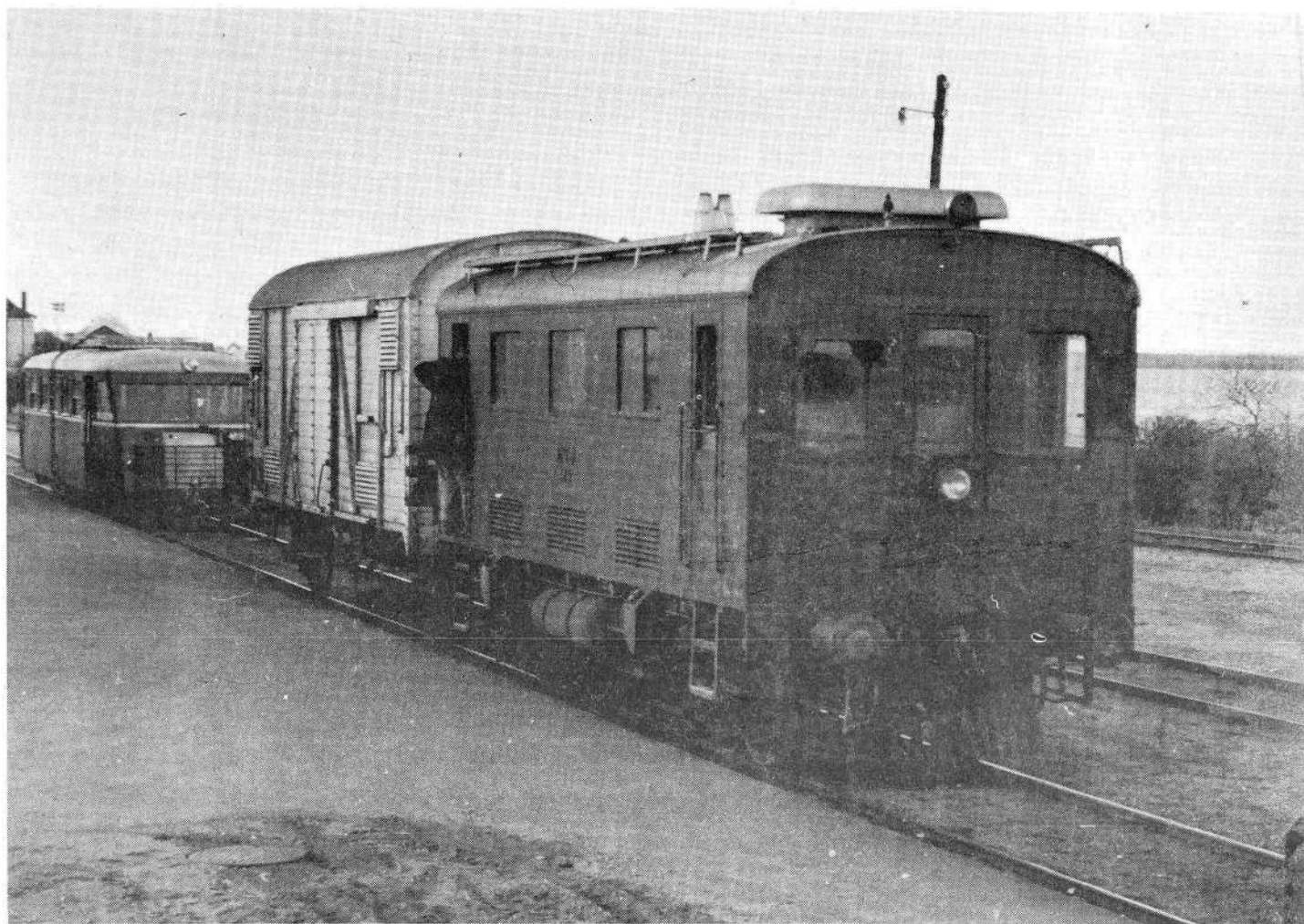
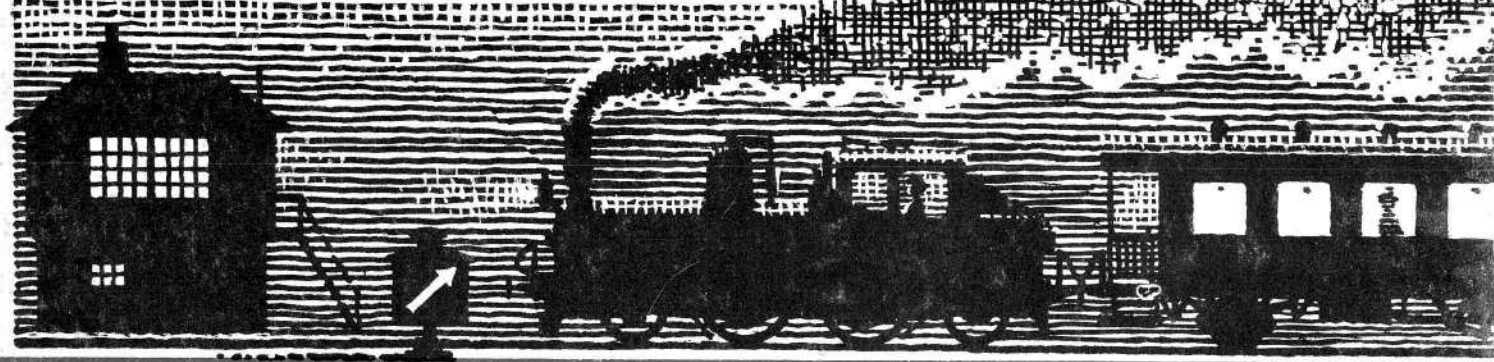


SIGNALPOSTEN



9 ÅRG
1973

NR
MAR 2

Nyt fra Redaktionen

Odense Model Jernbane Klub

Kære læser!

Kildemosevej 14¹

Odense

Dette nummer af bladet vil De antagelig først få i hænde omkring 1. april, hvilket er et par uger senere end lovet. Det skal ikke betragtes som en aprilspøg, men skyldes udelukkende at der i fremstillingsprocessen er indløbet en række forsinkelser, der desværre har accelereret hinanden undervejs.

Den første og væsentligste grund til dette er, at arbejdet med fotohefterne blev betydeligt mere omfattende end forudset, hvorfor disse iøvrigt også blev forsinket, og derfor kom materialet ikke til reproduktionsanstalten og derfor til trykker til den på forhånd aftalte tid med det resultat, at andre opgaver her først skulle færdiggøres.

Jeg beklager og undskylder denne udvikling og beder læserne bære over med os og stadig betænke, at det er som hobby vi laver bladet, og derfor kan det desværre ske, at "kampen for det daglige brød" kommer i vejen for fritidsjobbet.

Apropos fotohefterne.

De to nyeste fotohefter har nu set dagens lys og er sendt til de mange, der benyttede sig af tilbudet i forrige nummer. Som ovenfor nævnt blev hefterne af større omfang end projekteret, og det betyder, at hefte 3 om TFJ, Thisted-Fjerritslev Jernbane, der var planlagt til at skulle omfatte omslag plus 56 sider, blev på omslag plus 80 sider idet det indeholder 145 fotos, og tilsvarende var hefte 4 om NKJ, Nakskov-Kragenæs Jernbane, budgetteret til omslag plus 40 sider, men blev på omslag plus 48 sider med ialt 89 fotos.

Det betyder også, at vor kalkulation ikke kan holde, og derfor har vi været nødt til at forhøje prisen for hefte 3. Dog skal de læsere, der har betalt den i sidste nummer nævnte pris ikke blive nervøse - der kommer ingen efterregning!

Hefte 3, TFJ, ialt 84 sider koster kr. 23,-, hefte 4, NKJ, ialt 52 sider koster kr. 16,-.

Bestilling sker lettest ved indbetaling af beløbet på girokonto 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, og på venstre talon anføres, hvad indbetalingen dækker. Hefterne sendes derefter portofrit i lukket konvolut.

Blandt emnerne i de mange læserbreve, vi med stor tak har modtaget, er der særlig ét, hvor meningene er stærkt delte. Det er vore skala-tegninger i 1:87, om hvilke nogle mener, at de er helt fortrinlige, nogle at de er brugelige og enkelte at det er noget "bras".

Med et læserbrev fulgte den i dette nummer optagne artikel om måltegning, "Tanker om tegninger". Forfatteren giver forslag til en måde at give informationer til modelbyggeren som endnu ikke har været benyttet her i bladet, og som De kan se af redaktørens fodnote til artiklen er det hans store ønske, at rigtig mange læsere vil give deres besyv med i denne sag, som angår et vigtigt problem for modelbyggeren.

Andre læsere efterlyser modelbyggebeskrivelser - ikke blot en gennemgang af en model, men en beskrivelse af hele processen fra A-Å.

Dette ønskes opfyldelse ligger også redaktøren stærkt på sinde, og jeg kan betro læserne, at de "menige" medlemmer i redaktionskomiteen er grundigt trætte af at høre redaktøren på møde efter møde trygle om modelstof.

Sagen er i al sin enkelthed den, at da Adam for tiden er stærkt optaget af andre opgaver, er der ingen andre i redaktionskomiteen, der mener at kunne løse den opgave.

