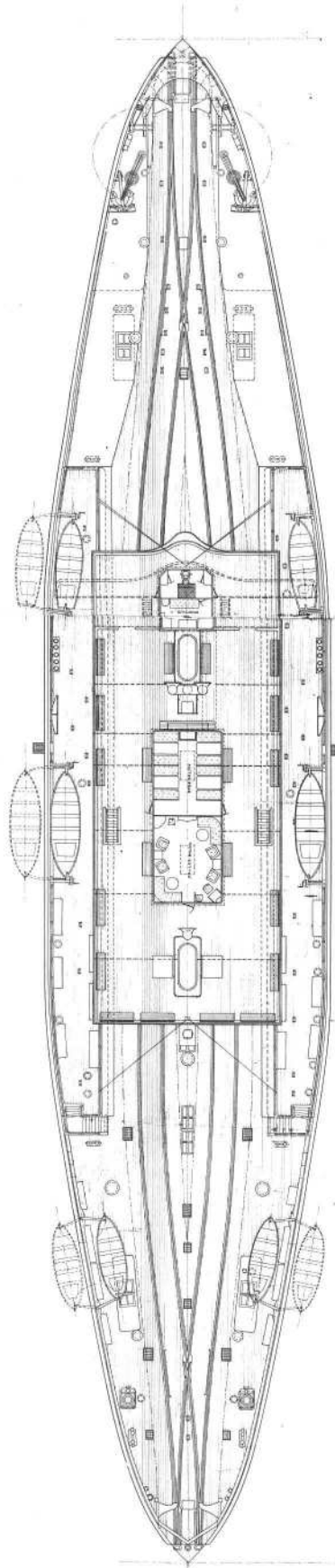
Kjøbenhavn, April 1904.

De danske Statsbaner.

Druckere hos Maskinarbejdningen.

Brinsø



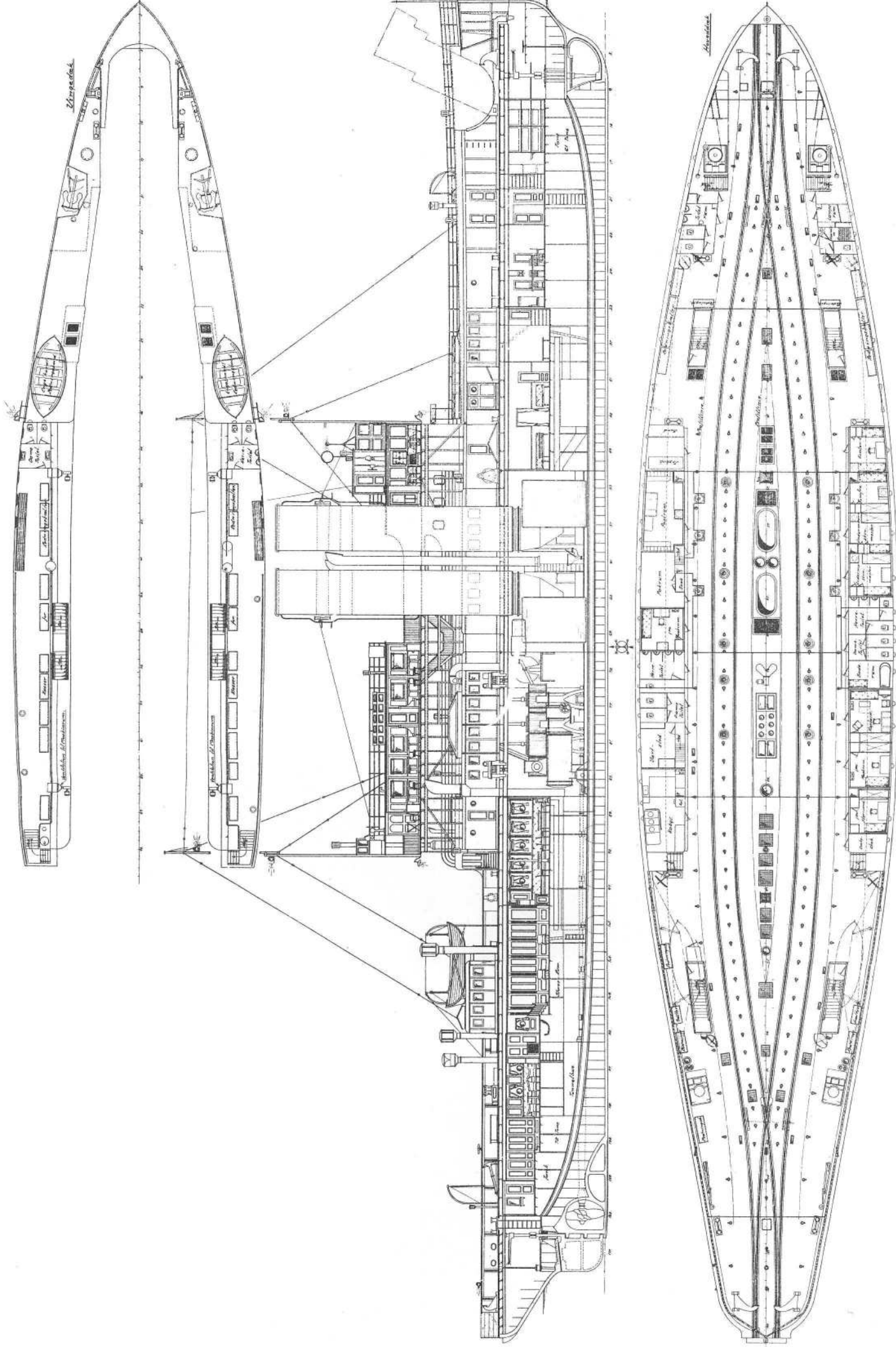


LÅNGDE OVER STYRNE ..... 101,747 m  
 LÅNGDE MELLEM PÆRRENDIGLÆRERNE ..... 101,347 m  
 STØRSTE BREDE OVER VINSERNE ..... 18,761 m  
 STØRSTE BREDE PÅA SPANT ..... 10,973 m  
 DYBDE MOULDED ..... 6,096 m

PRINSESSE ALEXANDRINE  
 HJULFÆRGE

# PRINS CHRISTIAN

BYGGET PAA A.S. HELSINGØRS JERNSKIBS-  
OG MASKINBYGGERI I 1903



# Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

DANSKE JERNBANEFÆRGER VI (1. del)

Dampfærger til Østersøoverfarterne.

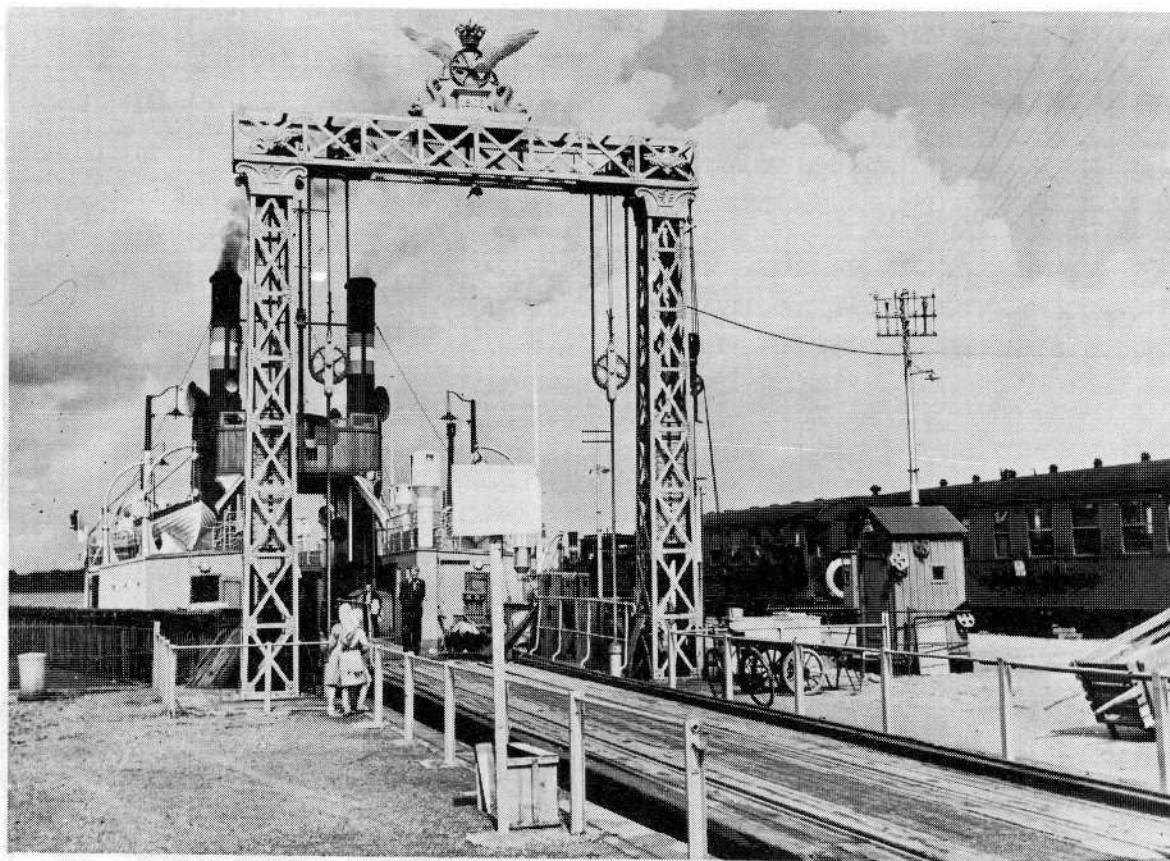
Den 1. juli 1886 åbnedes jernbanestrækningen Nykøbing Fl.-Gedser for offentlig trafik, og samtidig påbegyndtes sejladsen mellem Gedser og Warnemünde med forskellige tyske hjuldampskibe. Forventningerne til den nye rute var forståeligt nok store, men blev ikke opfyldt, da det viste sig, at de hidtil eksisterende forbindelser til Tyskland dels via Korsør-Kiel og dels over Vamdrup fremdeles var de foretrukne.

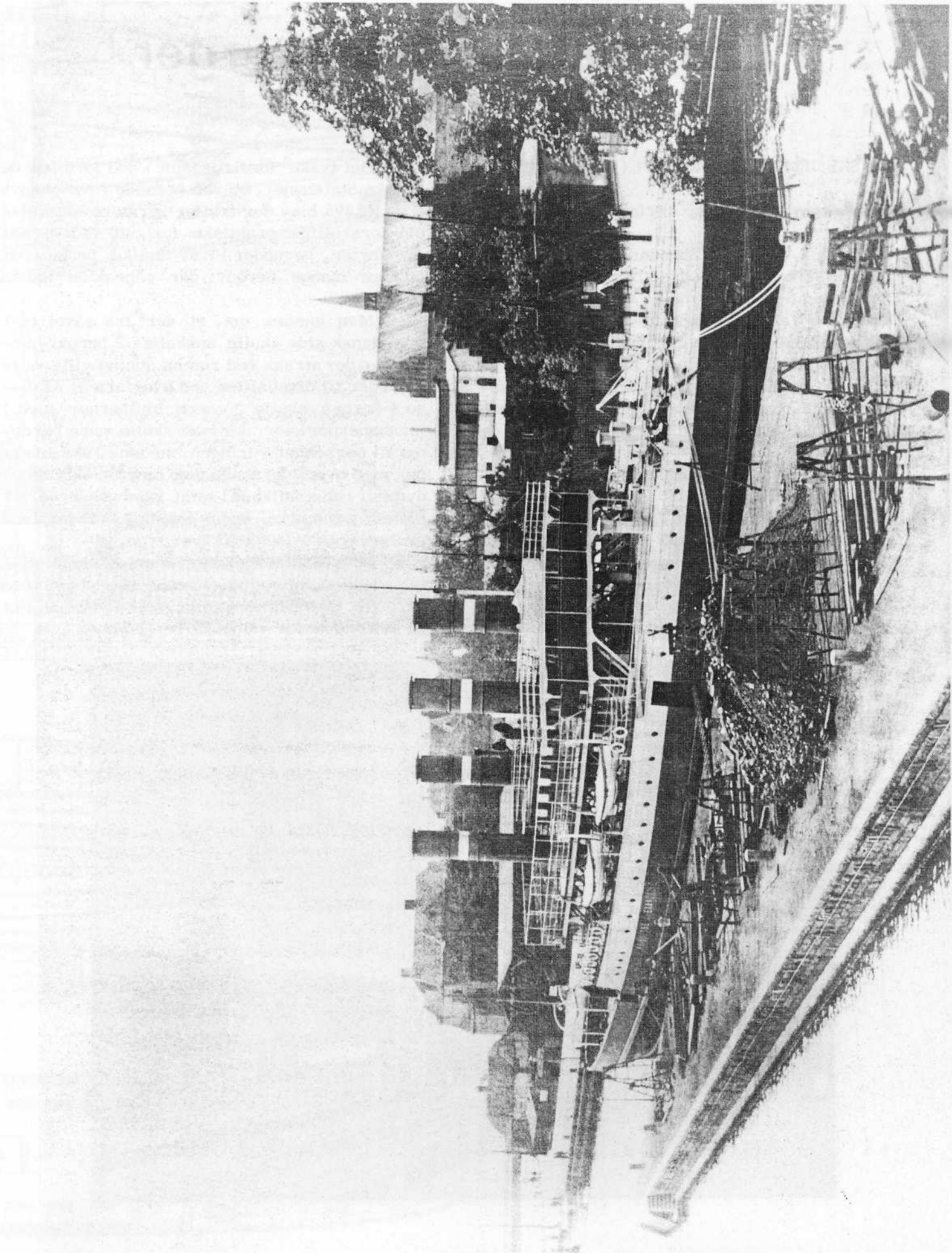
Dette forhold resulterede i 1898 i en henvendelse fra de mecklenborgske Statsbaner til de danske Statsbaner med forslag om, at overfarten Gedser-Warnemünde ændredes således, at overfarten skulle besejles af færger, der kunne overføre jernbanevogne, og at havnene i henholdsvis Gedser og Warnemünde udbyggedes i overensstemmelse hermed.

Det tyske forslag faldt i god jord hos de danske Statsbaner, og ved et møde i København i april 1898 blev der truffet nærmere afgørelse om forskellige praktiske forhold vedrørende overfarten, herunder bl.a. hvilke færgetyper og hvor mange færger, der påtænktes indsat på ruten.

Man enedes om, at der fra såvel tysk som dansk side skulle anskaffes 2 færger, således at der straks ved rutens åbning ville være 4 færger til disposition ved overfarten. Af disse 4 færger skulle 2 være hjulfærger med 1 jernbanespor hver, der især skulle være beregnet til personbefordringen, medens 2 skruefærger med hver 2 jernbanespor navnlig skulle benyttes i godstrafikken samt som reserve for hjulfærgerne bl.a. under isforhold. Hvert land skulle bygge 1 færge af hver type.

De trufne aftaler ser med nutidens øjne lidt ejendommelige ud, og med den viden vi nu har, var de også uheldige. Men lad os se lidt på motiverne for valget af færgetyper.







Med hensyn til anskaffelsen af en hjulfærge til personbefordringen må man erindre, at man med de hidtil anskaffede hjulfærger kun havde haft gode og tilfredsstillende resultater. Skibstypen havde i en længere årrække vist sig overordentlig driftssikker, og hvad var vel mere naturligt end at fortsætte linien. Ved kun at give færgen 1 jernbanespor opnåedes en hurtig og sikker ombordsætning og ilandtagning af jernbanevognene, idet man derved undgik de stabilitetsproblemer, man havde ved de ældste 2-sporede hjuldampfærger, således som det er omtalt under afsnittet om de 2-sporede hjuldampfærger til Storebæltsoverfarten og København-Malmø overfarten. Ligeledes øgedes mulighederne for en bedre aptering på færgens hoveddæk, hvilket kun ville være en fordel for et skib, der skulle betjene en gennemgående international rute.