Jeg har flere gange tidligere her i spalten - måske noget spagfærdigt - efterlyst stof fra andre forfattere end de sædvanlige "Tordenskjolds soldater" og jeg har også af andre veje forsøgt at kapre forfattere til denne kategori af stof, men uden synligt resultat, endnu.

Jeg benytter derfor den her givne anledning til igen at efterlyse forfattere til SIGNALPOSTEN, først og fremmest med stof for modelbyggere men også gerne med stoffor jernbaneentusiaster i almindelighed. Jeg minder en 4-5 af mine gode venner om, at de har lovet mig modelstof, og måske ganske specielt om, at SIGNALPOSTEN fik "eneret" på historien om udstillingsanlægget på DTM i Helsingør.

Nå, slut for denne gang.

Næste nummer udsendes ultimo maj.

På genhør!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

9. årgang nummer 1
marts 1973

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Danske banegårde, Fredericia, 1. del		38
Byggetegninger: SBs lange smalsporsvogne		48
En opdagelsesrejse		50
Tanker om tegninger		52
Tegningsarkivet		55
En sporplan		57
Danske jernbanefærger, M/F KORSØR		60
Klubnyt		70
Også en banegård, del 6		71

Forsidebilledet: ETJ, M 4 med I-vogn i Ebeltoft 11/7-1968 (Jesper R.)
Midtsidefoto: Lemvig station, år ??? (Jernbanemuseet)

SIGNALPOSTEN samarbejder gerne med alle kredse af jernbaneinteresserede.

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 udsendes ultimo januar, medio marts, maj, august og oktober og primo december.

ABONNEMENTSPRIS for 9. årgang kr. 35,- incl. moms og frit tilsendt i lukket konvolut. Abonnement tegnes ved indbetaling på giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, evt. postanvisning/check til samme adresse.

EFTERTRYK TILLADT
HUSK TYDELIG KILDEANGIVELSE.

DANSKE BANEGÅRDE

FREDERICIA, 1. del.

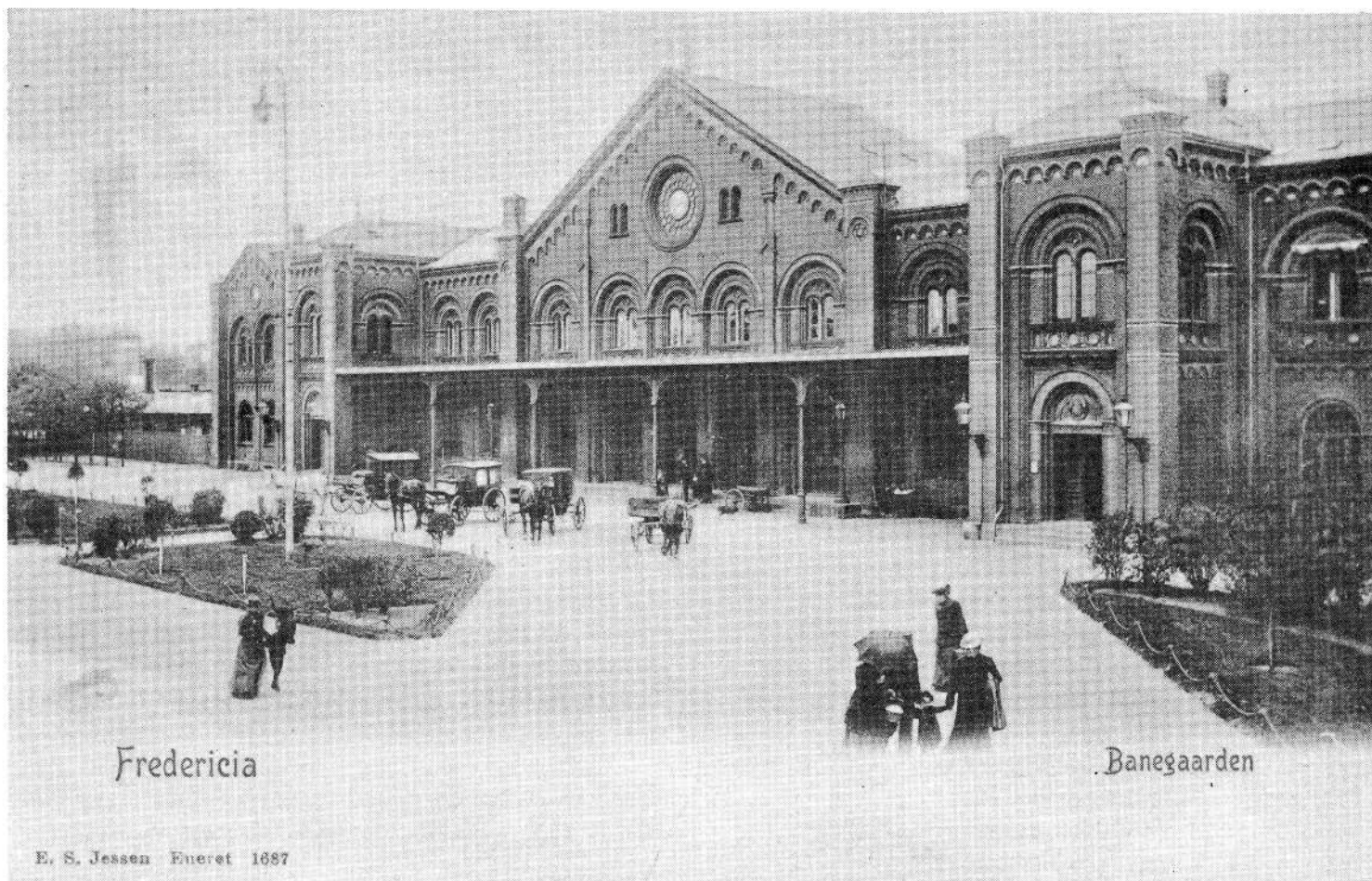
6. juli er Fredericias årlige store festdag. Det er på denne dag man fejrer mindet om det heldige udfald i 1849, hvor det lykkedes danskerne at slå Slesvig-Holstenerne. Mens denne dag fejres med stor festivitas er byens fødselsdag den 14. december nærmest upåagtet. Fredericia er ikke nogen gammel by, idet den blev bygget efter befaling af Frederik III og fik sine privilegier i 1650. Navn fik den først året efter - Frederiksodde blev den døbt.

Navnet fortæller lidt om byens placering. Allerede i 1664 fik barnet navneændring til det navn, vi kender i dag: Fredericia. Byen blev udelukkende anlagt af militære grunde, hvilket stadig præger en del af bybilledet med de brede lige gader, der skærer hinanden vinkelret.

I modsætning til de fleste andre af Danmarks byer var Fredericia skabt helt ad kun-

stig vej. Den manglede ganske et økonomisk grundlag og ikke mindst et naturligt opland, hvilket kastede byen ud i en hård kamp for tilværelsen, en kamp, der så helt håbløs ud. Men med et slag vendte lykken sig, da byen, i 1866 ved jernbanen Fredericia-Vamdrups åbning blev et vigtigt jernbaneknudepunkt og dermed blev revet ud af sin afsondrede tilværelse. Endnu bedre blev det for byen, da også strækningen Fredericia-Århus 2 år efter begyndte sin tilværelse. Man havde nu betingelserne for at gøre Fredericia til fabriks- og industriby i kraft af bl.a. det opland, som banen bragte med sig. Frederik III havde haft store planer med byen, planer, som kun gradvist kom til at gå i opfyldelse. Det fornemme slot f.eks. som man havde tænkt sig at opføre blev ikke og bliver ganske sikkert aldrig til noget.

At byen var en garnisonsby viste sig at være en stor fordel, for havde militæret ikke