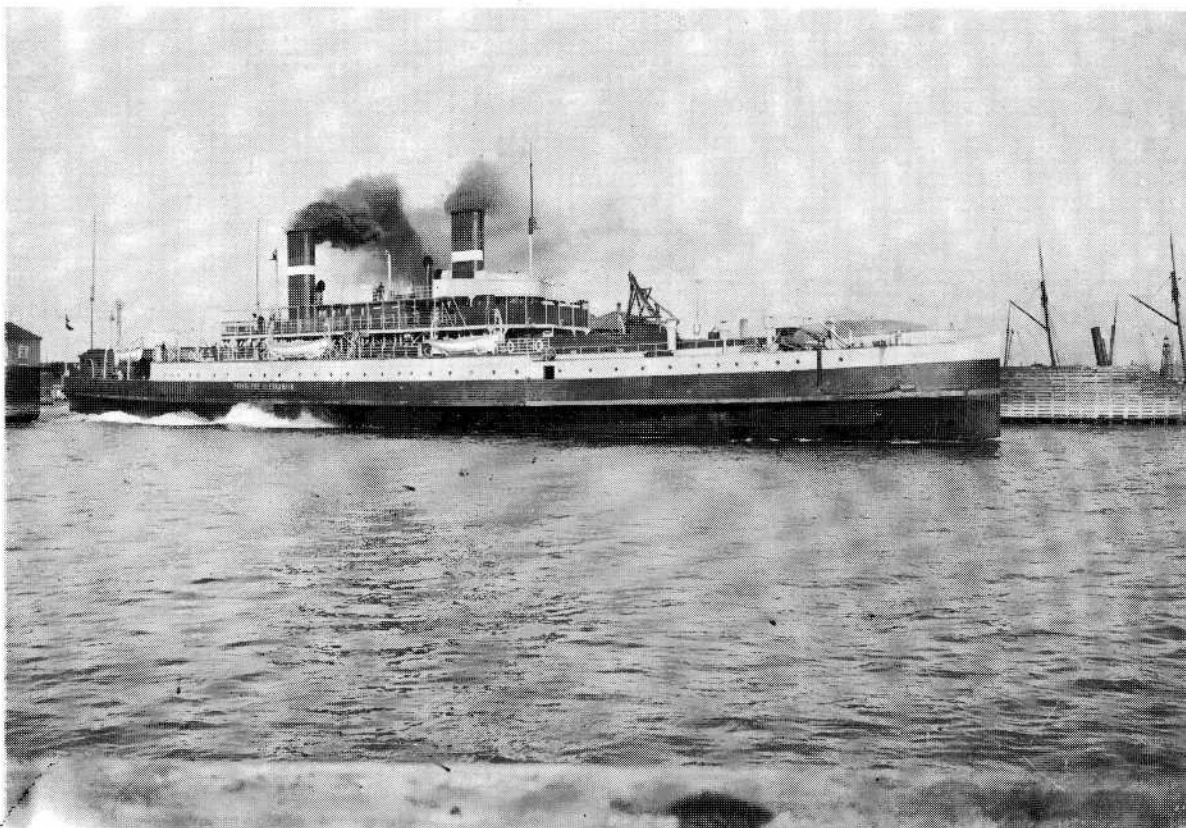
Hvad angår skruefærgerne så var motivet for anskaffelsen af disse, at der derved tilvejebragtes en god kapacitet for godsbeholdningen, som jo ikke i samme grad fordrede hurtig rangering som personbefordringen. Herved kunne hensynet til eventuelle stabilitetsproblemer bedre tilgodeses. Desuden var det nødvendigt med færger, der kunne forcere isen i vintermånederne, hvad hjulfærgerne som bekendt ret hurtigt fik vanskeligt ved.

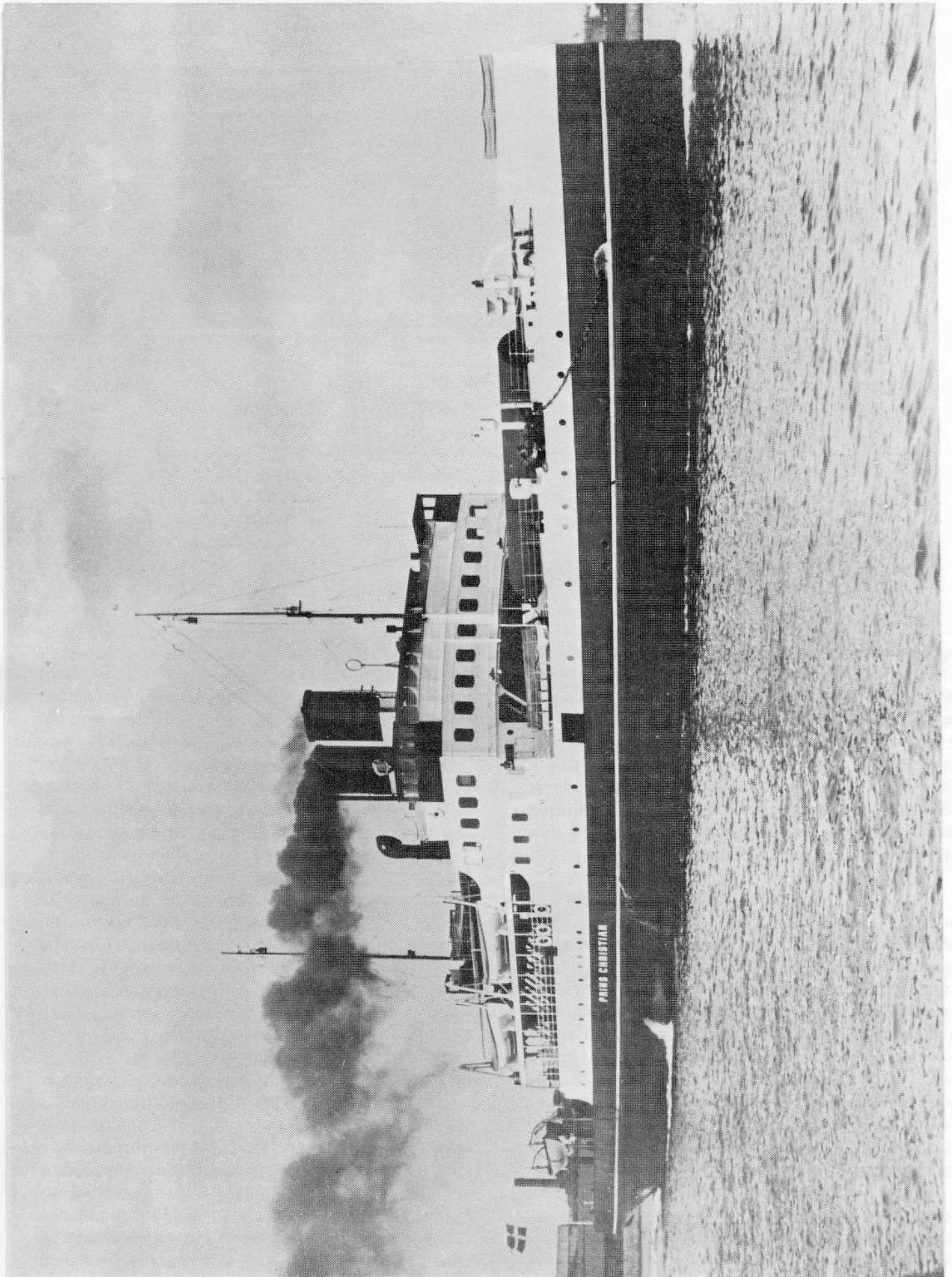
For de danske Statsbaner ville det have været en fordel, om der ved den nye overfart havde kunnet benyttes færger, der svarede til eller i det mindste kunne ombyttes med de allerede eksisterende Storebæltfærger.

Dette blev imidlertid ikke tilfældet blandt andet som følge af, at farvandet mellem Gedser og Warnemünde er mere åbent end Storebælt, hvorfor de nye færger blev forsynet med bevægelige bovporte, hvad de dengang eksisterende Storebæltfærger ikke havde. Endvidere måtte de nye færger kunne sejle med højere fart end Storebæltfærgerne, idet overfartstiden ellers ville blive for lang, hvorfor de måtte bygges større end nogen af de dengang eksisterende dampfærger. Endelig fik færgelejerne en lidt anden form - efter tysk ønske - end ved statsbanernes øvrige overfarter.

Bygningen af de to danske færger blev udbudt i licitation, hvorefter det blev overdraget Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri at bygge skruefærgen, medens hjulfærgen skulle bygges af det tyske værft F. Schichau, Elbing, der som bekendt allerede tidligere havde leveret 2 færger til de danske Statsbaner. Priserne på de to færger var de laveste blandt de indkomne tilbud.

De nye Østersøfærger afveg begge væ-





sentlig fra de tidligere til de danske Statsbaner byggede færger, og derved indvarsledes en ny epoke indenfor færgefarten.

Hjuldampfærger, der fik navnet PRINSESSE ALEXANDRINE fik følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 86,87 m  
do. mellem stoppebommene: 94,46 m  
do. mellem forreste stoppebom og  
frispormærke: 76,38 m  
do. mellem bageste stoppebom og  
frispormærke: 70,97 m  
Største bredde over hjulkasserne: 18,75 m  
do. på spant: 10,98 m  
Bruttoregister-tonnage: 1733,4 t x)  
Antal kedler: 4  
Antal fyrsteder: 8  
Ildpåvirkningsflade: 764 m<sup>2</sup>  
Risteflade: 18,54 m<sup>2</sup>  
Kedeltryk: 13 kg/cm<sup>2</sup>  
Kulbeholdning: 70 tons  
Største kulforbrug pr. time: 1700 kg  
1 dampmaskine, 3-cylindret:  
diameter af HT-cylinder: 800 mm  
- - MT-cylinder: 1320 mm  
- - LT-cylinder: 2100 mm  
Stempelslag: 1600 mm  
Max. omdrejninger pr. minut: 36  
Hestekraft: Nominel 509, indiceret 2140  
Antal skovle pr. hjul: 10 bevægelige,  
materiale jern  
Diameter af hjul: 5970 mm  
Max. fart: 13,8 knob (på prøveturen 14,45)  
2 dynamoer  
Overførselskapacitet: 300 tons vogntlast x)  
5-800 passagerer med vogne, uden 900  
Byggeår: 1903

x) Tallene gælder efter forlængelse og ombygning i 1905.

Uanset at der i vingehusene var muligheder for indretning af større rum end i de ældre færger, var den væsentligste del af averteringen dog fremdeles under vogndækket. Midt i skibet fandtes maskinrummet, og foran og agten for dette var kedelrummene. Foran forreste kedelrum fandtes 3.kl. salonerne, der bestod af en stor herrekahyt med tilhørende stirrids og en mindre damekahyt samt toilet. Adgangen hertil skete gennem 2 nedgange fra vogndækket i hver side. Helt ude i forskibet fandtes lukafer og messe for en del af færgens menige besætning.

For 1. kl. og 2. kl. passagerer var der bag agterste kedelrum en spisesalon i hele skibets bredde, hvor der ialt var plads til 50 personer. Endvidere fandtes her en mindre damesalon med tilhørende toilet.

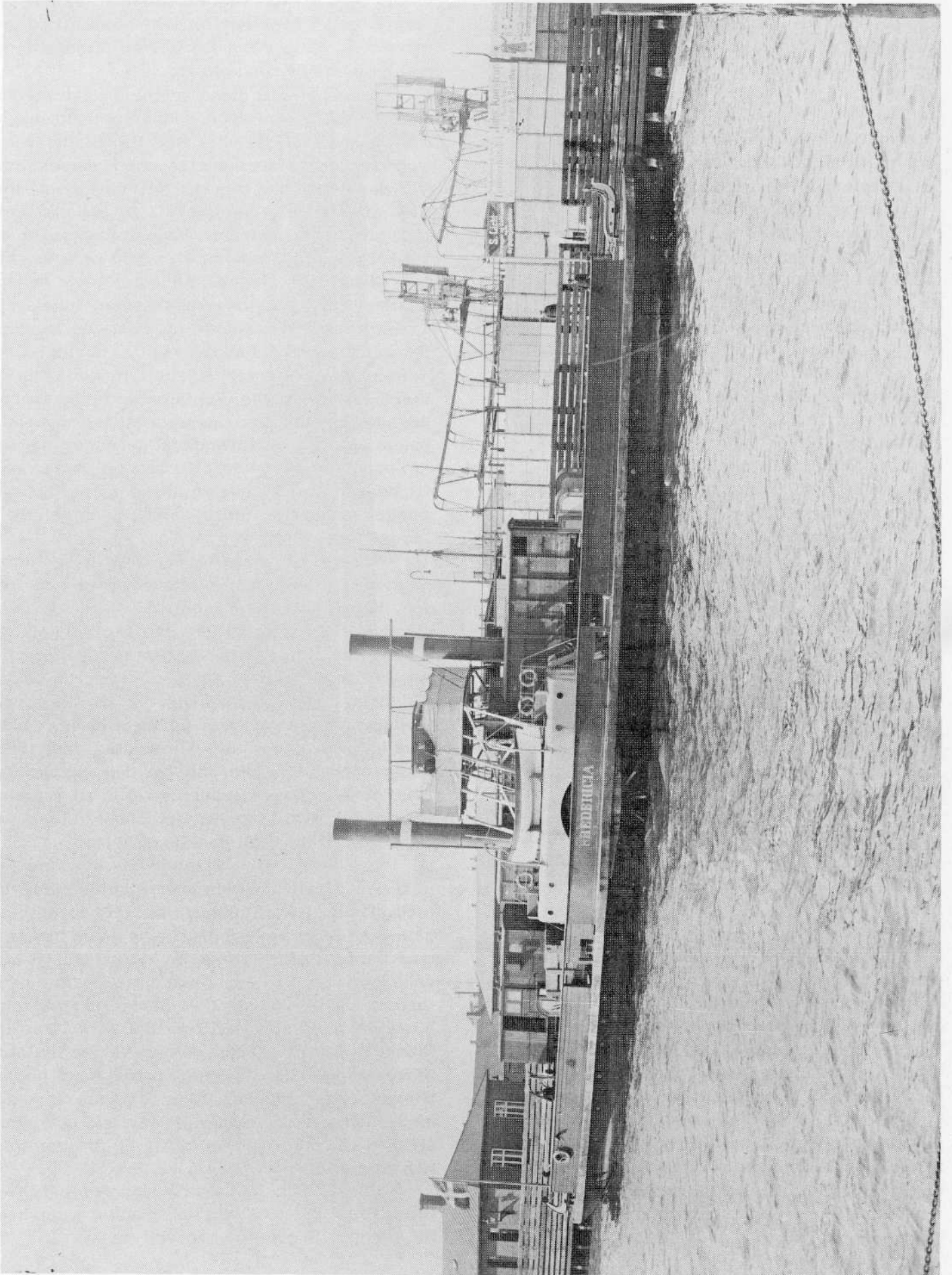
Adgangen til disse saloner fandt sted fra en stor entre, der igen gennem 2 nedgange - 1 i hver side af skibet - stod i forbindelse med vogndækket. I forbindelse med spisesalonen var der endvidere et stort stirrids og på hver side af entreen et kammer, 1 til skibets fører og 1 til kahytstjomsfruen. Bagest fandtes et antal kabytter med plads til 36 á 38 passagerer.

I færgens vingehuse fandtes bl.a. et stort postkontor, 2 pakrum, kabysserne, lukafer for tjenstgørende personale fra Post- og Toldvæsenet samt jernbanefunktionærer. Endvidere var der indrettet et antal toiletter, medens den resterende plads blev optaget af hjulkasserne. Forude fandtes endvidere et større dækshus i begge sider, hvis forende til dels blev optaget af bovporten og ankerspillene samt nedgangene til besætningens lukafer. Bagest i dækshusene fandtes et antal toiletter samt i den ene side et lamperum.

Øverst fik færgeren et promenadedæk i begge sider, der blev båret af skråstivere og støtter. Hertil og til det agterste dækshus, hvori der i den forreste del var indrettet en komfortabel rygesalon og i den bageste en fællessalon for damer og ikke-rygere, var der kun adgang for 1. og 2. kl. passagerer. På det store promenadedæk var iøvrigt anbragt et stort antal små haveborde og stole til eventuel benyttelse under gunstige vejrforhold på den varme årstid. Forreste dækshus var indrettet til styrehus med bestiklukaf, kompas, styrerat, maskintelegraf og talerør til maskinen.

H/F Prinsesse Alexandrines hovedmaskineri bestod af en 3-cylindret hjuldampmaskine med skråstillede cylindre anbragt foran hjulakslen. Også på dette punkt afveg den nye færge fra de tidligere byggede hjulfærger til Storbæltsoverfarten og København-Malmø overfarten, der alle havde 22-cylindrede hjuldampmaskiner med skråstillede cylindre, den ene maskine anbragt foran den anden bag hjulakslen. Oprindeligt var færgeren projekteret med et tilsvarende maskineri, men Schichau foreslog en 3-cylindret maskine af værftets egen konstruktion, som også kom til at fungere fuldt tilfredsstillende.

Den til maskinerne nødvendige damp leveredes fra 4 høje cylindriske kedler, der hver fik sin egen skorsten, hvorved færgeren fik sit



meget karakteristiske udseende. Endvidere udstyredes færgen med elektrisk lys, der leveredes af 2 dynamoer drevet af to opretstående 2-cylindrede dampmaskiner.

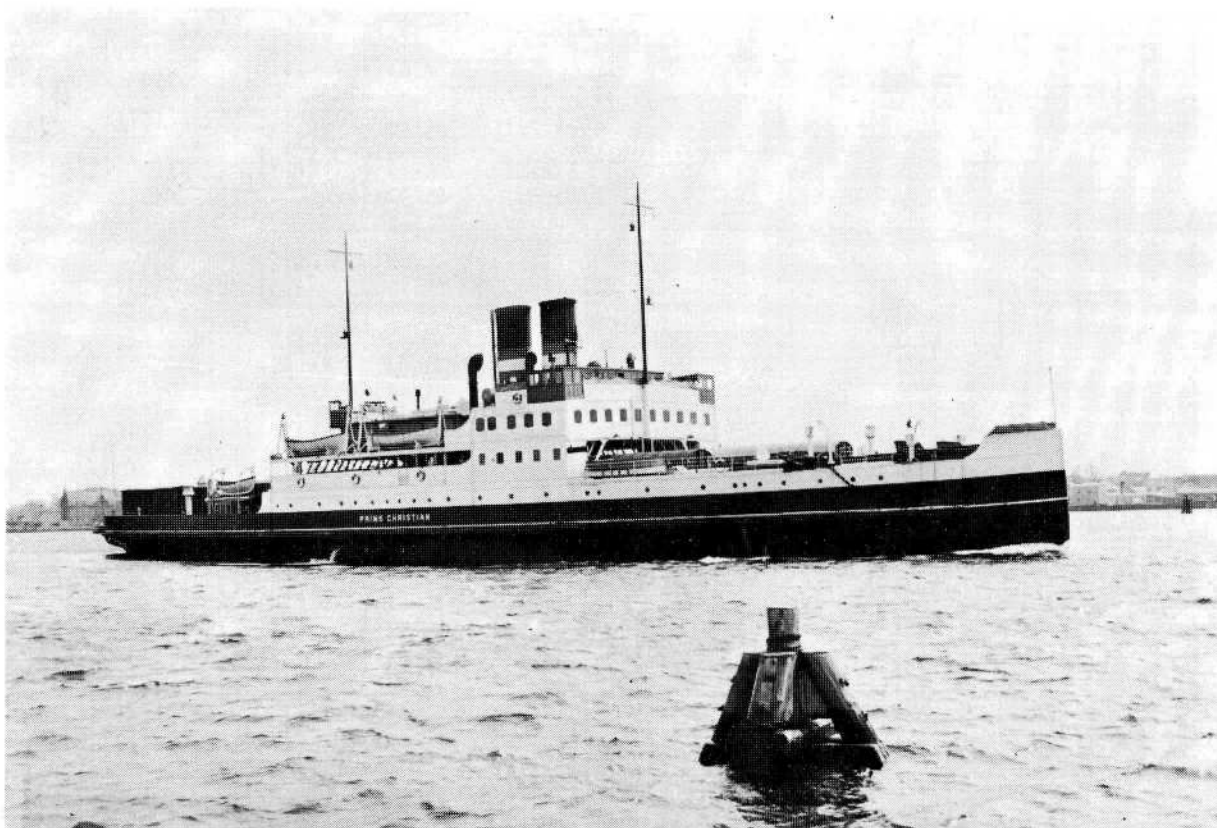
Skruefærgen, der fik navnet PRINS CHRISTIAN, fik en indretning, der i store træk svarede til hjulfærgens, dog med de afvigelser, der nødvendigjordes af den anden skibskonstruktion. Således fik vingehusene et mindre udhæng, ligesom disse også på grund af de 2 spor på vogndækket blev mindre. Færgens kedler kunne endvidere anbringes i et fælles kedelrum foran maskinrummet, og røgen fra fyrene samledes i 2 skorstene, der hver for sig var fælles for 2 kedler. Skorstenenes tætte placering efter hinanden var karakteristisk for denne færg.

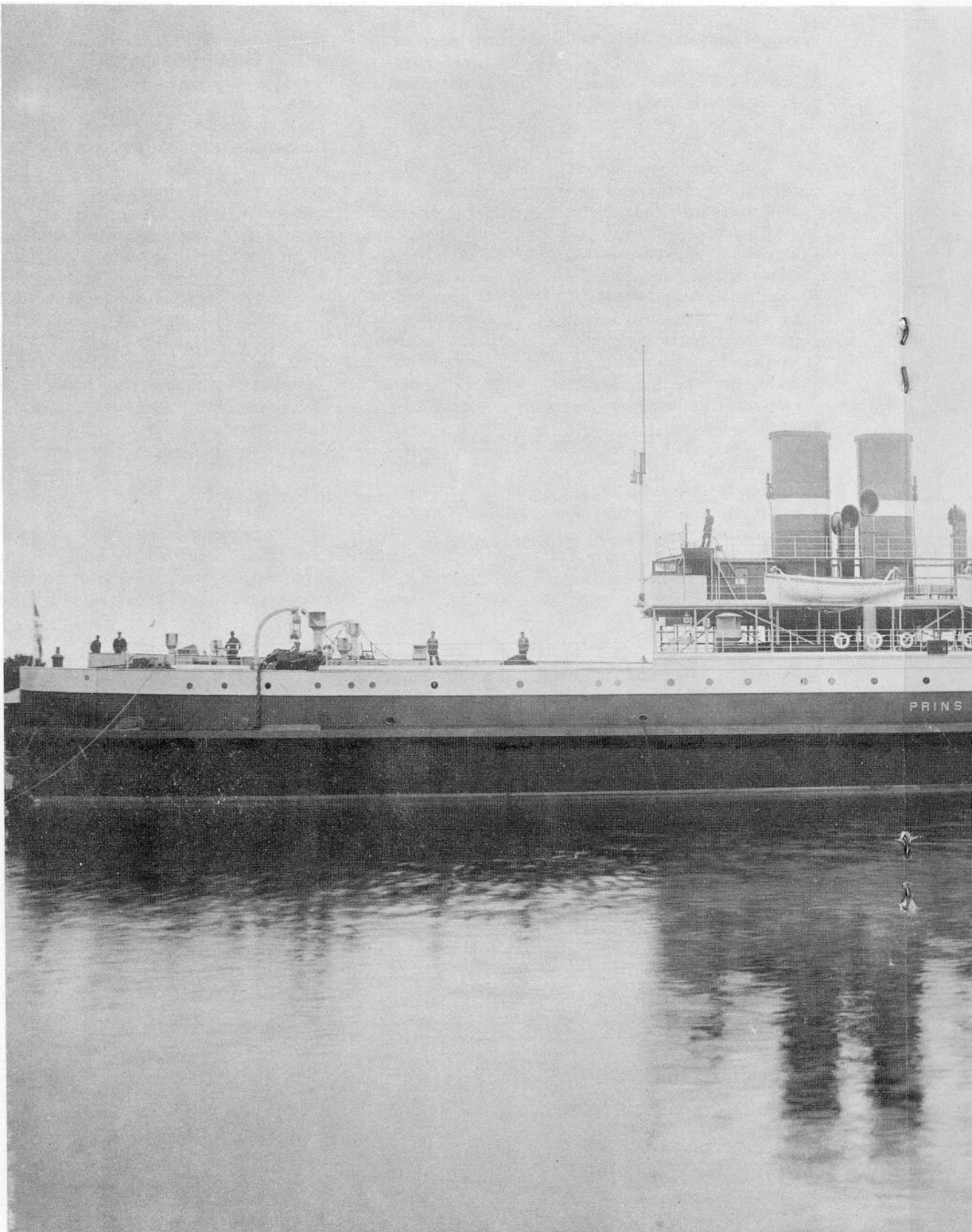
Færgen fik iøvrigt følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 86,87 m  
do. mellem stoppebommene: 80,30 m  
do. mellem forreste stoppebom og  
frispormærke: 63,15 m  
do. mellem bageste stoppebom og  
frispormærke: 61,45 m

Største bredde: 17,68 m  
do. på spant: 12,85 m  
Bruttoregister-tonnage: 1824 tons  
Antal kedler: 4  
Antal fyrsteder: 12  
Ildpåvirkningsflade: 719 m<sup>2</sup>  
Risteflade: 21 m<sup>2</sup>  
Kedeltryk: 13 kg/cm<sup>2</sup>  
Kulbeholdning: 112 tons  
Største kulforbrug pr. time: 1700 kg  
2 dampmaskiner, hver med  
1 HT-cylinder med diameter 483 mm,  
1 MT-cylinder med diameter 800 mm og  
1 LT-cylinder med diameter 1321 mm.  
Stempelslag: 711 mm.  
Max. omdrejninger pr. minut: 124  
Hestekraft: Nominel 414, indiceret 2200  
Max. fart: 13,75 knob  
2 dynamoer  
Overførselskapacitet: 300 tons vognlaster og  
900 passagerer  
Byggeår: 1903

Prøvesejladserne med de to nye færger fandt sted i Øresund. De gav til resultat, at skruefærgen stort set svarede til de stillede fordringer, medens det blev konstateret, at







hjulfærgens maskine udviklede for få hestekræfter, men dog alligevel kunne holde den krævede fart. Forklaringen på denne tilsyneladende uoverensstemmelse var den, at det ændrede hovedmaskineri var tungere end det oprindelig projekterede, hvorfor skibets øgede dybgående medførte formindsket antal omdrejninger af skovlhjulene. Der var dog ingen anledning til at foretage ændringer i skibets konstruktion af den grund.

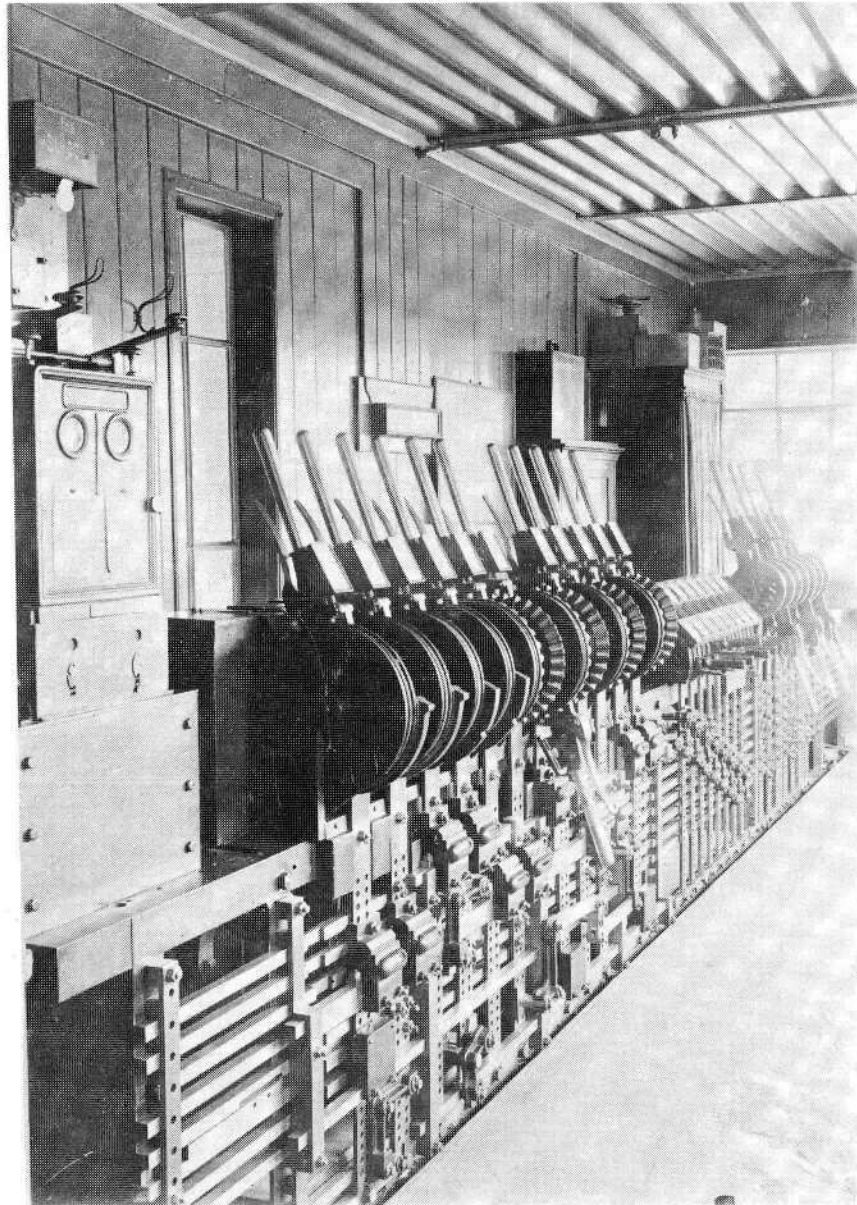
Den 1. oktober 1903 åbnedes jernbanefærgefarten mellem Gedser og Warnemünde. Allerede fra begyndelsen blev ruten en stor succes, og trafikken steg langt mere end ventet. Ret hurtigt efter færgesejladsens påbegyndelse opstod den tanke at gennemføre sovevogne mellem København og Hamburg via Gedser-Warnemünde. Tanken kunne imidlertid ikke rea-

liseres med de til rådighed værende færger, som følge af at sporpladsen på de 2 personførende færger H/F Prinsesse Alexandrine og H/F Friedrich Franz IV ikke var tilstrækkelig til, at endnu en sovevogn kunne medtages ud over de vogne, der allerede overførtes.

Det blev derfor besluttet at lade H/F Prinsesse Alexandrine ombygge og forlænge, således at den ligesom skruefærgerne også fik to jernbanespor.

Forlængelsen og ombygningen af færgen udførtes af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri i sommeren 1905 efter at der på finansloven var blevet bevilget kr. 350.000,- til dette formål.

Ib V. Andersen







## EN ALSIDIG POST

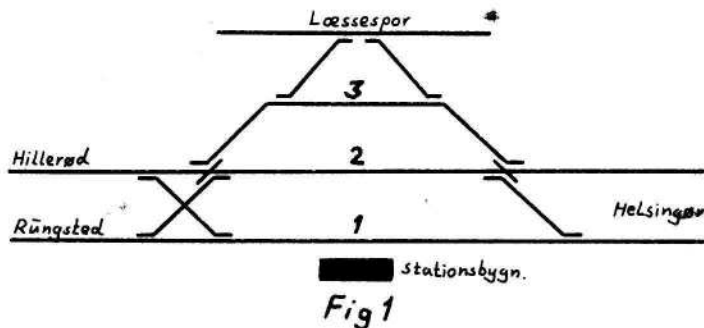
Nu kniber det snart med at finde på nye navne til mine poster må jeg indrømme, og jeg vil også straks tilstå, at det denne gang ikke er en post i den forstand vi normalt regner med (se titelvignetten), men at det er en post "indbygget" i en station. Jeg har nemlig denne gang bevæget mig til en mindre station, hvor man alle dage har kunnet klare sig med signal- og sporskiftebetjening fra ét sted - i kommandoposten - som dog havde sit eget lokale. Stationen hedder SNEKKERSTEN og er som bekendt beliggende på både Nord- som Kystbanen, som sidste station før Helsingør. Navnet Snekkersten kommer af, at der ved kysten ligger en stor sten, hvor snekkerne (fortidens skibe) lå fortøjet på den tid, hvor man ikke havde tænkt på jernbane endnu, og ikke som nogle fejlagtigt tror at navnet stammer fra, at der for en lille hundrede år siden boede en snedker Steen i byen.

Nå, men hvorfor "alsidig"? Jo, Snekkersten er en af de få stationer, der har været hele det sikringstekniske repertoire igennem, ved at have haft både et mekanisk, et elektromekanisk og et elektrisk (relæ)sikringsanlæg, og da jeg har fundet et billede fra det ældste anlæg i arkivet, og jeg havde billeder af de to yngre anlæg, hvoraf det yngste, relæsikringsanlægget, eksisterer endnu, synes jeg, at der var en anledning til at fortælle lidt om denne station.