Fredericia

Banegaarden

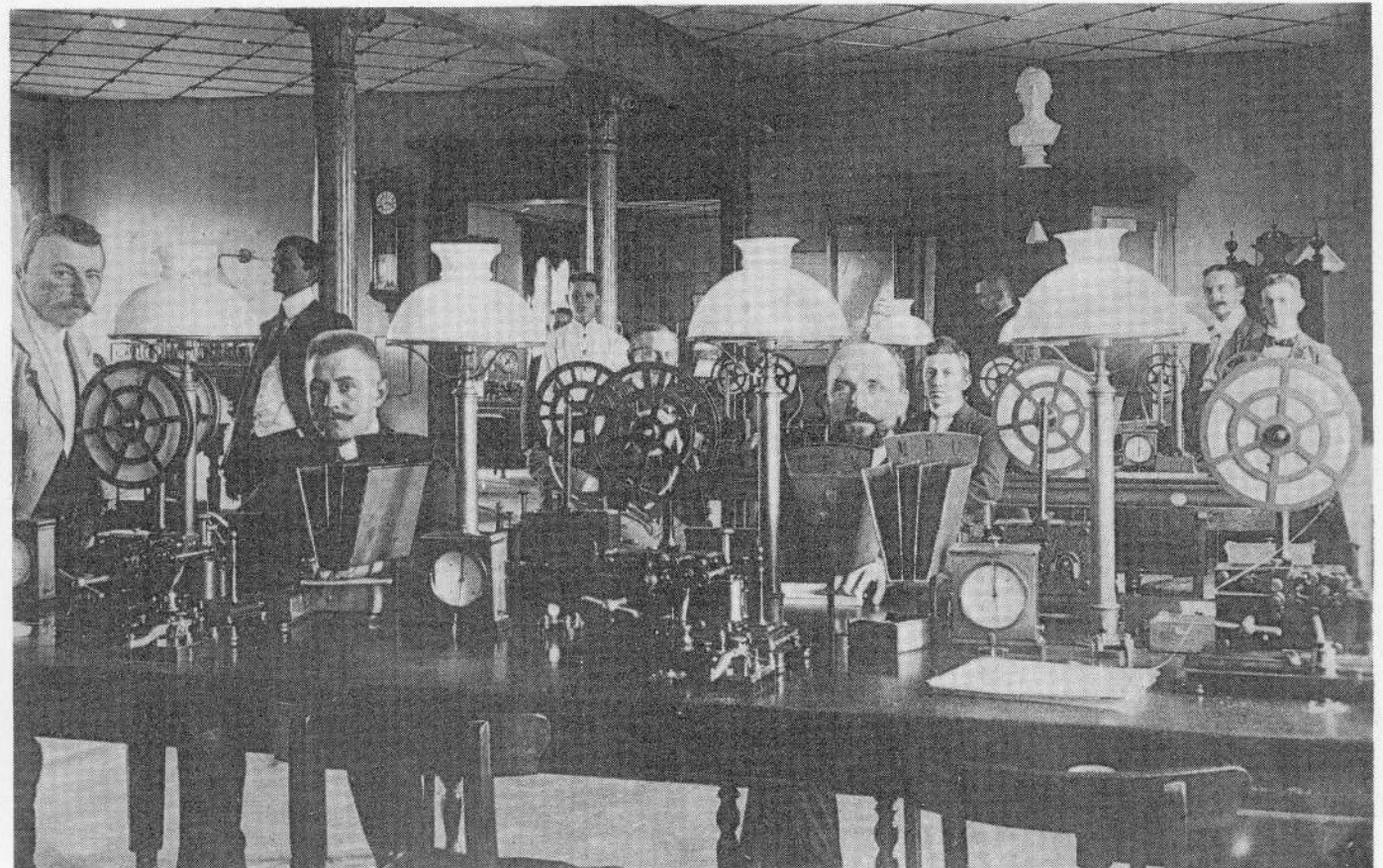
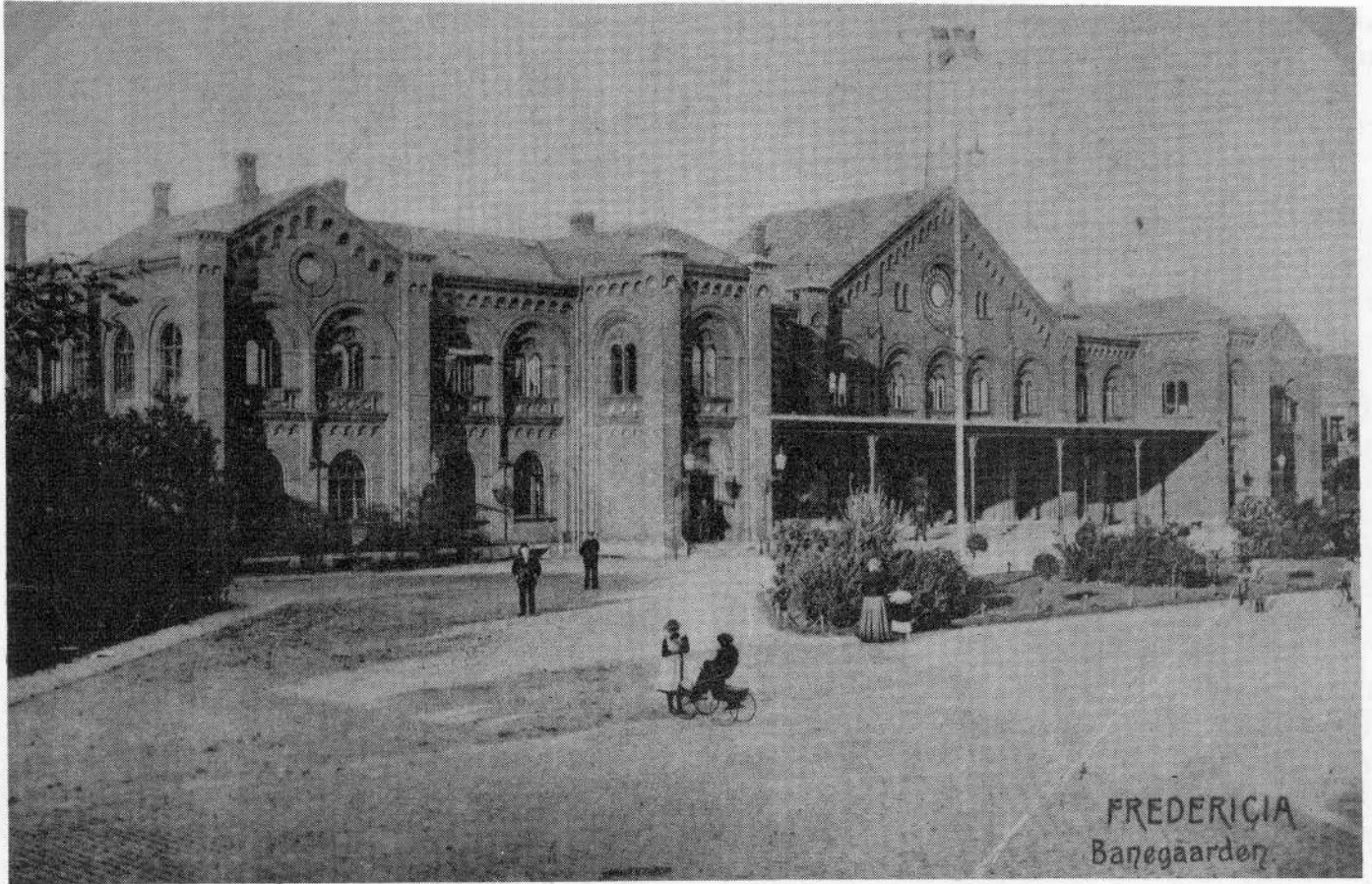
af strategiske grunde været interesseret i en jernbane til byen, havde Fredericia uden tvivl den dag i dag levet en meget tilbagetrukket tilværelse.

Det havde været besværligt at blive enige om at bygge en bane fra København til Roskilde - men det viste sig at være endnu vanskeligere at blive enige om at bygge et jernbanenet op i Jylland. Det var den gamle strid om længde- eller tværbanesystemet, om midt- eller østbane, som førtes med stor styrke. Det jyske landbrug var interesseret i en længdebane fra Rendsborg over Flensborg, Silkeborg og Viborg til et sted ved Limfjorden, idet man ønskede at opnå gode forbindelser med bl. a. Hamburg for salg af kreaturer. Til gengæld var de østjyske købstæder især bange for ikke at kunne klare sig i konkurrencen med Hamburg og ville derfor hellere have tværbaner så forbindelserne i indlandet blev styrket - særlig efter at der var vedtaget en lov i 1852, der videreførte København-Roskildebanen til Korsør. I 1860/61-rigsdagssamlingen fremkom et lovkompleks med en samlet plan for hele landet, og her blev den østgående linie foretrukket. At banen så yder-

ligere rykkede østpå ved forskellige politiske krumspring og i forbindelse med en ny regering er en anden sag. I det hele taget var forhandlingerne meget indviklede og jeg skal skåne læserne for at gå i detaljer. Et væsentligt punkt for at Fredericia blev jernbaneknudepunkt var dog, at banen over Fyn blev ændret således, at den i stedet for at blive ført til Snoghøj fik direkte forbindelse med Fredericia over Strib. Hertil kommer også at militæret som sagt af strategiske grunde var stærkt interesseret i banen til Fredericia, noget der især på daværende tidspunkt havde stor betydning.

Allerede i 1863 gik man igang med jordarbejdet i forbindelse med anlæget af strækningen Fredericia-Vamdrup, men på grund af krigen blev arbejdet stærkt forsinket og lå på det nærmeste helt stille i halvandet år. Selvom krigen først var forbi i 1866, var man allerede i januar 1865 gået i gang med arbejdet igen. Den 1. november 1866 åbnedes banen uden særlig festivitas på grund af de alvorlige tider for offentlig trafik. Nu var der fra Fredericia forbindelse sydpå - nordpå kom forbindelsen først





næsten 2 år senere da Fredericia-Århusbanen åbnede den 4. oktober 1868.

Der har været tre stationsbygninger i Fredericia igennem de godt 100 år byen har haft jernbane. Den første bygning, der var ganske lille, eksisterede kun i tre år, nemlig fra 1866-1869. Ligesom på Roskildebanelen kunne man ikke nå at blive færdig med stationerne inden strækningen åbnede, og derfor byggede man bl.a. i Fredericia en midlertidig station af træ. Men i modsætning til på Sjælland, hvor man jo i mange år måtte nøjes med de midlertidige stationsbygninger på Roskildebanelen, gik man temmelig hurtigt i gang med at bygge den Fredericia station, som endnu findes og som blev afløst af den nuværende i 1936.