Nordbanen blev som bekendt åbnet i 1864, men hvis De prøver at finde Snekkersten i de første køreplaner for banen må De give op. Snekkersten blev nemlig først etableret i 1897. I dette år blev Kystbanen åbnet og det magede sig sådan, at Nord- og Kystbanen mødtes hvor nu Snekkersten ligger. Man blev så pisket til at lave en station her, hvis man ikke ville lade de to baner løbe side om side ind til Helsingør.

Side 18 ses fig. 2, Snekkerstens første sikringsanlæg af Bruchsals ældre type.

Man kunne i realiteten godt have gjort det, for man anlagde samtidig dobbeltspor mellem Snekkersten og Helsingør. Sporplanen for stationen som den så ud ved ibrugtagningen ses på fig. 1. Spor 1 var gennemkørselsspor fra syd for begge baner, spor 2 var gennemkørselsspor fra nord til begge baner og spor 3 var krydsningsspor for begge baner.



Stationsbygningen, eller rettere stationsbygningerne, var også noget for sig. Nordligst opførtes en "hovedbygning" indeholdende ventesal, dameværelse med 2 closetter (der meldes intet om hvor herrerne skulle "træde af") og elevværelse. På første sal indrettedes bolig for en gift assistent. Lidt sydligere byggedes den egentlige stationsbygning i én etage, indeholdende kontor, forstue med billetsalg, godsekspedition og signalhus, vendende mod perronen. De rejsende skulle altså ind i én bygning for at købe gyldig rejsehjemmel, og derefter ind i en anden for at vente på toget. Begge bygninger var forøvrigt i den for Kystbanen så karakteristiske bindingsværksstil. I ovennævnte signalhus anbragtes så stationens første sikringsanlæg, et mekanisk anlæg af Bruchsals ældre type (Schnabel og Henning), en dengang såre almindelig brugt type. Signalposten med centralapparatet ses på fig. 2. Som det ses er der foranliggende register, togvejshåndtag i midten og sporskifte- og signalhåndtag på hver side af disse.

En nærmere omtale af et anlæg af denne type findes i SIGNALPOSTEN, 5. årgang nummer 5, side 140 i artiklen En falden post.

Yderst til venstre på fotografiet ses blokapparatet for den manuelle blok mellem Snekkersten og Helsingør. Blokken var af Siemens & Halskes fabrikat og der var tre blokposter: Signalhuset på Snekkersten, en blokpost midtvejs, betegnet "station"95", og Helsingør station.

I 1923 blev dobbeltsporet, der havde været under bygning i en del år begyndende fra Rungsted, endelig tilsluttet Snekkersten sta-

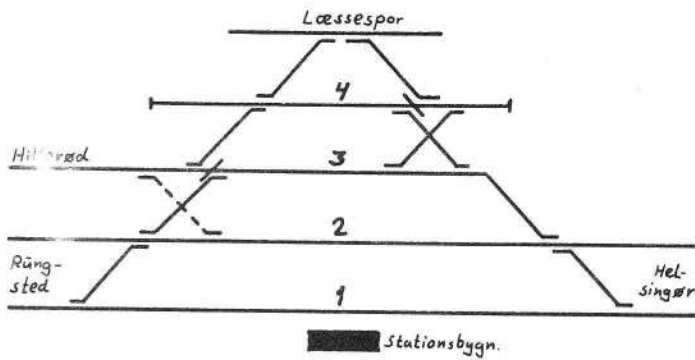
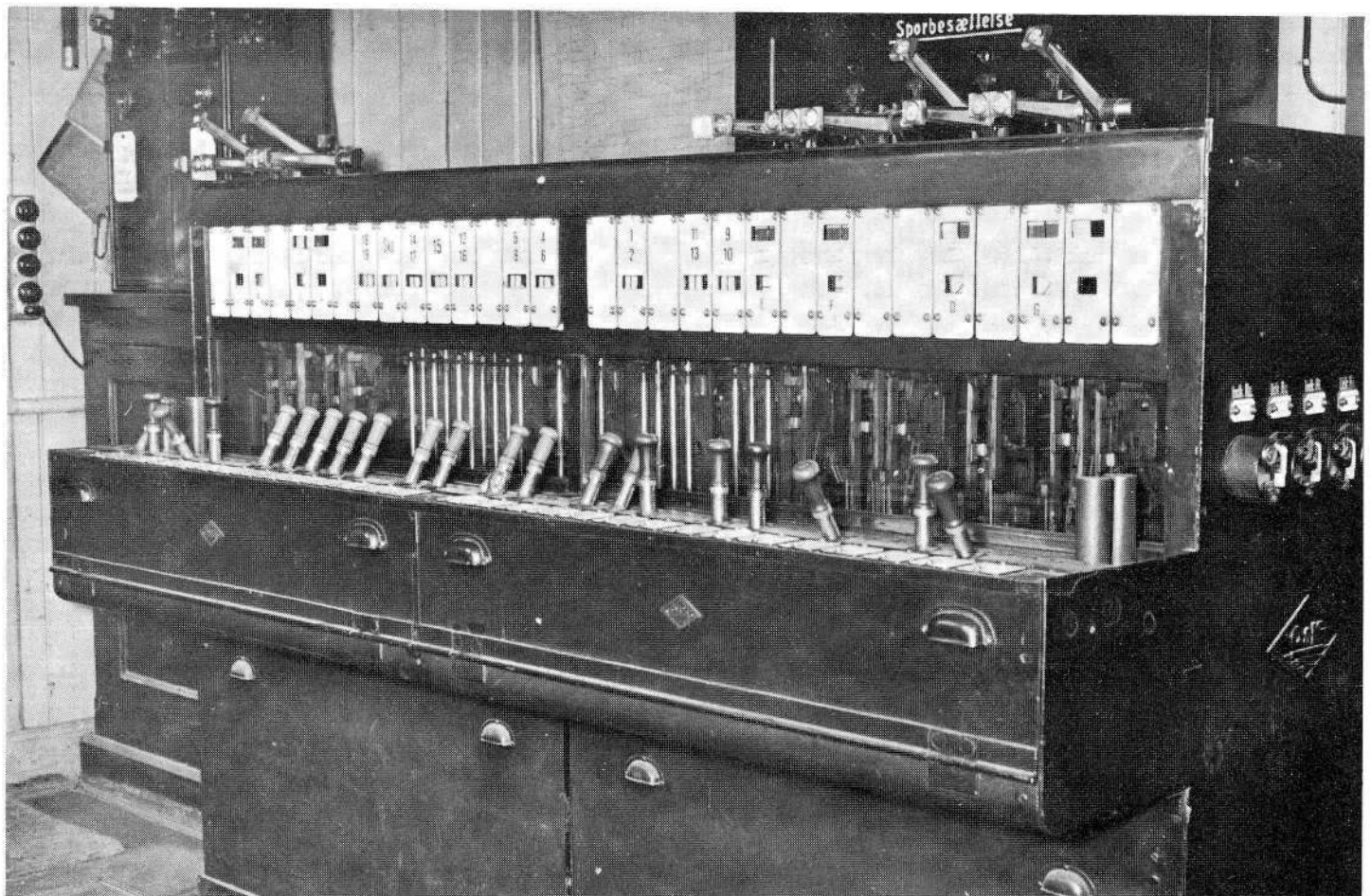


Fig 3

tion, der samtidig blev udbygget med et fjerde spor, fig. 3, og et nyt sikringsanlæg var nu påkrævet. Man indhentede tilbud fra flere fabrikanter af sikringsanlæg, både mekaniske og elektromekaniske, og fik tilbud fra firmaerne Siemens & Halske, AEG, Deutsche Eisenbahnsignalwerke, Signalbolaget i Stockholm og Orenstein & Koppel! Hov, hov, vil nu alle dampfans råbe i kor, nu blander han vist sikringsanlæg og damplokomotiver sammen! -

Næh, det er rigtigt nok, Orenstein & Koppel har virkelig bygget sikringsanlæg, og tilbuddet til DSB om nyt sikringsanlæg til Snekersten omfattede både mekanisk og elektromekanisk sikringsanlæg. Og sandelig om ikke O&Ks tilbud var de billigste: det mekaniske til ialt 110.800 kr. efterfulgt af S&H med 115.600 kr. og det elektromekaniske til 100.400 kr. efterfulgt af Signalbolaget med 121.800 kr. og AEG til 122.700 kr. Efter nogen overvejelse valgte man O&Ks elektromekaniske anlæg, selv om det ville blive det første af sin art i Danmark, og man derfor ikke kendte dets driftssikkerhed. At man valgte et elektromekanisk anlæg fremfor et mekanisk skyldes også, at det havde været nødvendigt at bygge en sporskiftepost på grund af store træklængder man havde fået efter stationens udbygning. O&Ks tilbud blev accepteret i 1926 og i sommeren 1929 toges anlægget i brug.

Det var som nævnt det første sikringsanlæg af sin type i Danmark, og det forblev det -



man turde ikke binde an med flere af den slags. Ikke fordi anlægget var meget værre end andre hvad driftssikkerheden angik, men man var ikke i tvivl om, at O&K også byggede lokomotiver, centralapparatet var et ordentligt skrummel, det fyldte mere end andre tilsvarende anlæg og var tungt som et ondt år.

Samme år som Snekkerstenanlægget blev taget i brug, byggede O&K et anlæg af samme type til Chiasso med ca. 200 sporskifter - det anlæg ville jeg gerne have set!

Centralapparatet blev anbragt i samme signalrum som det gamle anlæg og fig. 4 viser det i al sin fylde. De lodrette håndtag midt på apparatet er sporskiftebetjenings- og togvejs-håndtag, håndtagene øverst på apparatet er signalhåndtag og tableauerne under disse viste sporskifternes stilling og indstillede togveje. Igennem glasruder kunne man se ind til de også temmelig voldsomme, men dog virkningsfulde spærrelinealer, klinker m.v. Når man skulle stille signal, rettede man sporskifterne ved omlægning af sporskiftehåndtagene, stillede togvejen med togvejshåndtaget, alt dette nøjagtig som på andre anlæg, men signalindstillingen var noget helt specielt. På andre anlæg skete det med håndtag som de før nævnte, men på dette anlæg skulle man løfte det vandret liggende håndtag oven på apparatet i vejret. Dette var manganen en assistent, der var vant til tunge, genstridige håndtag glad for. Men der var også en hage ved dette. Var man for hurtig, og tog man sig ikke i agt når man løftede, så faldt håndtaget ned igen, og så var det hele ødelagt. Man skulle forsigtigt løfte indtil et bestemt punkt, hvor håndtaget så blev hængende, så blev signalet også "hængende". Når toget kørte ind på stationen faldt håndtaget selv ned, hvilket, pudsigt nok, vil sige at O&K-anlægget var det første anlæg i landet med automatisk stop-fald.

Sporbenyttelsen var efter ombygningen af stationen denne: Spor 1 gennemkørselsspor Rungsted-Helsingør, spor 2 gennemkørselsspor Helsingør-Rungsted og Hillerød, spor 3 gennemkørselsspor Hillerød-Helsingør og spor 4 overhalings- og krydsningsspor for begge baner. Slutteligt kan om O&K-anlægget nævnes, at der ikke var indbygget "sikring mod utidig omstilling" (af sporskifterne), hvilket må siges at have været en mangel og ulempe, idet det så gjaldt om at være forsigtig under rangering og omløb (hvilket der var en del af den gang) så man ikke kørte materiellet på gulvet.

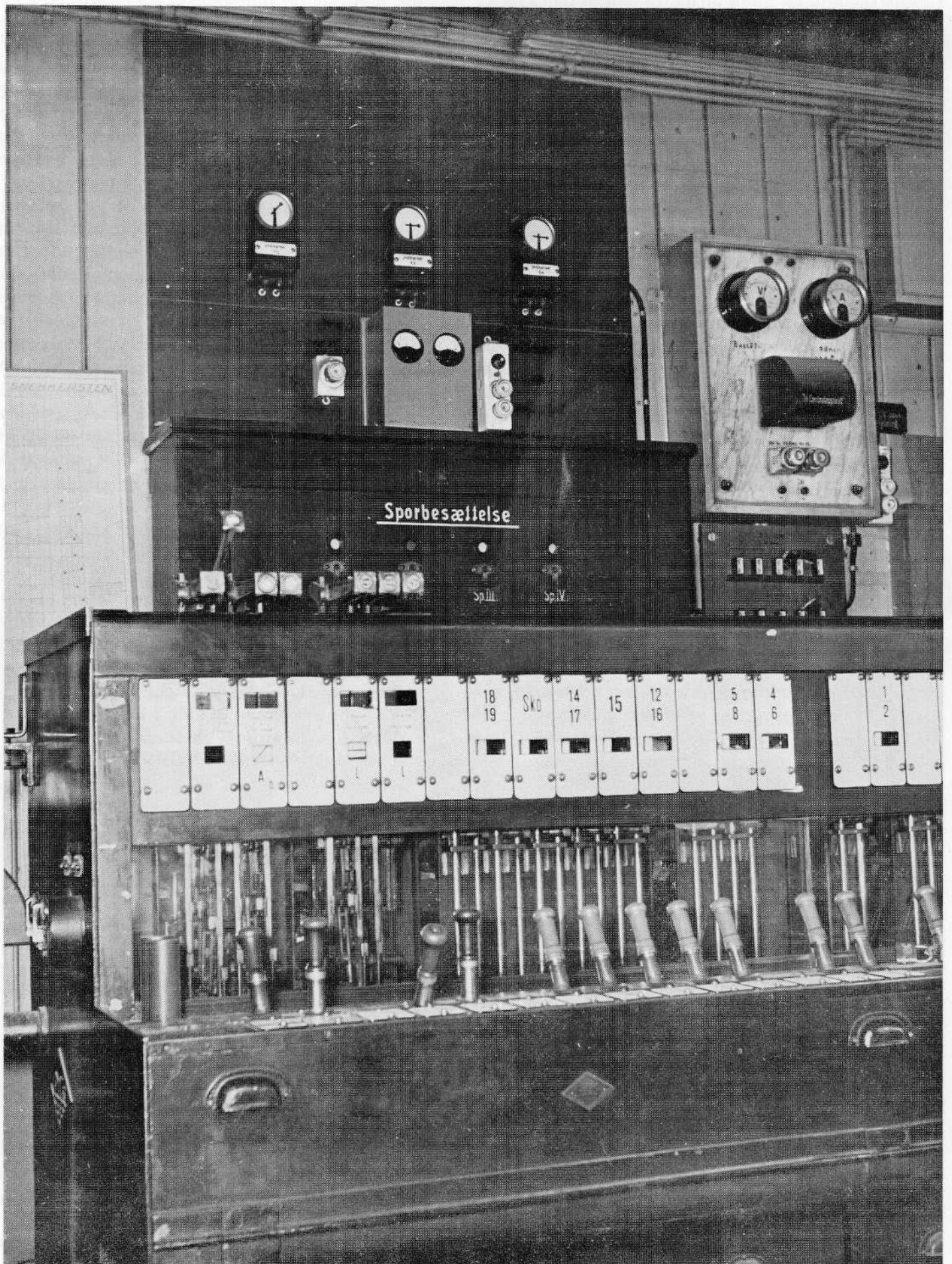
På fig. 4 ses i baggrunden blokapparatet

for mellemblokken Snekkersten-Helsingør. Det er stadigvæk Siemens & Halske, men i en mere moderne udførelse end den i fig. 2 viste. Fig. 5 viser venstre side af O&K-anlægget, hvor håndtagene ses lidt tydeligere, men læg mærke til de tre små signaler øverst på tavlen bag anlægget. Det er de såkaldte signaltableauer, der viste om signalerne nu virkelig viste "kør", når signalhåndtagene var løftede. Signalerne var jo stadigvæk armsignaler, men de var forsynede med elektriske signaldrev. Når signalhåndtaget løftedes, sendtes der spænding ud til signaldrevet, men disse kunne jo være defekte. I det tilfælde viste signaltableauet stadigvæk "stop". Virkede kablerne og signaldrevet, således at signalarmen gik på køre, afbrødes en kontakt, der havde forbindelse med signaltableauet og dette viste også køre. Signaltableauet bestod af en spole med et specielt udformet anker, på hvilket der var anbragt en rund, hvid skive med påmalet signalarm. Det hele var anbragt i en dækkasse med en rund glasplade, hvorpå signalmasten var malet. Normalstilling uden spænding på spolen var ~~kør~~ (altså den farlige stilling), hvorimod stillingen med spænding på spolen var stop. På denne måde kunne man også hurtigt se om der skete brud på kablet til signalet eller om batteriet til tableauet var blevet for svagt, så gik signaltableauet jo nemlig også på køre uden at der var stillet signal. Sådanne signaltableauer findes der stadigvæk visse steder i Danmark.