Mens den første station som nævnt var ganske lille, blev den næste langt aneligere. Den blev bygget af røde mursten, og blev dengang betragtet som en af landets smukkeste stationer. Som en avis skrev: Ligesom banegården er den sidste, således er den også den smukkeste og største af de mange stationsbyg-

ninger, engelskmændene i de senere år har opført her i landet.

Det var arkitekt Holsøe, der stod for tegningerne til stationen. Holsøe er vel den arkitekt, der her i landet har ansvaret for de fleste af vore gamle stationers udseende. Fra 1861 til 1892 var han ansat som indenrigsministeriets kontrol for statsbanerne, og som sådan har han opført alle stationsbygningerne - med undtagelse af dem på Århus-Randersbanen - i Jylland og på Fyn, medens han på Sjælland står til ansvar for bygningerne på Slagelse-Næstved og Dalmose-Skælskør samt Lyngby station. Ved de fleste af alle disse mange stationer har han anvendt murstenen som hovedmateriale, og på en måde, der viser, at han med takt og forståelse har løst disse opgaver.

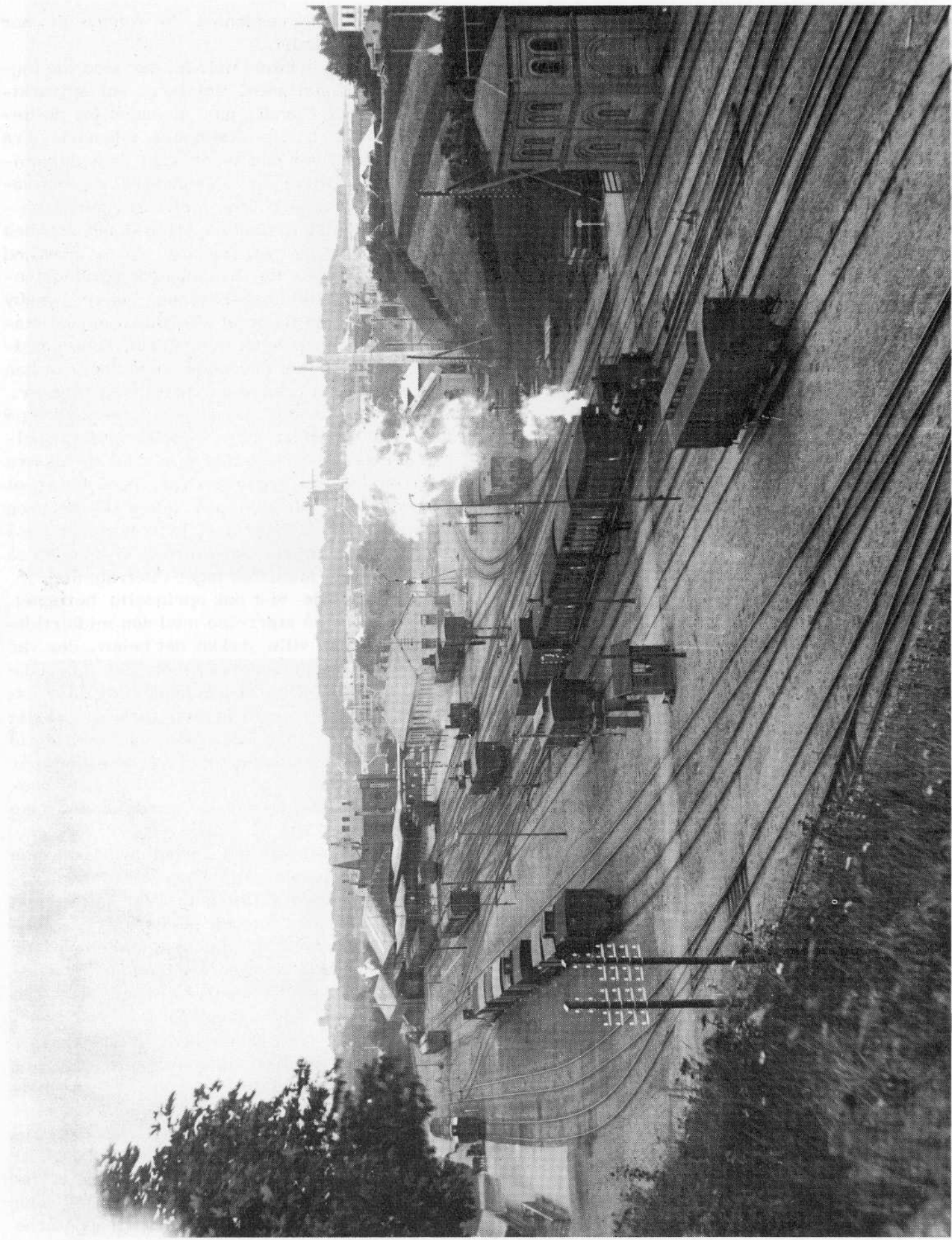
Men tilbage til Fredericia. Stationens opførelse blev udført under ledelse af det engelske selskabs overingeniør og med lokale mestre i entrepriserne. Bygningen var ikke beregnet til jernbanen alene, også telegrafvæsnet og postvæsnet fik lokaler her, hvilket måske også forklarer, at man projekterede bygningen så stor, den tids målestok taget i betragtning.

Man havde vist nok oprindelig beregnet, at en bygning på størrelse med den midlertidige træbygning ville dække det behov, der var at forudse i år fremover, men der gik ikke lang tid før antallet af rejsende blev så stort, at man blev klar over, at hvis behovet skulle dækkes, måtte man lade den nye bygning få langt større dimensioner, i særdeleshed når også Fredericia statstelegraf skulle være knudepunkt for såvel de danske som de udenlandske ledninger.

Når man trådte ind i bygningen fandt man i stueetagen lokaler for jernbanen af den sædvanlige type med billetkontorer, ventesale og restauration samt rum for postvæsnet. På første sal dominerede statstelegrafen med en stor telegrafsal, men desuden var der også her bolig for stationsforstanderen, eller som han dengang blev kaldt "banegårdsforvalteren", postmesteren og en assistent.

I tidens løb blev disse lokaler både foroven og forneden ændret i forsøg på at forbedre forholdene i takt med det stigende antal rejsende, noget der alt sammen kun blev lapperier, fordi man både ude og inde i katastrofal grad manglede plads. Hvis man ser på et billede af Fredericia station fra 1880 lægger man mærke til, at de to karakteristiske trappetårne





mangler og at der i hver ende af bygningen sidder et ur. Disse ure var noget af en belastning for stationens personale, fordi de sjældent viste samme tid - somme tider kunne der være en halv times forskel.

Nu var sagen den, at det ene ur altid gik helt præcist, mens det andet altså var lidt ude af trit. Det værste var dog, at det sidstnævnte ur var det, de rejsende kunne se når de kom nede fra færgen. Det afstedkom jo nogen undren hos passagererne, når de hæsblæsende kom jagende op fra færgen i den tro, at de var sent på den, og så opdagede, at der var rigelig tid til togets afgang.

Der blev selvfølgelig klaget både til stationen og til byens aviser, og sidstnævnte forsømte ikke nogen lejlighed til at lave grin med sagen. Det ur, der blev passet af statstelegrafens personale gik altid rigtigt, men det andet - som var uden beskyttelse bag til - sad så uheldigt, at når restaurationens personale var på vej op ad trappen til deres værelser i tagetagen kunne man uden besvær pille ved uret, og det

blev gjort i rigt mål. Det var pendulet man ikke kunne lade være med at pille ved og resultatet var som nævnt et ur, der konstant gik forkert. Det var derfor en stor lettelse for stationens personale at de to ure blev fjernet da man i 1890'erne byggede de to tårne. Det ene ur fik nu plads over overdækningen mellem tårnene, og da det blev placeret i et godt aflåst rum fik det lov til at være i fred - og gik derfor nu præcist. Det andet ur blev anvendt på en anden station.

Alle tog kom ind til Fredericia sydfra. Med allernådigste tilladelse havde man af militæret fået lov til at gennembryde volden, så kun et spor gik igennem denne. Til gengæld måtte banerne så købe en grund lige ved det smalle hul. På denne grund lå dynger af jord, således at man, hvis fjenden kom til landet og havde forset sig på Fredericia, hurtigt kunne lukke volden med den jord, der lå på banernes grund.

Efterhånden - vel i takt med at byens militære betydning dalede og trafikken steg - gra-

En færges er kommet ind og nu er fortroppen af de rejsende den har medført på vej til stationen slæbende på kufferter, tasker og andre pakkenelliker.



vede banerne større og større stykker af volden, og det ene spor efter det andet kom til så der omkring år 1900 gik seks spor igennem - og fylden forsvandt.