Nu forlader vi 1930'erne og kommer op i 1950'erne. De gamle stationsbygninger er efterhånden blevet temmelig forfaldne, og man laver udkast til en modernisering. Dette er temmelig håbløst, man må tænke på, at der er to bygninger, der - selv om de er i samme stil - dog er vidt forskellige.

Den mest acceptable løsning er en sammenbygning (med ny mellembygning), men dels vil det blive dyrt, og dels vil det mildest talt komme til at se forfærdeligt ud. Man beslutter sig derfor i 1953 til at bygge en helt ny stationsbygning umiddelbart nord for de gamle. Denne bygning i én etage af røde mursten og med tag af eternitskifer er måske for stor i forhold til stationens størrelse, men den er da ihvertfald kønnere end en ombygning af de gamle stationsbygninger ville være blevet. Den nye stationsbygning var færdig i november 1955, og man kunne så rive de gamle bygninger ned. Nu var det jo der, sikringsanlægget stod, så det måtte altså flyttes.

Det havde man taget højde for, og det var



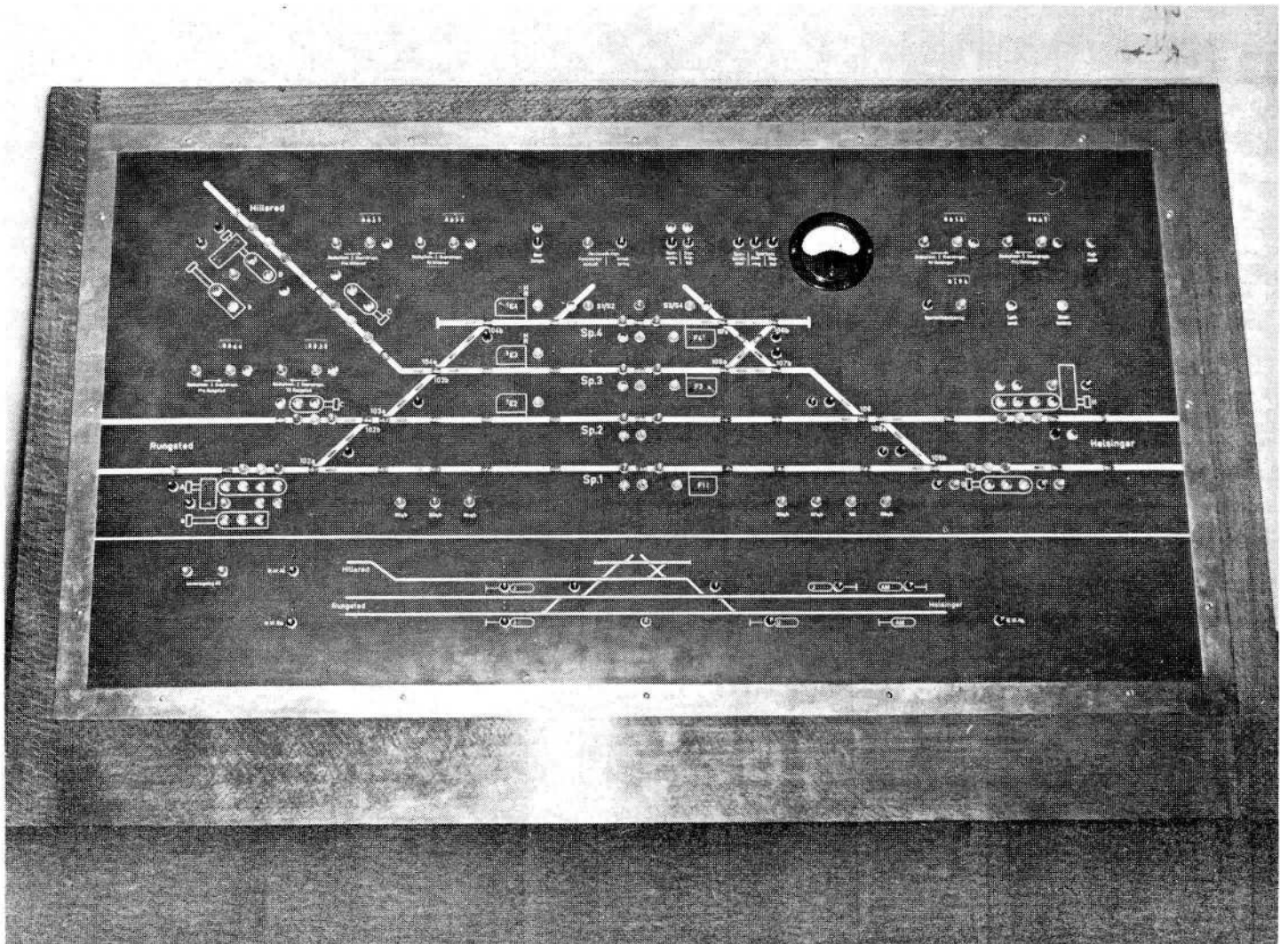
- samtidig med at den nye stationsbygning var blevet projekteret - blevet bestemt, at man ville etablere et nyt sikringsanlæg, hvilket ville blive billigere og man slap så samtidig af med det nu håbløst forældede O&K-anlæg. Man havde siden 1950 etableret flere rene elektriske relæsikringsanlæg, og besluttede at lave et sådant til Snekkersten også. Der blev projekteret relærum i kælderen og plads til centralapparatet på stationskontoret. Dette ses på fig. 6.

Det ses at sporplanen næsten er den samme som 25 år tidligere, dog er den på fig. 3 viste stiplede transversal væk. Sporbenyttelsen var nu: spor 1 gennemkørselsspor Rungsted-Helsingør, spor 2 gennemkørselsspor Helsingør-Rungsted, spor 3 "gennemkørselsspor" Hillerød-Helsingør og omvendt samt overhalingsspor Rungsted-Helsingør og omvendt og spor 4 overhalings- og krydsningsspor for begge baner. Der blev ikke etableret direkte gennemkørsel Hillerød-Helsingør og omvendt, kun gradvis gennemkørsel. Relæsikringsanlægget blev taget i brug den 1. juli 1956. Melle-

blokken Snekkersten-Helsingør blev også fornyet med et automatisk relæblokanlæg, der dog først blev taget i brug den 15. februar 1958 - indtil da måtte man klare sig med den gamle manuelle blok.

Det mekaniske anlæg holdt længst - i 32 år, O&K-anlægget holdt i 27 år, mens relæanlægget foreløbig kun har eksisteret i 15 år. Der er dog stor chance for, at det vil komme til at holde længere end nogen af de andre, ganske vist er det meningen, at Snekkersten skal fjernstyres fra Helsingør, men det er muligt at indbygge denne fjernstyring i relæanlægget. Det vil hermed også blive første gang en ændring af stationens status ikke også betyder et nyt sikringsanlæg. Det ville også blive vanskeligt at følge linien med en ny type sikringsanlæg hver gang, idet der som bekendt ikke findes nogen ny type endnu (eller er påtænkt en), det bliver vel nok elektronsikringsanlæg, men den tid, den sorg.

Ole Faurhøj



# Klubnyt

## BIRKERØD JERNBANECLUB

På tegningsarket finder De en plan over Birkerød Jernbaneclubs lokaler med indtegnet sporplan for klubbens kommende anlæg i H0.

Baggrunden for vedtagelsen af sporplanen på en ekstraordinær generalforsamling samt en beskrivelse af det påtænkte anlæg huger vi - med tilladelse - fra klubbens medlemsblad: Dunkelunkeriet.

"Sporplanen var blevet til i et udvalg, som var sammensat af oprindeligt to udvalg, der var begyndt hver for sig i juni måned. Udvalgene blev døbt Bistrup- og Københavnsudvalget. Disse fremkom med forskellige forslag som ikke rigtig kunne accepteres af nogen.

Disse mennesker fandt hurtigt sammen, og fik til opgave at komme med et forslag, som kunne forelægges på en ekstraordinær generalforsamling. Arbejdet skulle være afsluttet 1. november, således at det kunne forelægges den 18. november.

Sporplanudvalget var ved starten stort set enige om hvordan sagen skulle gribes an. Forslagene som var udarbejdet af de to udvalg var ens på mange måder, men man var også enige om at det ikke var helt gennemført.

Udfra dette satte man sig ned og diskuterede hvordan man så skulle løse problemerne. Det gik lidt langsomt, men man ville under alle omstændigheder have opmålt lokalet helt nøjagtigt.

Under de mange forsøg på at få lavet et så naturtro anlæg som muligt, kom man en overgang ind på at bygge det i størrelse N. Dette gik man dog ret hurtig bort fra, idet det ville blive vanskeligt at finde togene på et så stort anlæg, og det var endvidere i strid med det allerede vedtagne om at bygge i skala H0.

Efterhånden fik man dog i princippet fastlagt sporenes forløb. Man var hele tiden klar over, at det skulle ikke være spor det hele. Landskabet skulle dele de forskellige strækninger. Det gav problemer, men også det blev løst. Der skulle også være en privatbane på anlægget og den vil få et forløb, således at landskabet adskiller den fra statsbanestrækningen.

For at bygge en jernbane, må der også være et trafikalt grundlag, hvilket blev det vigtigste i forslaget. Havde man tænkt på det for 75 år siden, havde vi nok ikke oplevet så mange nedlæggelser som der er foretaget i de sidste 15 år.

For at lette orienteringen i rummet er det vedtaget, at nord er retningen mod indgangen når man står midt i rummet. Station A ligger mod øst og størstedelen af anlægget er placeret mod vest. Trafikgrundlaget er sporene, der kommer ind i rummet i det NØ-hjørne.

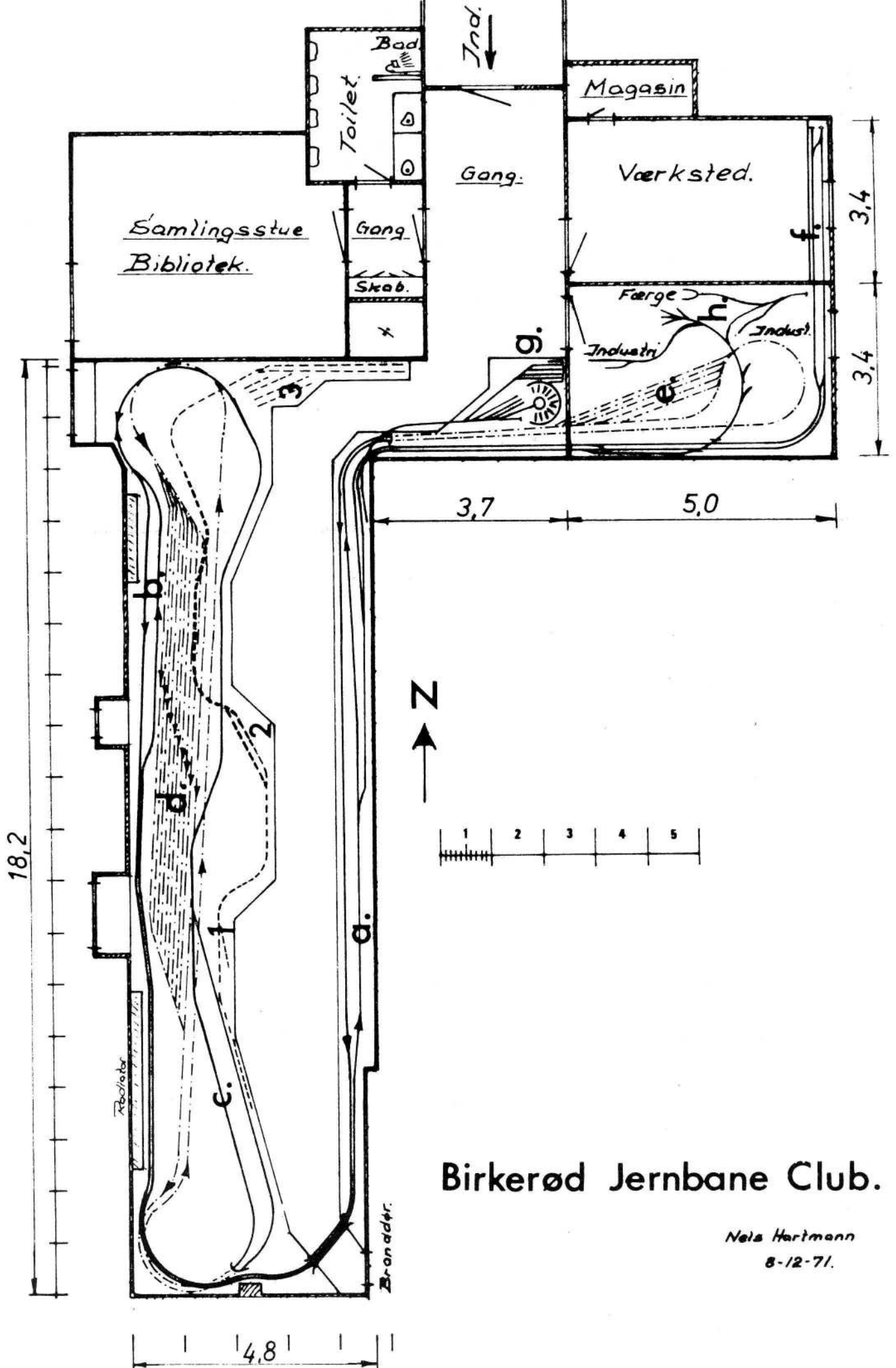
Anlæggets hovedstation er A, som ligger mod øst. Den kan fungere som sæk-station og gennemkørselsstation. Der udgår havne- og S-tog mod NØ. Mod syd løber banen i en dobbeltsporet strækning over en bro og stiger for at løbe i et landskab, der ligner det midtjyske og kommer til en station, der bliver en kopi af Funder. Fra Funder løber banen som enkeltsporet igennem mere østjysk landskab med en del skov og søer til C. Denne station bliver en stor købstadsstation, som endvidere er endestation for privatbanen. Fra C løber banen under hele anlægget til en venterist, der får 10 spor. Den bliver fuldautomatisk, og man vil kunne tage togene ind til C som man måtte ønske, og så begynde turen tilbage til A. Ved A bliver der både person- og godsbanegård. Fra begge banegårde bliver der mulighed for at køre til havnestationen H, hvor der er overfartsmulighed med en færge, eller for fjerntogenes vedkommende til en ny venterist E.

Ligeledes vil der mod NØ blive et maskindepot med rundremise og motorremise ved G.

Anlægget vil fuldt udbygget have en samlet sporlængde på ca. 400 m. Antallet af sporskifter er det svært at sige noget om, men foreløbig er de første 100 i produktion.