Når toget havde passeret volden kom man ind på det temmelig store banegårdsterræn, der trods sin størrelse var alt for lille og klemt sådan inde, at enhver udvidelse tilsidst var ganske umulig. På pladsen holder godsvogne fra de fleste lande i Europa ventende på at komme over bæltet, men selvfølgelig også vogne i mængde fra vores eget lille land. I det hele taget er der på denne station ligeså mange ekstratog som ordinære. Især mærker man belastningen på de såkaldte flæskedage, når flæsketogene - de tog, der bringer landbrugets produkter til Esbjerg - fra hele landet kommer til Fredericia. Så er rangeringen endnu mere forceret end ellers, og alle ånder lettet op når de sidste vogne har forladt stationen og er vel på vej mod Esbjerg.

Persontogene ruller op foran hovedbygningen og standser inde under jernbanehallen. Sådan en foreteelse havde de fleste større stationer dengang. Da stationen åbnede havde man kun én perron og et par perronspor. Efterhån-

den havde man tre perroner med fire mildest talt dårligt beliggende perronspor, hvorfra man ofte skulle betjene fem tog på én gang. Et par gange i døgnet ekspederede man 10 tog på 1 time. Andre banegårde som Hellerup og Roskilde havde flere tog, men ingen havde en så vanskelig trafik som Fredericia.

Om dagen er det mellem kl. 14 og 15 det brænder på, om natten er det ved 2-tiden. I løbet af en times tid kommer togene fra Esbjerg, fra Struer, fra Vamdrup, fra de østjyske byer både iltog og bumletog. Især tog 45 fra København - et eksprestog - og det noget tidligere løbende iltog samme sted fra forøger det tilsyneladende håbløse virvar mellem 14 og 15. Men trods alt er der plan i foretagendet og hver dag kommer alle togene både til og fra Fredericia af sted uden uheld. Det er faktisk ejendommeligt at der igennem årene ikke er sket større uheld her i denne heksekedel og bortset fra mindre rangeruheld har man ikke været belempret med ulykker. - Selvfølgelig har man lavet det sædvanlige nummer med at lade et tog passere stationen og fortsætte ud over drejeskiven, der var perronsporenes afslutning, og videre ud på gaden bag ved.

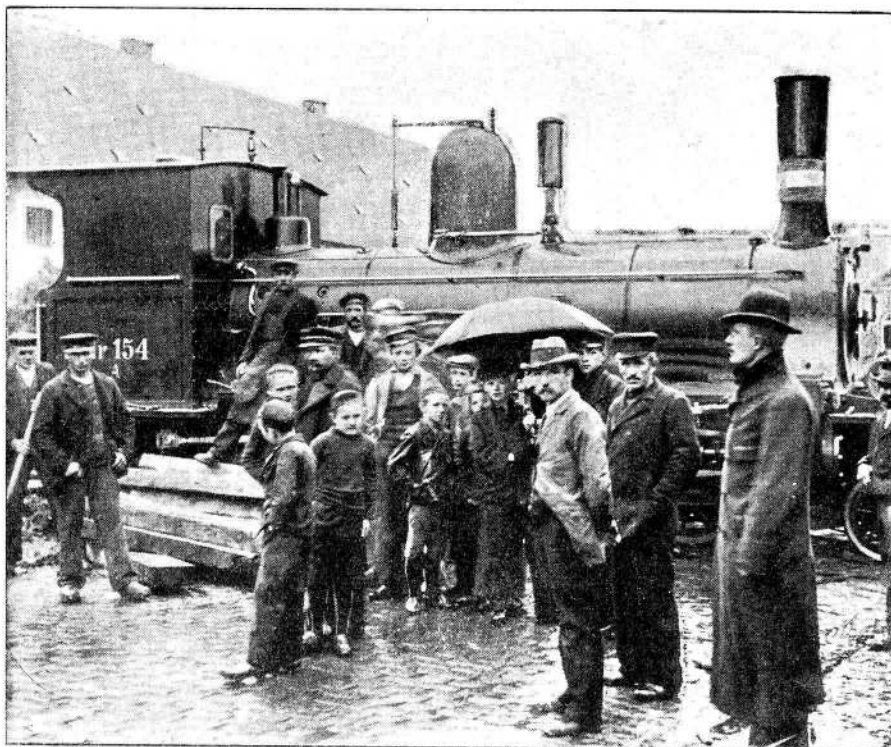
Jernbaneuheldet i Fredericia.

16. 7. 1909 (Glasbets udsagnelse).

FORLEDEN bragte vi Billede fra den ejendommelige Jernbaneulykke i Ludwigshafen. I Dag kan vi præsentere et Lokomotiv, som paa ganske lignende Maade kørte løbsk ved Fredericia i Slutningen af Maj Maaned.

Banesporet ender i Fredericia ligesom paa Københavns Hovedbanegaard med en Drejeskive, men Banelegemat ligger 2—3 Alen over Gadens Niveau. Toget var et Ekstratog fra Vamdrup og blev ført i almindelig Fart. Vacuumbremser blev anvendt i god Tid, men virkede ikke.

Haandbremserne var heller ikke i Stand til at stoppe Toget, som derfor løb frem, knækkede Stoppebommen, hvorefter Lokomotivet, der sammen med to efterfølgende Vogne havde revet sig løs fra Resten af Toget, fo'r midt ud paa Gaden.



Lokomotivet, som i Fredericia kørte fra Stationen ud paa Gaden.

(Ludv. Lippert fot.)

Men lad os vende tilbage til spidsbelastningen mellem 14 og 15. Samtidig med at alle disse tog har sat hinanden stævne kommer færgerne med en sværm af rejsende fra Københavertogene. Det er kun kursvognene - de gennemgående - og de fleste post- og pakvogne, der føres over af færgerne. Hovedparten af de rejsende er pakket sammen på færgen som sild i en tønde. Det er alle de rejsende som kommer fra iltoget og bumletogene, der "nyder" overfarten på den måde. Det må have været noget af en oplevelse at opholde sig på et iskoldt dæk en vinternat, selvom turen kun varede 15 minutter, for plads nedenunder i salonerne var der sjældent.

Nu kommer hele denne strøm af rejsende, de fleste slæbende på kufferter og anden bagage, op ad vejen der fører til stationen, og som nævnt er der nok flere, der er ved at få et chok, når de ser, hvad klokken viser på det famøse ur på stationen.

Fredericia er forøvrigt kendt for at være det sted, hvor man mødes. Mennesker, der lever i hver sin udkant af landet, løber her på hinanden, veksler håndtryk, spørger nyt og udveksler hilsener. Efterhånden er alt samlet, mennesker og gods, og nu skal det hele fordeles - men kortene skal fordeles rigtigt, for hvis bare én kuffert kommer galt afsted, afstedkommer det et utroligt besvær og vrøvl med eftersøgning, skriverier og telegraferen. Godset der kommer fra København skal fordeles i fire tog. Nordpå til toget, der kun standser ved de store stationer, nordpå til toget, der standser ved alle stationer, vestpå til Esbjerg og sydpå til grænsen.

På perroner, i ventesale og ikke mindst i restaurationen vrimler det med mennesker, så man skulle tro det var en station i en af de store europæiske hovedstæder - ingen anden dansk station har et sådant mylder af udlændinge og danskere. I restaurationen er alle stole opta-

På billedet ses den overdækkede jernbanehal. Det dengang meget almindeligt på store stationer. Man synes det var lykken at posere for fotografen, selv en af tjenerne er kommet ud for at lade sig forevige. Maskinen er en A.



get, for Fredericiaopholdet falder heldigvis sammen med middagsulten. Herinde er en raslen af kopper, skraben af knive og klirren af glas, en summen af tale og ikke mindst er der en ubestemmelig duft af alle mulige forskellige retter mad. Til restauratørens ros skal det siges, at man spiser godt. Ind imellem lyder der en ringen og en råben fra en portør, der kalder ud til togene.

Og så - lige med et - er det hele overstået. Perronerne er tomme og personalet i restaurationen gør regnskabet op og trækker vejret lettet igen. For de rejsende er restaurationen et meget vigtigt punkt på rejsen. Besvær og forsinkelser kan man i langt højere grad bære over med, når maven er fyldt... Og så skete der engang det katastrofale, at der udbrød ild i restaurationens kælder. Man havde lige moderniseret og gjort spisesalen smukt i stand, men der var ingen vej uden om - gulvet måtte hugges op for at man kunne trænge ned til ildens arnested og hermed var også det lokale raseret. Af hensyn til brandfaren fjernede man

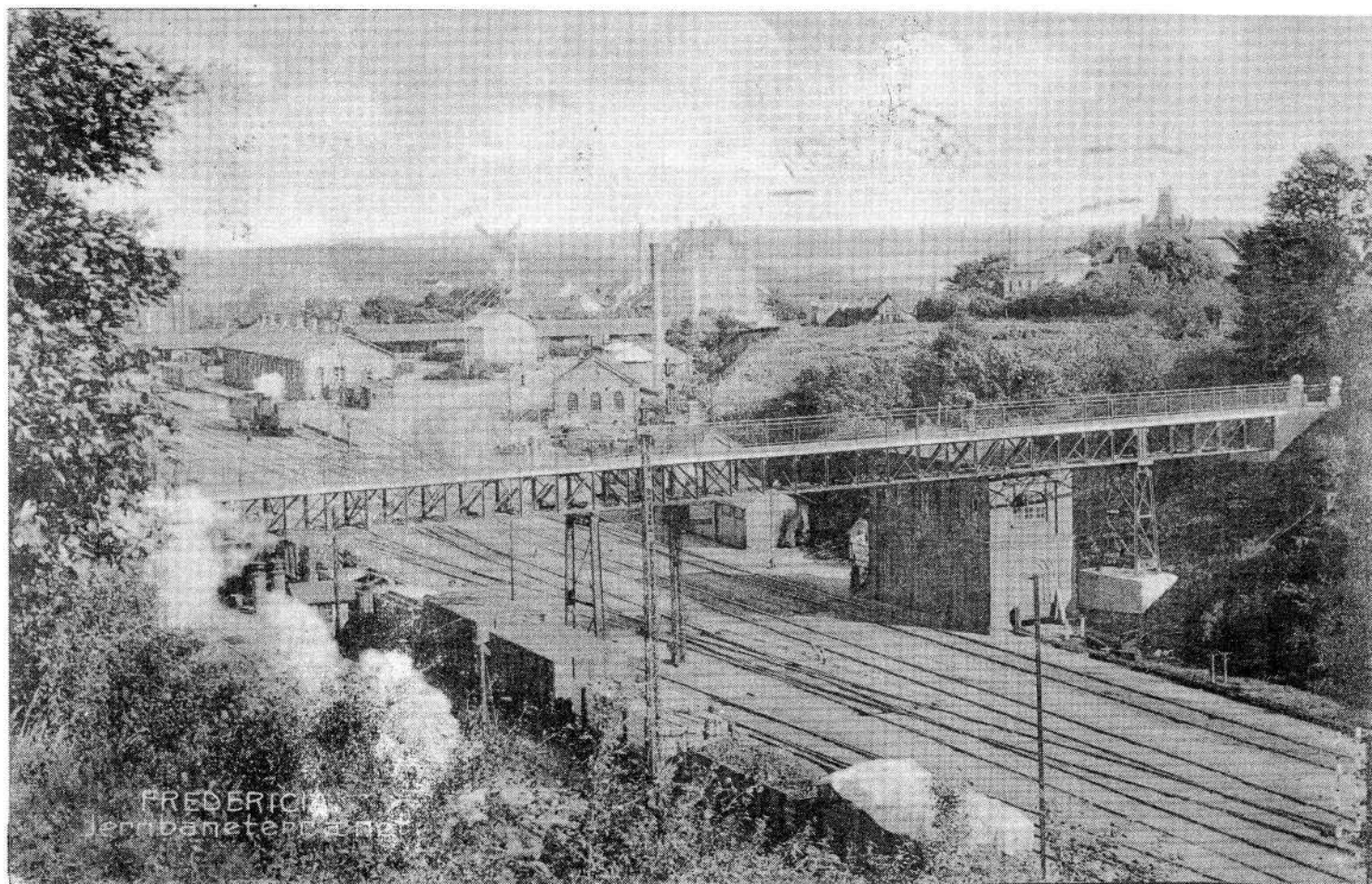
vognene under perrontaget og i stationens nærhed. Omkring midnat var det værste overstået, men da lignede restaurationen en valplads.

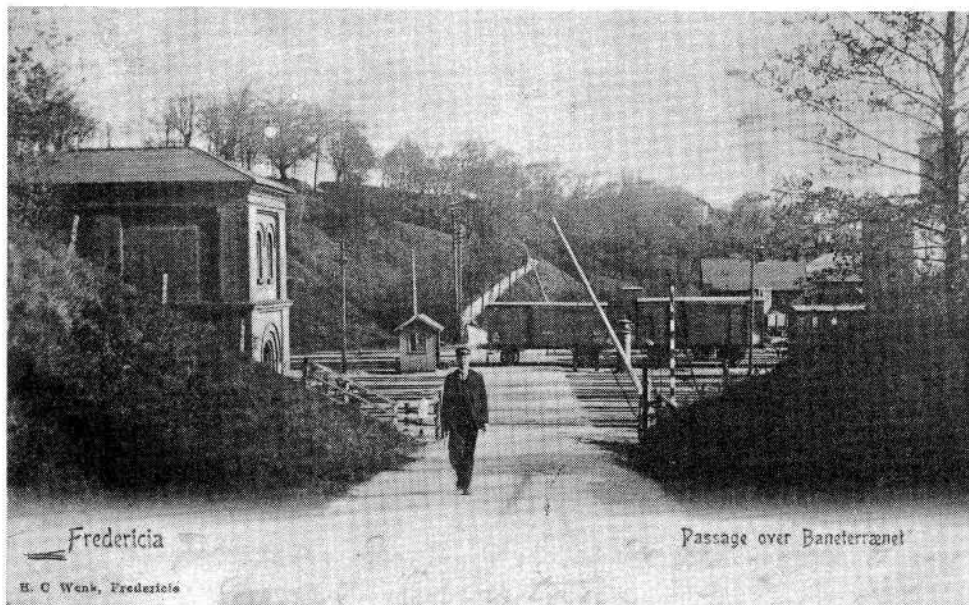
Så tænkte man på de rejsende. Stationsforstanderen lod sin dagligstue rydde og man indrettede den til spisesal. Men ejendommeligt nok var søgningen meget ringe, uvist af hvilken grund. Så fik stationsforstanderen en lys ide. Var Fredericia en garnisonsby eller var den det ikke. Altså henvendte han sig til militæret og lejede et stort telt. Et sådant blev omgående sendt fra Tøjhuset og blev stillet op i nærheden af restaurationskøkkenet. Det havde sin virkning og igen var der stor søgning til restaurationen, de rejsende må åbenbart have følt sig mere trygge ved at være i nærheden af perronerne og de tog de skulle frekventere.

Når så det sidste tog i den travle time er klar til afgang og pakmesteren viser grønt flag, så slår den fungerende to slag på stationsklokken og lokomotivet svarer med to pift og et øjeblik efter er toget på vej ud af stationen.

Men den fred, der sænker sig over sta-

Broen, der forbinder de voldstykker, der er blevet gennembrudt ved banens anlæg ved Holstens Bastion. Der er faktisk 6 spor igennem nu.





Billedmaterialet til denne artikel er hovedsagelig postkort fra forfatterens og redaktørens arkiver. Billedet side 42 er - så vidt vides - affotograferet af P. Thomassen, hvis tilladelse vi i givet fald håber at have? - Tak!.

Bagsidebilledet er fra DSBs arkiver, affot. af forfatteren.

tionen, er kun for en stakket stund, for på stationerne i nærheden venter godstogene på fri bane, og så snart de forskellige krydsninger med persontogene er overstået, begynder det ene godstog efter det andet at rulle ind på stationen, og snart efter er rangermaskiner travlt beskæftiget med at skille togstammerne ad og få rangeret vognene ind på de rigtige spor, så de så hurtigt som muligt er klar til at blive sendt videre, for plads til dem har man ikke i lang tid ad gangen.

Som før nævnt boede statstelegrafens på første sal i hovedbygningen - noget man fra jernbaneside ikke altid var særlig glad for. Grunden var den, at man havde lov til at sende privattelegrammer til Fredericia. Hvis man ønskede at give en passager i et af togene en besked, sendte man blot denne til statstelegrafens og så måtte den vagthavende på stationen modtage telegrammet oppe fra første sal og sørge for at det blev videreekspereret, hvilket som regel foregik på den måde, at man måtte lade en eller anden på stationen gå ned langs toget og kalde på den, telegrammet var beregnet for. Da der som regel ikke var andre end den fungerende til at gøre dette arbejde, måtte han forlade det jernbanemæssige og agere telegrafbud, hvilket havde den virkning, at toggangen blev sinket.

Men man havde også andre problemer at slås med. Om natten skete det ikke sjældent, at urolige elementer - tit ankommet fra nabo-byerne - benyttede personvognene i de henstående stammer til at feste videre i. Det skete så at man tilkaldte politiet, der som regel tog meget lemfældigt på ballademagerne. Efterhån-

den fandt stationens personale da ud af, at hvis de klarede ærterne selv, blev resultatet langt bedre. Man tog lidt håndfast på urostifterne, så håndfast, at adskillige af dem blev pyntet med et blåt øje eller en blodig tud. Efter en sådan batalje havde man så ro i nogen tid.

Som jeg flere gange har nævnt var pladsforholdene i Fredericia elendige, og værre blev det efterhånden som trafikken igennem årene steg. Allerede i 1884-86 udarbejdede man et forslag om en dobbeltsporet jernbanebro over Lillebælt for at forbedre trafikforholdene fordi Fredericia og Lillebæltsoverfarten allerede dengang var ved at udvikle sig til en trafikhæmmende prop. Men først i 1926 begyndte det at lysne, for da begyndte man på arbejdet med en Lillebæltsbro og en helt ny Fredericia station. Den ny Fredericia banegård og det tilhørende terræn for person- og godstog samt rangering blev flyttet uden for voldene nær landevejene til Vejle og Kolding. Det var et kolossalt arbejde man her påbegyndte og det blev udført af københavnske og jyske firmaer, men mere herom i næste artikel, som vil beskæftige sig med den sidste af de tre Fredericia banegårde.

J.G.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNO

Mindre telefoncentral, med ca. 24 relæer for 48 volt jævnstrøm sælges til rimelig pris.