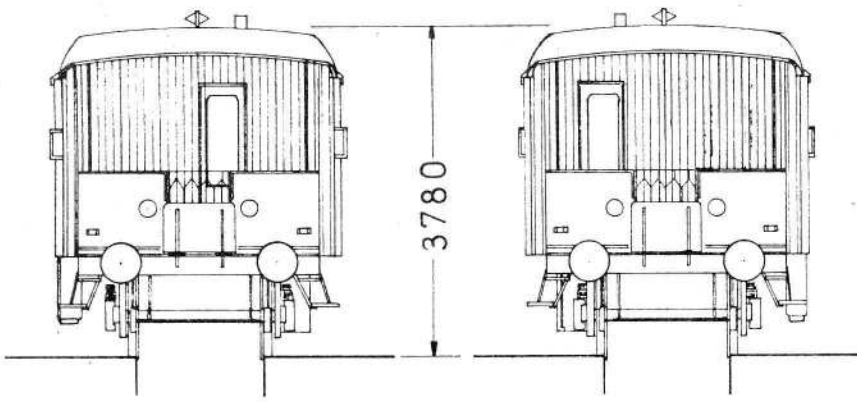
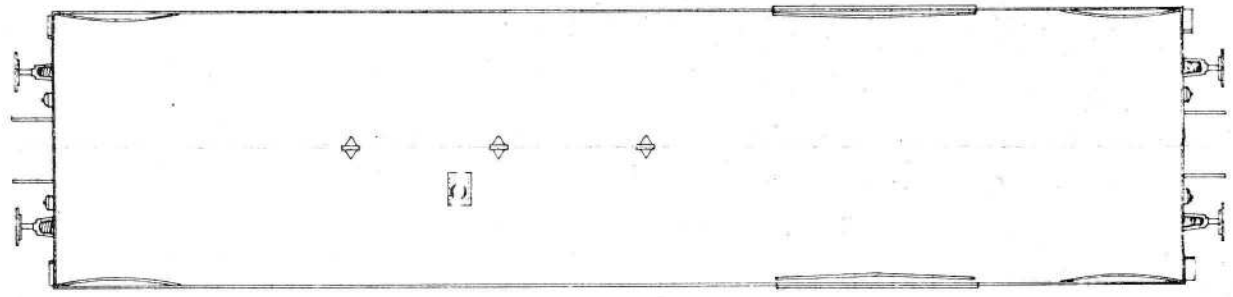
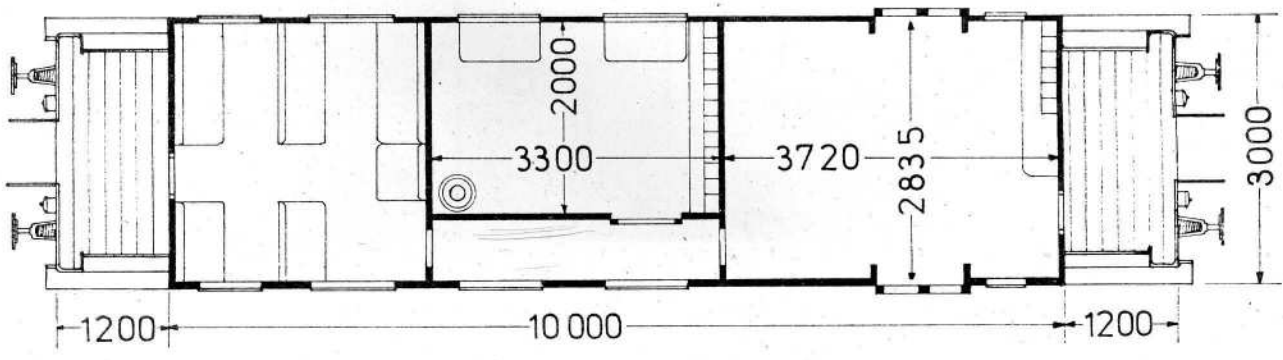
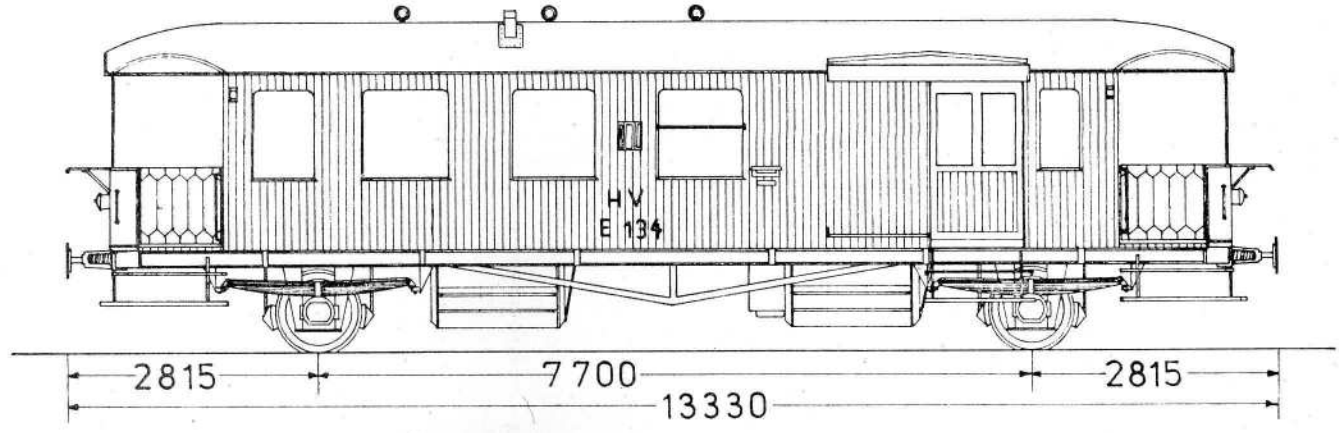
Privatbanen får et nogenlunde parallelt forløb med hovedstrækningen, men adskilt fra denne af landskabelige højdeforskelle. Den får en mellemstation. Udover at være privatbane, vil den også fungere som prøvestrækning for radiostyrede tog. Hovedstrækningen vil blive forberedt til radiostyring og af andre tekniske detaljer kan nævnes tonestyret optagemelder og visuel styring af synlige strækninger.

Materialet var meget omfattende og imponerede hele generalforsamlingen. Det er et meget omfattende arbejde vi skal igang med, men den dag vi er færdige, kan vi også tillade os at sige, at det er et godt anlæg vi er i besiddelse af og som vi med stolthed kan vise frem."



# Birkerød Jernbane Club.

Nels Hartmann  
8-12-71.



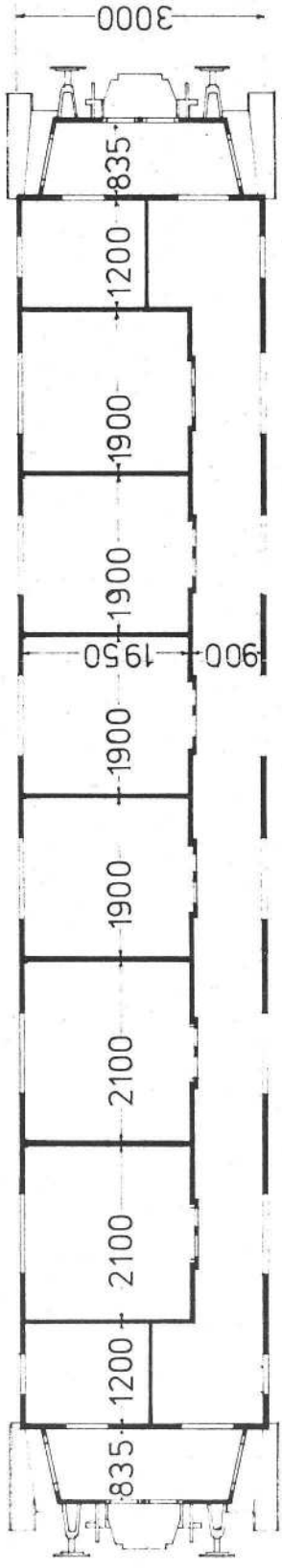
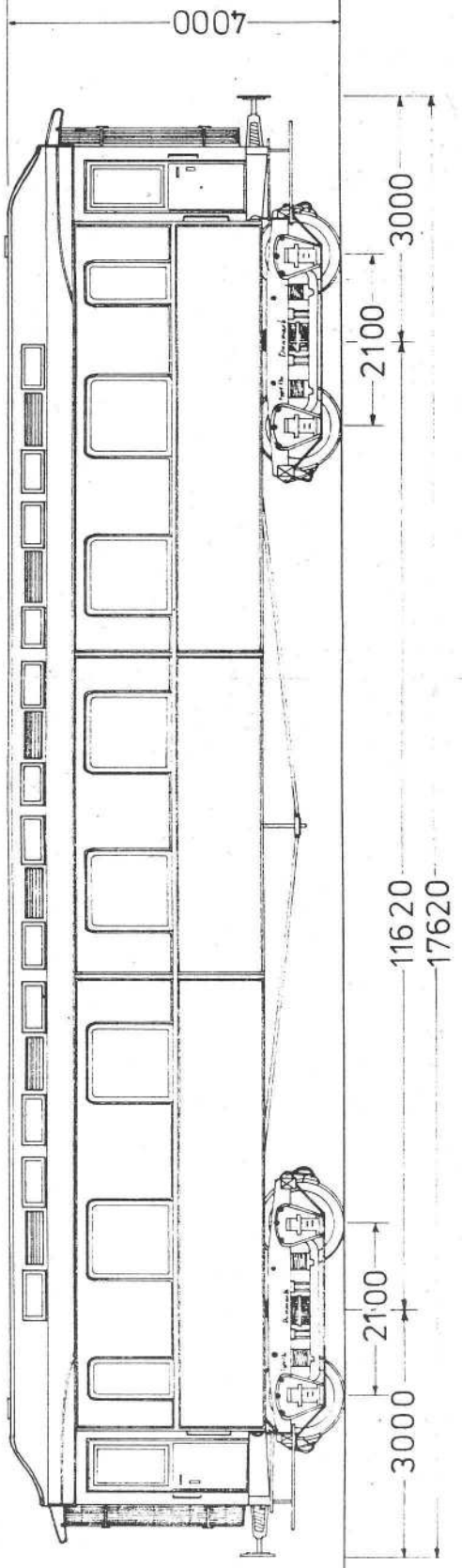
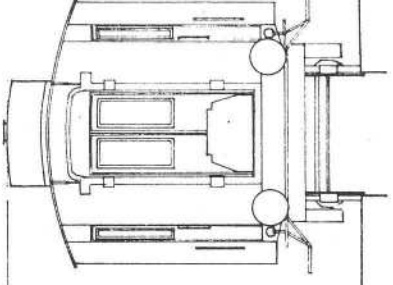
14 SIDDEPLADSER  
 TRYKLUF TBREMSE  
 SKRUEBREMSE  
 TARA : 14 442 KG.

H V 's 2akslet person-post-og rejsegodsvogn litra E. nr. 134. / 135

Tegnet: Henning Orlowicz	Dato: 22-11-1971	Spor HO	Mål: 1:1
--------------------------	------------------	---------	----------

Löbenummer: 0010	Tegningsnummer: H.O. HV. 17-001.
------------------	----------------------------------

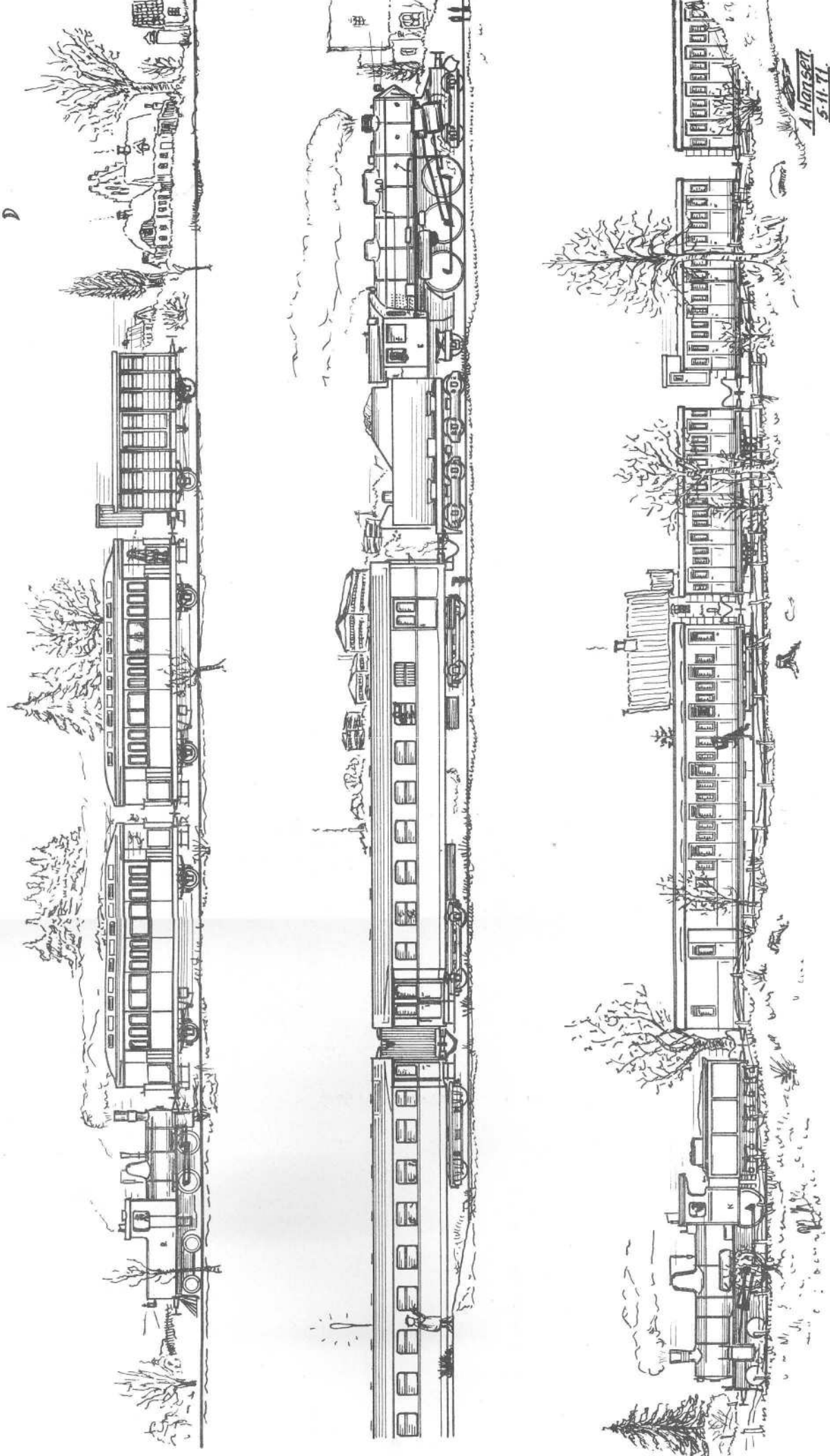




Scandia : 1909, 1914.  
 Trykluftbremse.  
 Lavtrykvarme.  
 El-belysning (65 v)  
 44 pladser II.kl.  
 Tåra : ca. 30400kg.

DSB's 2.kl. bogiesidegangersonvogn litra CML nr 2271-2280.  
 Tegnet: Henning Orłowicz. DATO: 13-11-1971.  
 Spor HO. Mål: 1:1. Löbenr: 0008. Tegningsnr: H.O. 009-001.

Øverst: Gl. P, C 20-21 og QF. Midt: E, CLE og CO. Nederst: K, CTE og 3 CB.  
Tegningen er i målforholdet 1:217,5 svarende til 1:2,5 af H0.



Forslaget blev enstemmigt vedtaget og det blev desuden vedtaget at anvende 2-skinne drift med 12 volt jævnstrøm.

Skulle der være nogen, der er interesseret i at lære BJC nærmere at kende, kan man henvende sig til formanden, Preben Møller, på telefon (01)813147.

## H0 - Ålborg

Der arbejdes i øjeblikket med udformning af landskabet omkring stationerne Fjeldsted og Snollelev, som er placeret på samme bord. Landskabet her bliver - grundet de mange skjulte sporudfletninger - et bjerglandskab.

Vi har udvalgt nogle motiver fra diapositiver fotograferet af et af klubbens medlemmer, disse blev projiceret op på væggen, aftegnet og malet, så de danner baggrund og herudfra har vi så bygget det øvrige landskab.

Vi har brugt hessian som blev sømmet på spanter. Herpå blev der limet papir fra køkkenruller og tilsidst fik det hele en gang plasticmaling og inden denne blev tør blev der drysset sand og andet strømateriale på. Dette binder i plasticmalingen og ser meget naturtro ud. Vi mangler endnu udformningen af et stenbrud som hører til Fjeldsted station, dette skal bl.a. have en tipvognsbane med 9 mm spor og aflæsningsrampe til jernbanevogne.