Billet mrk. C 708 til redaktionen.

NCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEA

Byggetegninger

SKAGENSBANENS LANGE SMALSPORSVOGNE

Da den smalsporede Skagensbane, FSJ, åbnedes for driften i 1890 benyttede de allerfleste af landets baner udelukkende de gammel-dags kupevogne med 2 "yderdøre" i hver kupe og løbebrædder til konduktøren langs begge vognsider. Det var derfor meget nærliggende at også FSJ anskaffede denne vogntype. De hidtil mindste standardkupevogne benyttedes på ØSJS. De havde en indvendig kasselængde på kun 5,6 m. 3. kl. udgaven havde 4 kupeer á 1,4 m, mens den fine udgave med en 1. kl. kupe i midten havde 3 kupeer med målene ca. 1,8 plus 2,0 plus 1,8 m (2. kl. - 1. kl. - 2. kl.). FSJs ældste vogne var lidt længere, 5,9 m indvendig, og de havde 4 kupeer med bredderne 1,39 - 1,39 - 1,60 - 1,45 m. FSJ havde aldrig mere end 2 vognklasser, men bredde-differentieringen må have betydet, at vognene for alle tilfældes skyld var forberedt for 3 klasser, selv om forskellen på de tre kupebredder var forbløffende ringe!

Vognkassen var 2,0 m bred indvendig mod de normalsporedes 2,5 m, så der var på 3. kl. 4 i stedet for 5 pladser i bredden. Det var altså små, lette og spartansk udstyrede vogne, der var lige så trange som de ældste, jyske N-vogne (senere BK/CB) fra 1863. Til belysning anvendtes stearinlys, og kun 2. kl. kupeerne kunne opvarmes, hvilket foregik med damp fra lokomotivet. Mens man ellers, selv på ØSJS, havde stilbare ventilationsriste foroven i eller over dørene, måtte FSJ-passagererne åbne vinduerne for at få frisk luft. Derimod var bremseudstyret overmåde moderne: automatisk vacuumbremse! Kun DSB havde ellers vacuumbremse, og den var endnu af den simple, direkte virkende type.

Indtil år 1900 klarede FSJ sig med 4 sådanne vogne plus 4 bænkevogne (kombinerede gods- og personvogne) af samme ydre dimensioner, og når trængslen var særlig stærk, almindelige godsvogne med klapsæde. Horsens-Tørring banen anskaffede fra starten 1891 ganske lignende personvogne og klarede sig også med dette primitive materiel, indtil man år 1900 anskaffede en enkelt mere tidssvarende, 2-akslet personvogn, kupevognen A 1. Den

havde - også på 3- kl. - sidevinduer, dampopvarmning, stilbar ventilation og sågar træk-gardiner. På 2. kl. var der en luksus som løse pøller. Man regnede åbenbart med, at det var ærlige folk, der benyttede den dyre vognklasse.

Ganske vist repræsenterede HTBs A 1 et ganske pænt fremskridt i smalsporsbanernes komfort, men enkelte andre baner havde allerede forlængst betrådt mere utraditionelle veje. I 1869 dristede Maribo-Bandholm banen sig således til at anskaffe vogne efter det "amerikanske system", d.v.s. gennemgangsvogne med åbne endeperroner, de første i Danmark, og Lollandsbanen fortsatte i dette spor få år efter. 1880 lancerede Gribskovbanen Danmarks første personbogievogne, nemlig de to dampvogne, og 1883 fulgte Randers-Hadsund banen i samme spor. Dampvognene havde åbne bagperroner, og deres bivogne var tilsvarende 2- eller 3-akslede gennemgangsvogne. 1891 fik JFJ, de Jydsk-Fyenske Statsbaner, deres første bogiekupevogn, et unikum på henved 18 meters længde og med ikke mindre end 9 kupeer plus bremsekupe. Vognen, der litreredes MD 561 (senere DSB BA 400), var specielt beregnet til lokale færgetog fra Fredericia til Lillebæltsfærgen, og den førte alle 3 vognklasser. I 1892 anskaffede de sjællandske statsbaner hele 9 bogiekupevogne, litra AC, senere DSB AA 11-19. Det var de første danske personvogne med stål-bogier, af den type, der senere fandt anvendelse hos nogle af de danske privatbaner (AB, HHGB, KSB og SNNB). I 1894 anskaffede DSB sine første gennemgangsvogne, litra CL. Det var bogievogne med midtergang og lukkede endeperroner. Endnu en ny ting var her indført: "en Lyskasse paa Taget", det vi nu kalder en tagrytter. Det havde ellers kun fundet anvendelse på postvogne. I 1896 fulgte en serie tilsvarende sidegangsvogne, litra CM, og de nyåbnede baner på Fyn, Ringe-Nyborg og Svendborg-Nyborg, anskaffede et antal tilsvarende vogne, RNB med lukkede, SNB med åbne endeperroner.

Nu begyndte smalsporsbanerne også at komme med, idet HBJ og KEJ i 1898-99 anskaffede tyskbyggede bogie-midtergangsvogne med tagrytter og åbne endeperroner. Hos FSJ talte man åbenbart på knapperne, for herfra kendes indtil flere projekttegninger til bogievogne. To af dem (fra 1899) er skitseret på tegningsarket til venstre. Den øverste er i ganske samme primitive stil som FSJs første personvogne med

samme smalle vognkasse, mens kupebredderne dog var foreslået større. Man ville også flotte sig med sidevinduer på 3. kl., ligesom der her var tegnet skillerum mellem alle kupeer, dampvarme og trækgardiner. Regulerbar ventilation var der dog ikke tænkt på, og stearinlysene havde ikke, som det tidligere var indført på HTB, fået "Communication til det Frie" gennem små skorstene gennem taget. Derimod var FSJs projekt af en for en smalsporsbane hittil uhørt længde.

Skizzen nedenunder viser et samtidigt forslag, der er helt i den daværende DSB-stil. Vognen var tænkt indrettet med "egentlig" sidegang på 2. kl., mens der på 3. kl. nok var en passage langs vognens ene side, men ingen væg ind til "båsene". Vognen var tegnet 60 cm bredere end kupevognen. Da der også skulle regnes med en vis vægtykkelse ind til 2. kl. kupeerne, var det vist ikke alle SIGNALPOSTENS medarbejdere, der kunne passere hinanden i den sidegang! DSBs standard var dengang en gangbredde på 80-90 cm, men det er senere atter indsnævret til godt 70 cm i de nye standardvogne. FSJ-tegningen viste ikke endedøre og overgangsbroer, men man havde jo heller ikke andre vogne at gå over i ad den vej! Der var imidlertid "indbygget fremtid" i gavlen: der skulle anbringes de til en dør fornødne rammestykker, så en dør let kunne tilføjes senere.

Da det kom til stykket, anskaffede man i stedet en helt tredje type, FSJ, E 1, der formentlig var en standardtype fra Hannoversche Holzbearbeitungs- und Waggonfabrik. Det var en vogn næsten magen til Bryrupbanens, blot med lige mange kupeer af hver af de to vognklasser. En forslagstegning til denne vogn ses i JSs hefte "Skagensbanen 1890-1965" side 22 forneden. Tegningen er ret lille, ca. 1:114, og vognen har nok afvejet noget fra det tegnede på visse punkter. Bl.a. benyttede FSJ aldrig overgang mellem vognene, men måske nok perronlåger af en eller anden art, det fik vognen i hvert fald senere. Tegning i 1:45 af en meget lignende vogn fra HBJ bragtes i SIGNALPOSTEN 8. årgang nr. 4.

Hovedmålene for FSJE 1 var: Længde over puffere 11,5 m, selve kassen udvendig 9,95 x 2,55 m, akselafstand 7,5 plus 1,4 m. Disse mål fra tegningen stemmer med angivelser fra Bornholm, hvor vognen til sidst endte sine dage.

I 1905 var FSJ atter moden til en vognanskaffelse, og denne gang skulle det blive den længste smalsporsvogn i Danmark, FSJ E 2. Den byggedes af Scandia. Man skelede nok til sin tidligere drøm fra 1899, men nu var folk blevet mere forvænt, så man fik presset et toilet ind i vognen, nemlig mellem 2. og 3. kl. afdelingerne. Til gengæld pressede man kupebredden ned fra E 1s 1800/1500 mm for 2./3. kl. til 1600/1400 mm, ganske som i de gamle hundekasser fra 1890. Man droppede også tanken om sidegang og indrettede vognen med midtergang i begge vognafdelinger. Folk havde dog stadig den fordel at kunne gå en tur og strække benene, hvad man ikke kunne i de gamle kupevogne.

I 1908 anskaffedes endnu en vogn, E 3, af samme længde og design som E 2. Det er den, der bringes tegning af i 1:45 denne gang, idet vi har en hæderlig, omend meget grumset, originaltegning, Scandia tegning nr. 8579, at gå ud fra. I E 3 var pladsforholdene igen forbedret til E 1-standard, og man havde nu ofret plads til to toiletter, så folk kunne gå standsmæssigt på toilettet! Til gengæld havde man måttet kvitte en hel 2. kl. kupe og kun indvundet én plads på 3. kl. Heller ikke E 3 havde overgangsbroer for publikum. For personalet var det derimod ingen sag at skræve over fra vogn til vogn på trinbrædterne, som man var vant til fra kupevognene, der stadig var i brug indtil banen var ombygget til normalspor i 1924.