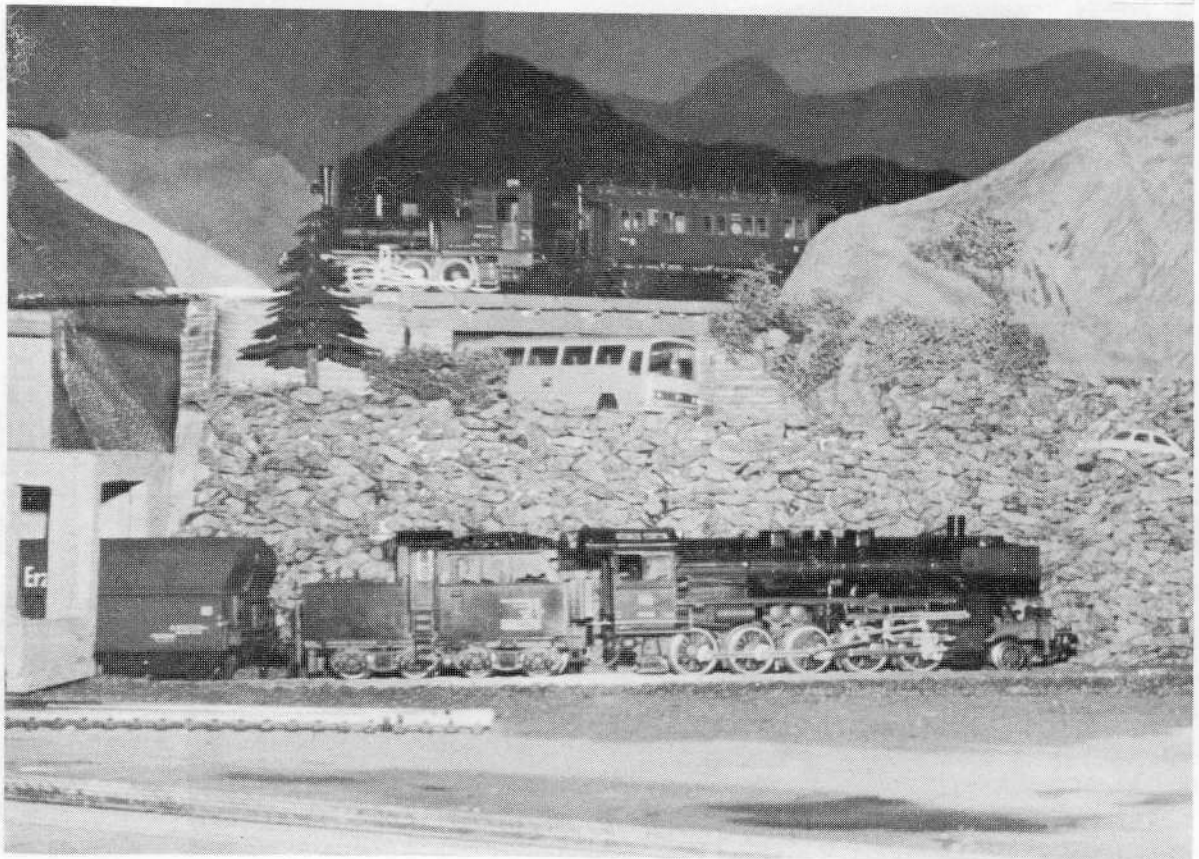
K.-E. N.



Vue over  
Fjeldsted  
(H0, ab)



Øverst: V 200 under indkørsel til Fjeldsted )  
 Nederst: BR 50 på vej mod Fjeldsted, øverst en T3er ) H0, Ålborg



JERNBANEHISTORISK SELSKAB &  
DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

"OPLAGTE" BANER

HCB, 1971 - 4. januar - 1972.

Den 4. januar 1972 har privatbanen mellem Christianshede og Hillested eksisteret 1 år, og i den anledning skal der her fortælles lidt om banen og dens daglige drift.

Forhistorie og tilblivelse

I efteråret 1966 hører man for første gang ønsker fra beboerne i købstaden Hillested om en jernbaneforbindelse til betjening af byens industrier og havn, men som sædvanlig ved anlæg af baner kunne man ikke blive enige om linieføring, økonomi o.s.v., så i første omgang blev ønsket skrinlagt.

I foråret 1967 fik man atter henvendelse fra Hillested, bl.a. fra byens handelsforening, der var meget interesseret i at tilføre byen turistliv, samt fra byens industrier, der nemmere og billigere kunne afsætte deres varer.

I foråret 1967 indsendtes så endelig projekt og overslag til ministeriet angående en jernbane fra Christianshede i nordøstlig retning til købstaden Hillested. Banen skulle anlægges som en let bane med max. akseltryk på 300 gr. endvidere skulle banen af besparende grunde anlægges uden mellemstationer, et forhold, som man ret hurtigt måtte ændre.

I forsommeren 1967 blev der påbegyndt aktietegning, og det lykkedes ret hurtigt at nå det ønskede beløb. I maj foretoges besigtigelse

og derefter påbegyndtes anlægget med de nødvendige ekspropriationer.

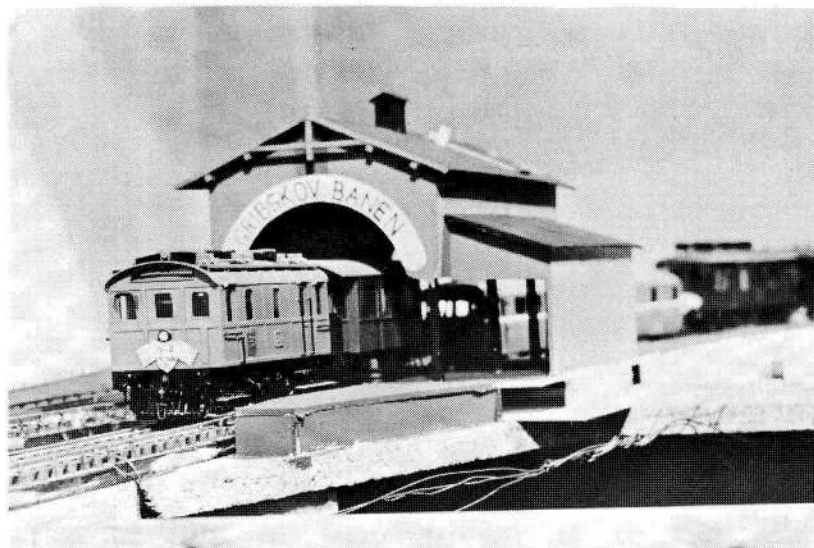
Underbygningen påbegyndtes i sommeren 1967 og udførtes af entreprenørfirmaet Adam & Co. Ligeledes startede man på stationsanlægget på Christianshede station, der udførtes af firmaet J. Christensen, der ligeledes leverede sporskifter og drejeskive.

Af jordarbejde var der en del, idet der skulle opføres en meget stor og lang dæmning, der skulle føre banen op over statsbanen ved slottet.

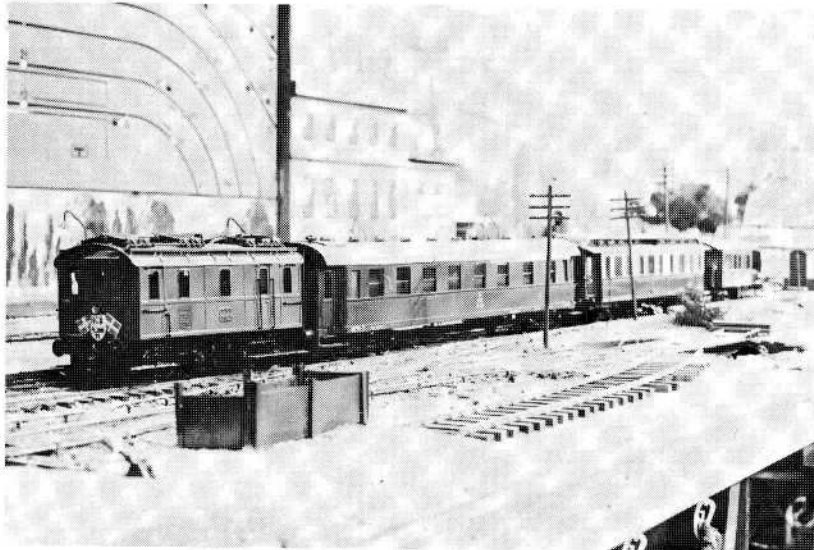
I sommeren 1968 var sporlægningen nået op til slottet ved statsbanen, hvorefter man var nødsaget til at standse arbejdet på grund af jordbundsforholdene. Der var endvidere vrøvl med statsbanen angående den bro, der skulle føre banen over de 2 sæt dobbeltspor på strækningen Terminus-Dalby og enkeltsporet til Term.

Det bestilte driftsmateriel begyndte så småt at dukke op, og vinteren 1968/69 var der leveret 1 diesellokomotiv, 1 benzinmotorvogn og et par vogne.

Samtidig krakkede firma Adam & Co og et nyt firma, nemlig Ellehammer entreprenør A/S overtog underbygningen på den sidste del af strækningen, medens broen blev opført af firmaet Gallesen. Endelig i efteråret 1970 var sporlægningen fuldført, og tilbage var kun opførelse af remise og værksteder m.m. på Hillested og disse blev opført på rekordtid af tømrer Jespersen og stod færdig ved nytår 1971, medens sikringsanlægget blev leveret af elek-



Parti fra Hillested på den første driftsdag.



Indvielsestoget afgår fra Christianshede.

tronikfirmaet Steens mekaniske Etablissement i Viberød.

Endelig den 4. januar 1971 var banen klar til indvielse, og det første tog blev kørt af diesellokomotivet med kongevognen på krogen.

#### Driften 1971/72

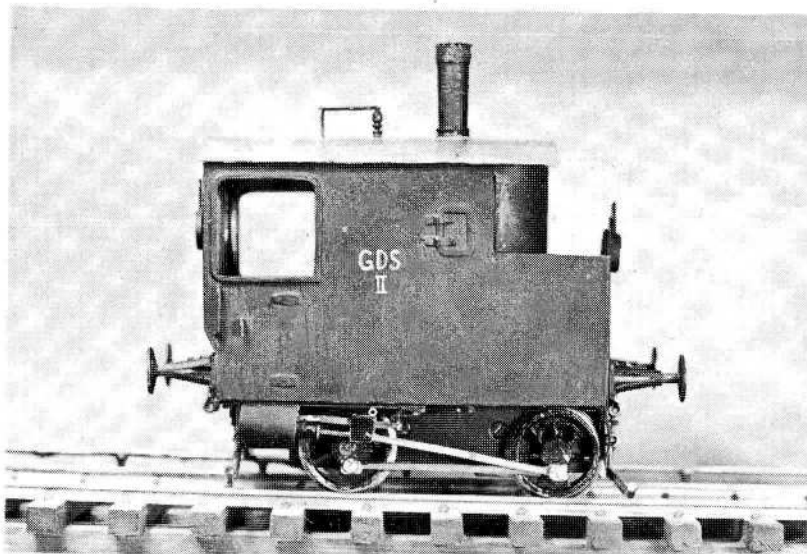
Efter indvielsen startede toggangen, og banen fik straks fra starten en fyldig toggang med 6-8 togpar samt et godstogspar. Endvidere køres der på søn- og helligdage gennemgående vogne fra Terminus direkte til Hillested.

Trækkraften kneb det med i begyndelsen, og det hjalp først lidt, da der i foråret 1971 leveredes endnu 1 benzinmotorvogn samt 2

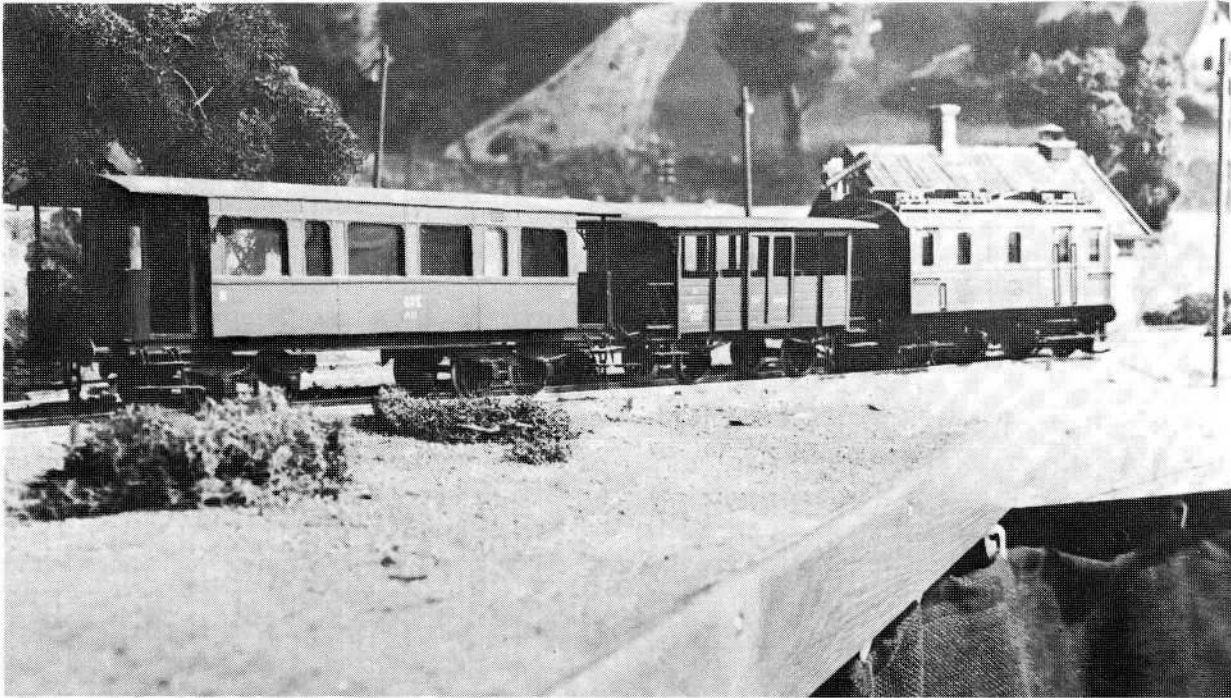
damplokomotiver. Personvogne havde man i starten kun 2 af samt 1 bænkevogn, der dog kun har været lidt brugt.

I eftersommeren 1971 leveredes 1 skinnebus, der dog allerede havde været udlånt til banen en overgang, og med den var man nu så godt kørende, at man var istand til at udvide køreplanen. Helt godt blev det dog først i efteråret 1971, da banen fik endnu 1 benzinmotorvogn samt en pakvogn.

Samtidig blev en længe ønsket holdeplads med læssespor oprettet. Omtrent hvor banen skærer statsbanen, anlagdes et sidespor, der er fjernbetjent fra Hillested, samt en ventesal. Holdepladsen fik navnet Slotspavillon.



Loko nr. II, kakkellovnen.



ML 3 med G 100 og A 11 under indkørsel til Christianshede.

For at kunne vedligeholde materiellet bedre, er der afgivet ordre på endnu 1 damplokomotiv, 2 benzinvoгне og 1 personvogn, som i skrivende stund endnu ikke er leveret.

#### Driftsmateriellet

I det efterfølgende behandles også det ovenfor nævnte i ordre værende materiel, da det påregnes at være leveret, når dette læses.

#### Damplokomotiver:

Nr. II, en 2-koblet tendermaskine med opretstående kedel. Populært kaldet Kakkelovnen. Leveret maj 1971.

Bruges som rangermaskine på Hillested og i nødstilfælde som togmaskine.

Nr. 6, en 1-B-tendermaskine. På grund af mangel på personvogne har den været anvendt som reservetogmaskine til godstog, men i den daglige drift er den lige svag nok til de ofte tunge godstog. En overgang kørte den dog lokalgodstog til Slotspavillon, men disse tog køres nu af motorvogne.

Nr. 11, 2-C tendermaskine. På grund af den stærke stigning ved Slotspavillon var det nødvendigt med kraftigere lokomotiver, hvorfor nr. 11 blev bestilt efteråret 1971. Vil fortrinsvis blive benyttet i persontog og i de gennemgående tog.

#### Motormateriel:

M 1, 2-akslet benzinmotorvogn med centralkobling og 24 siddepladser. Til M 1 blev leveret en 2-akslet påhængsvogn, B 1, med 24 siddepladser og postkupe.

M 1 er ikke meget bevendt i den daglige trafik på grund af dens lidenhed. Især kniber det med at stå fast, da vægten ikke er ret stor. Den bruges nu kun lidt og kun som reserve i de første morgentog.

M 4 og 5. Banen råder over 2 stk. af denne type med 3 aksler i skæv fordeling, idet der er lagt en ekstra aksel ind under den tunge motor. De har hver 44 siddepladser og toilet. Der er førerrum i begge ender.

M 1210 har ligesom M 4 og 5 3 aksler, men er lidt kortere og kun med ét førerrum. Den har 37 siddepladser og toilet.

M 5202 er en 2-akslet benzinmotorvogn med 37 siddepladser.

M 1212, en 3-akslet ombygget vejbus.  
SM 1, 4-akslet skinnebusmotorvogn.

ML 3, 1-B-1 diesellokomotiv "Standkiste". Dette lokomotiv bruges til banens godstog, hvor den gør udmærket fyldest.

#### Person-, post- og godsvogne:

A 11, 4-akslet personvogn, leveret 1969, men udrangeret i december 1971.

B 1, se under M 1,

C 40, 2-akslet med 8 pladser på II kl. og 13 på III kl. og med 2 toiletter samt koksfyrr.

Vognen bruges som konge- og inspektionsvogn.

C 32, 2-akslet med 6 pladser på II kl. og 21 på III kl., toilet og koksfyrr.

B 13, 2-akslet med 8 pladser på II kl. og 29 pl. på III kl. Vognen er forsynet med tagrytter og har koksfyrr, men ikke toilet.

C 31, 2-akslet med 37 pladser på III kl. samt toilet. Den er forsynet med dynamoanlæg men er uden varme.

G 100, 2-akslet bænkevogn.

EM 37 og 39, 2-akslede bagagevogne.

E 1, 2-akslet bagagevogn med altan.

Q 106, 2-akslet lukket godsvogn med 0,005775 m<sup>2</sup> bundflade og skruebremse i tårn.

F 43 og F 21, 2-akslede åbne med 0,005775 m<sup>2</sup> bundflade og håndbremse.

G 117, 2-akslet åben, spidsgavl og presenningbund, bundflade 0,005775 m<sup>2</sup>.

#### Fremtiden

I løbet af 1972 skal et projekteret større maskindepot opføres på Hillested station som en hårdt tiltrængt udvidelse af det gamle, der var på kun 2 spor.

Endvidere er en ny stationsbygning under opførelse, da den gamle vognhal ikke byder de rejsende særlig stor beskyttelse, bl.a. på grund af gennemtræk.

Jo, det er fuldstændig ligesom en modeljernbane - den bliver heldigvis aldrig færdig.

Jesper Reinfeldt



NFJ SM 3 og SB 2 på udstillingsanlægget på DTM i 1970.  
Bemærk de mange detaljer i det sekundære anlæg.



# ISBÅDSTUR

For forbindelsen mellem landsdelene har Storebælt altid været et problem. I dag ligger problemet i, at man ikke kan komme hurtigt nok over bæltet med færgerne og derfor vil have en bro. I de helt gamle dage var vind og vejr problemet, noget der i vor tid næppe spiller så stor en rolle mere, selvom man dog i de dage, hvor en god kraftig storm kan bevirke, at færgerne må give op i en ganske kortperiode også får en lille påmindelse om, hvordan det må have været et problem af ganske anden karat, da man endnu måtte bruge sejlbåde.

Det fortælles således, at Frederik VI i 1814 måtte vente ikke mindre end tolv dage i Nyborg før en storm tillod ham at tage ud på bæltet og så nåede han i første omgang ikke længere end til Sprogø, hvor han måtte vente i endnu fem dage før han kunne komme det sidste stykke over bæltet til Korsør.

Det hjalp nu en hel del, da dampfærgerne holdt deres indtog på Storebælt, nu klarede man bedre storm og sø, men en ting var man dog endnu meget generet af, nemlig isen, som færgerne med deres ringe maskinkraft havde svært ved at forcere, hvis vinteren blev alt for slem. Ganske vist fik statsbanerne snart isbrydere, men i forhold til hvad vi i dag har af isbrydere var den tids skibe kun svage.

Kigger man på et kort over Storebælt ser man Knudshoved og Halsskov rage et stykke ud i Storebælt og midt imellem Korsør og Nyborg ligger som en lille klat på kortet Sprogø. Disse tre ting tilsammen er medvirkende til i isvintre at skabe problemerne for færgefarten. Der er normalt ikke fast is i bæltet, men drivis, der især ved østlige vinde fra Østersøen drives op igennem Storebælt, hvor så Knudshoved og Halsskov får isen til at pakke, så færgerne ikke kan slippe ud fra Korsør og Nyborg. Og midt i det hele ligger Sprogø som prop i en flaske og gør sit til at forværre situationen.

Når det bliver helt galt så opgiver man sejlskibet, men så skal det også være virkeligt slemt med vor tids færger, der endda får hjælp af isbryderen Holger Danske. I den tid, da færgerne var små og svage, måtte man tit stoppe hele den normale overfart under sådanne forhold og erklære, at den eneste mulighed for at komme over var ved hjælp af isbåde, og det

er netop en sådan isvinter, denne artikel handler om.

Vinteren 1892-93 var en usædvanlig streng isvinter med dertil hørende sne. Frosten var så streng, at statsbanerne den 18. januar 1893 måtte meddele at samtlige 8 eksprestog på Sjælland måtte indstilles, da frosten havde haft en yderst skadelig indvirkning på banelegemet. Hertil kom, at den helt eller delvise standsning af overfarterne bevirkede, at eksprestogene ikke havde forbindelse med den øvrige del af landet uden for Sjælland. Man indskærpede også reglerne om udlægning af knaldsignaler og om forsvarlig fyring under varmeapparaterne i vandtårnene. 3 dage efter måtte man også indstille 4 tog på Falsterbanen. Disse ekstraordinære forhold varede lige til den 28. marts, men dog ikke lige længe for alle strækninger, idet Nordvestbanen først fik sine eksprestog tilbage på denne dato, de øvrige kom lidt før.

På Storebælt var der erklæret isbådstransport i to perioder fra den 19. til den 26. januar og igen den 13. - 14. februar. Det er en tur med en isbådstransport i første periode vi skal høre nærmere om her.

Oprindeligt havde man isbådene stationeret 3 steder. Antallet af både varierede noget igennem årene. I Halsskov og på Knudshoved havde man i starten 12 både hvert sted og desuden havde man 2 både på Sprogø. Senere blev antallet forøget så man omkring 1900 havde 36 isbåde i Halsskov og 25 på Knudshoved. Det var nødvendigt at have isbåde til rådighed på begge sider af Storebælt, idet det langt fra var givet, at isen lå over hele strækningen. Tit var der et åbent stykke vand i midten, og så brugte man kun isbådene ud til iskanten, hvor så en isbryder agerede færgen over til iskanten på den anden side.

Isbådene er bygget specielt til deres opgave - selvfølgelig, fristes man næsten til at sige. Det var kraftige både med ret høj køl i midten, men samtidig havde man i hver side en ekstra køl, således at båden kunne blive skubbet hen over isen som en slags slæde. Hvis man undervejs skulle komme ud for åbent vand havde man årer og var der tilmed vind kunne man rejse en mast og sætte sejl. I hver båd var der kompas, signalhorn, proviant og drikkevand i en tønde, men sidstnævnte har nu ikke været det mest praktiske at tage med, idet der jo ikke skal megen fantasi til at forestille sig, at stærk frost og vand vist ikke lige er sagen, og derfor havde man nok ikke vand med, men derimod efter hvad der fortælles øl, hvori der

var hældt en flaske rom for at modvirke, at øllet frøs.

Den tur vi her skal beskæftige os med, startede kl. 13. Der var fire både som blev ledet af en flotillefører. Ved hver båd var der en bådfører, der havde fire mand under sig. Hver båd medførte fuld udrustning af proviant, men desuden blev 35 sække med post fordelt i de fire både. Til gengæld var der ingen passagerer med bortset fra en jernbanemand, der skulle landsættes på Sprogø for at hjælpe opsynsmanden på øen, hvis man på grund af isen var nødt til at søge ind til Sprogø med passagerer, idet banerne i den kommende tid forventede, at den eneste mulighed for forbindelse over bæltet var ved hjælp af isbådene.

Da ekspeditionen forlod Halsskov var det solskin og klart vejr med bidende frost. Hist og her var der våger, hvis mørke vand var en skærende kontrast til den snedækkede is hvide farve. Og man satte netop kursen mod en sådan temmelig stor våge. Med god fart nærmede man sig det åbne vand, men lige før man nåede det, gik den forreste båd i blåd, d.v.s. at båden gik gennem isen, men et par mand hagede sig fast ved stævnen og trampede isen istykker - den var til alt held ikke særlig tyk her - og snart efter lå alle bådene i vandet, idet de 3 bageste både havde benyttet renden som den forreste havde lavet til også hurtigt at nå ud i vågen. Masterne blev rejst og ligeledes sejlet og ved vindens hjælp gik det nu i god fart mod Sprogø. Fra bådene kunne man se isen tårne sig meterhøjt i vejret ovre ved Halsskov i de mest fantastiske formationer, men omkring bådene lå isen jævnt som på en stille indsø. I ca. en halv time gik alt godt, men så endte vågen i fast is, som man hev bådene op på. Nu gik turen videre idet flotilleføreren gik foran med en lang stang i hånden og angav vejen. Hver båd blev trukket af to mand foran, en på hver side, alle med svære seler over skulderen, og bådføreren var bagest.

Det gik nu ikke længere så rask afsted, idet bådene med den tunge vægt af postsække gang på gang gik i blød, og det blev nødvendigt hver gang at lade hele mandskabet klare én båd ad gangen, og når snart den ene, snart den anden båd gik igennem med kølen, tog det lang tid at komme frem.

Nu kom vanskelighederne for alvor. For det første blev man klar over, at isen drev mod nord med større og større fart, for det andet blev man også hurtigt klar over, at det ikke var muligt at komme væk fra flagen, idet et bælte

med grødis lå lige foran, og efter grødisen var der ret små løse flager, der i uheldigste fald kunne skille bådene fra hinanden eller hvad der var endnu værre, kunne knuse bådernes sider. Dog var der en mulighed tilbage, nemlig at prøve at gå sydover, hvor man kunne se åbent vand. Men også denne chance røg sig en tur, fordi bådene stadig gik igennem isen og efterhånden blev man klar over, at selv om man prøvede at gå mod syd, så drev man længere og længere mod nord.

Flotilleføreren kaldte nu sit mandskab sammen til rådslagning. Solen var ved at gå ned og kulden, der hidtil havde været streng blev endnu værre i takt med solens forsvinden under horisonten. Der var derfor ikke ligefrem glæde blandt mandskabet ved tanken om at forblive på isen hele natten, men føreren og mandskabet så dog det uundgæelige i øjnene: man måtte blive på isen natten over - mulighederne for at slippe væk var - i det tiltagende mørke - lig nul. Man var også enige om, at man ikke kunne blive på den nuværende flage, dertil var den alt for svag.

Rådslagningen endte med, at man skulle finde en stor, solid og tyk isflage, som man kunne bruge med nogenlunde sikkerhed til natophold. Der var til gengæld ingen problemer med provianten - den var der rigeligt af.

Efter nogen søgen fandt man en egnet flage. Bådene blev sat i række og af sejl og presenninger lavede man et læbælte mod den bidende frostvind. Man sørgede også for at afmærke flagen ved i en oprejst bådshage at fastgøre en lanterne, hvis lys kom fra et stearinlys. Der var 15 timer til det blev lyst igen, men ingen turde sove, så man begyndte at trave frem og tilbage på isen, og hvis en mand satte sig på kanten af en båd og faldt hen, var der straks et par andre, der tog ham under armen og begyndte at gå frem og tilbage med ham.

Nu kom provianten frem. Et måltid der bestod af røget flæsk og rugbrød blev skyllet ned med brændevin. Et stykke hen på aftenen så man de sidste glimt fra fyret på Sprogø, men til gengæld opfattede man nu blinkene fra fyret på Romsø. Man drev altså stadig nord på. Det tunge tøj, trætheden og den bidende kulde fik lysten til at få noget varmt at drikke til at blusse op hos mandskabet og i dette tilfælde var der ikke langt fra trang til handling. En åre blev hugget i stykker og sammen med noget tjæreholdigt tovværk havde man noget glimrende brændsel. Snart efter flammede et bål op. Noget øl, der efterhånden på grund af de lave

frostgrader var blevet til et tykt olieagtigt fluidum blev med nogen vanskelighed hældt ud af øltønden og over i en tom konserverdåse. Lige før øllet kogte hældte man en flaske Cognac i, og samtidig med at man varmede de kolde fingre ved bålet gav det varme øl med Cognac en herlig indre varme. Dette lille intermezzo lavede vældigt op på deltagerne i det ufrivillige natteophold, men trætheden meldte sig snart igen og var vanskeligere end nogensinde af holde fra livet.

Ved femtiden om morgenen blev det konstateret, at man ikke længere drev nordover, og hermed var den værste fare også overstået. Igen kogte man øl på samme måde som før, og tilberedelsen og indtagelsen af den varme drik tog så lang tid, at de første spor af dagens komme viste sig som en svag rød bræmme i øst. Noget efter viste solen sig og det blev muligt at skimte land 10 km borte i østlig retning. Transporten satte sig nu i bevægelse mod land. Det varede dog ikke længe før man stødte på svær pakis, der voldte store vanskeligheder at passere. Ind imellem måtte man kæmpe sig igennem bælder af grødis, og da de strabadser havde stået på i nogle timer, standsede man for at indtage morgenmaden. Både rugbrød og flæsk var nærmest hvad man i vore dage ville kalde dybfrost og spiritussen var tyk og sejt-flydende til trods for at solens opståen havde mildnet kuldegraderne lidt.

Da måltidet var overstået og man havde fået lidt flere kræfter efter hvilet, satte optøget sig igang igen, men da var klokken efterhånden blevet 10. Igen kæmpede man sig gennem pakis, men efter et par timers forløb nåede man fast is, en glat og ubrudt flade. Bådene blev nu benyttet som slæder eller - om man vil - som isbåde, og med hejst sejl gik det i strygende fart mod land. Ind imellem havde man dog stop som følge af, at en eller flere af de tunge både gik igennem isen, men klokken godt 15.30 satte man endelig foden på land igen.

Man var landet på sydsiden af Asnæs. En mand var dog forinden blevet sendt i forvejen til land, nemlig den før omtalte jernbanemand. På en gård lejede han heste og vogne for at posten kunne komme videre så hurtigt som muligt. Vognene nåede lige Kalundborg station 5 minutter før iltoget med afgang kl. 17.00, hvilket set ud fra et postalt hensyn var temmelig heldigt, da de efterfølgende tog ikke kunne afsendes før 24 timer efter på grund af snestorm.

Mandskabet blev gæstfrit indkvarteret på en stor gård i nærheden af det sted, hvor man

havde nået land, og fik på gården varme og mad, hvad de jo nok kunne tiltrænge efter den tur.

Den næste dag blev bådene afhentet og ved hjælp af heste slæbt over Kalundborg fjord til stationen. Det må virkelig have været en streng isvinter, for Kalundborg fjord plejer, på grund af strømmen, at være noget af det sidste, der fryser til. Isbådene blev nu med tog sendt tilbage til Korsør, hvortil mandskabet også nåede kl. 22 om aftenen tre dage efter starten.

Der var selvfølgelig stor modtagelse med kolleger og slægtninge, og tilbagekomsten blev selvfølgelig fejret på behørig vis. At der var glæde var ikke vanskeligt at forstå, det havde i virkeligheden været en temmelig stor fare, man havde været udsat for, og turen kunne meget nemt have fået et tragisk udfald, hvis vejr, vind og strøm ikke havde artet sig så vel.

Det bør vel nævnes til slut som et passende cadeau til mandskabets mod og udholdenhed, at alle mand, trods det at flere havde fået forfrysninger i ansigtet, mødte den næste dag og gennemførte en ny tur, men denne gang nåede man heldigt både Sprogø og Nyborg.

J.G.

BAGSIDEBILLEDET viser et festligt pyntet lokomotiv fra Sydfynske Jernbaner. Det må være 50 års jubilæet for Odense-Svendborg og maskinen er SFJ nr. 31, der i 1949 overgik til DSB som DF 131. Billedet er taget 12. juli 1926, men vi ved ikke hvor.

#### KØB - SALG - BYTTE

SÆLGES: Märklin klapanlæg i skab, med transformer, 3 lokomotiver, 8 4-akslede personvogne, 14 godsvogne, kontrolpult 4 stopbomme, 4 håndsporskifter, 2 elsporskifter, overkørsel, 23 lige og 30 buede skinner, 19 huse samt diverse biler og træer.

Sælges samlete eller delt. Prisdé 600 kr.

Henvendelse på telefon (01)703796.

Næste nummer er planlagt udsendt 20/3 1972.