På Scandias tegning er der intet vist om bremsetøj, men vognen har ganske givet haft vacuumbremse. Denne har formentlig været tvedelt med en bremsecylinder og tilhørende bremsebuk i hver ende som antydnet på H0-skizzen af E 2. Sådant omtrent var i hvert fald arrangementet på de første danske bogievogne, også på de omtrent samtidige bogiekupevogne på HTB, skønt de var noget mindre end FSB-vognene.

E 3 havde, ligesom sine 2 forgængere, dampopvarmning fra lokomotivet på begge vognklasser. E 1 var født med stearinlys, men i 1905 indførte FSJ acetylgaslys, der i 1916 forbedredes ved indførelse af glødenet. Denne belysningsform anvendtes ellers hovedsagelig på Fyn (SFJ) og på Slingerupbanen. De fleste andre baner gik lige fra stearin, olie eller petroleum og til elektrisk belysning, da denne var meget enklere både at installere, vedlige-

holde og betjene end acetylngasanlægget. Og dog var gaslyset med glødenet datidens "sovninge" elektriske lys langt overlegent i henseende til styrke og hvidhed - en luksus, som det elektriske lys først rigtigt kunne hamle op med efterhånden som det i 1920'erne blev teknisk muligt og økonomisk overkommeligt at fremstille mekanisk stærke glødetråde af rent Wolfram. Først så sent som 1931/32 begyndte SFJ og KSB at forlade acetylenlyset, så helt ringe kan det ikke have været.

Alle FSJs 3 E-vogne havde bogier af principielt samme type med kun én gang affjedring, i virkeligheden blot en let moderniseret udgave af de bogier, som allerede anvendtes af det Sjællandske Jernbaneselskab på deres lange postvogne fra 1856!

De tre vogne solgtes i 1924 til de bornholmske jernbaner, hvor de kørte under betegnelsen RNJ 10-8, altså i inners aldersfølge. Af skizzer fra DBJ ses, at vogn nr. 10, ex FSJ E 1, senere har fået indrettet toilet nær vognmidten i den tidligere 3. kl. ende, hvor man nu kun havde 2 plus 1 pladser i bredden ("skæv midtergang") i hele vognen. Tvillingvinduerne skiftedes ud med store enkeltvinduer og vognen fik "bornholmske" (=hannoveranske?) perronlåger med krummelurer ovenpå. Denne vogn fik på Bornholm tilnavnet "Kongevognen". Et billede af den i dens seneste skikkelse findes i juleheftet "Jul på Bornholm", årgang 1970, side 20.

De to lange vogne ændredes ikke meget, men fik også 2 plus 1 pladser i bredden, også i 3. kl. enden. På Bornholm fandtes jo kun én vognklasse. I JSs Skagensbanehefte ses på side 35 et foto, hvor alle tre bogievogne er med, forrest E 3, bagest E 1. Sidstnævnte kan bare anes i baggrunden. Alle tre vogne udrangeredes af DBJ omkring 1950.

I virkeligheden havde Haderslev Amtsbanner endnu længere bogievogne, men de var opstået ved sammenbygning af to og to 2-akslede Düsseldorf-vogne, model 1903 (nr. 25-43), hvoraf H0-skizze findes i ROMANTIK i røg og damp - side 146. Foto af et par af disse vogne ses i samme bog side 89. De sammenbyggedes i 1935 og udrangeredes allerede i 1939, så de nåede aldrig at blive landskendte og der findes kun få billeder af dem. Tegninger er jeg aldrig stødt på, så de er svære at rekonstruere - det bliver mest gætteværk. Vognene var ca. 16,5 meter over pufferne.

Alkjær

EN OPDAGELSREJSE



Sted:

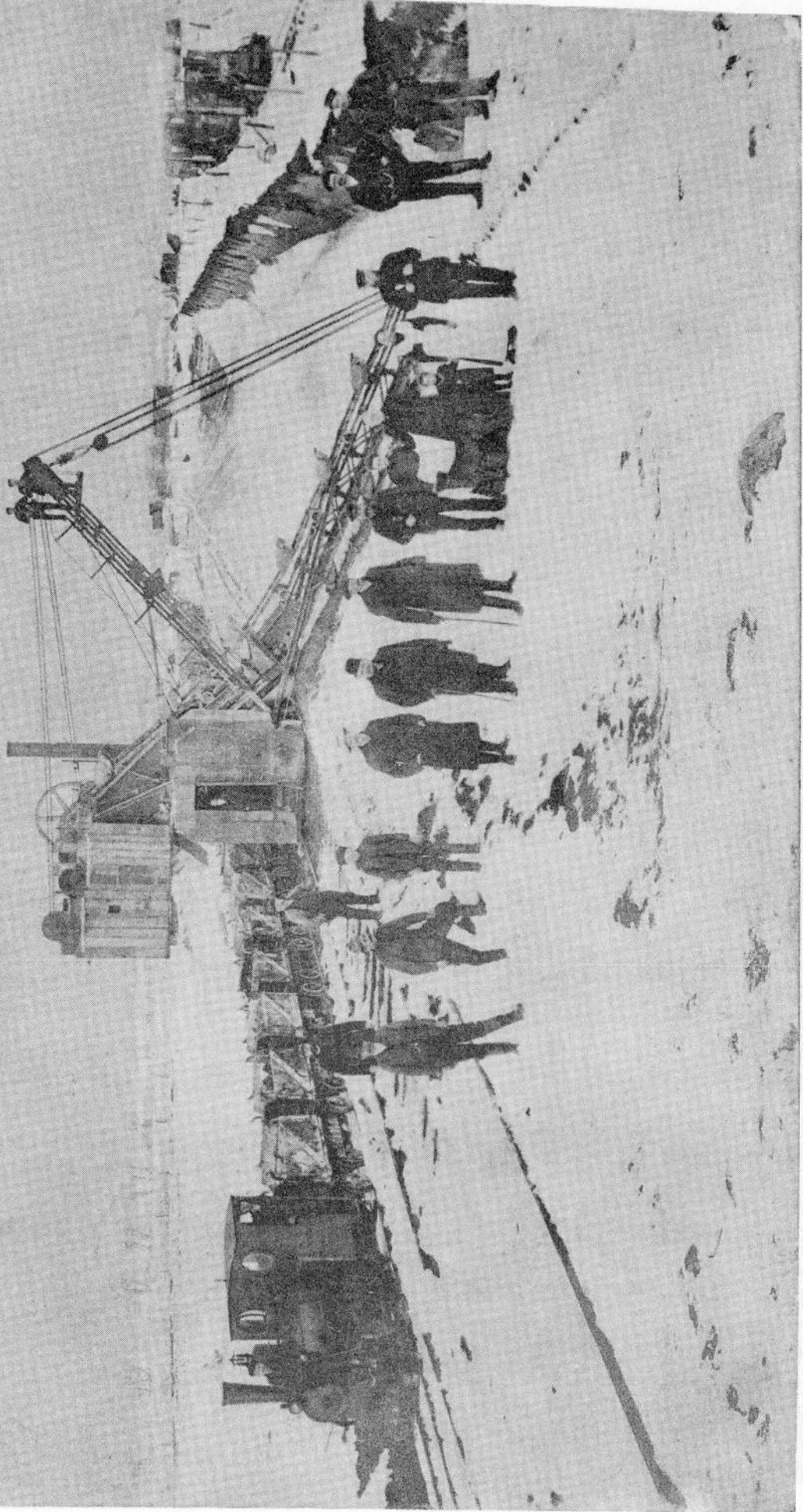
1. Egeskoven vest for vejtrekanten Ribe-Toftlund-Arnum,
2. Kommunekontoret i Gram.

Pludselig lå den der! Som en streg var den skåret igennem skoven - glemt gennem mange år og nu trukket op ved skovhuggernes skarpe arbejde.

På en efterårsdag havde jeg i min frokost-pause fået lyst til imellem bygerne at tage en rask travetur ind gennem skoven. Røjsere, regnfrakke og hat på, og så af sted.

Skovvejen var blevet til en sti, og stien til en lidet benyttet dyrevæksel, hvor man ideelt måtte bøje grene til side for at komme frem, og jeg var nået dybt ind i skoven, ja så langt vest på, at jeg kunne begynde at skimte lysningen i skovbrynet, da jeg pludseligt stødte på "den".

Mergelschacht Arnum 1912.



Som en tre meter bred, vandret og lige streg var den skåret igennem skoven, tværs henover skovstier, høvlet igennem småbakker og bygget op på en næsten kun antydet dæmning over en svag lavning.

Det var ikke en skovvej, for alle af disse havde hidtil vredet sig som snoge udenom naturlige småforhindringer. Hvad var det så? Det kunne næsten kun være en banerest, men hvilken???

Fra mit daglige arbejde kendte jeg Haderslev Amtsbaners strækninger som min egen bukse-lomme - der var mindst 1,5 km til deres nærmeste punkt i luftlinie - og de fleste af de flytbare mergelspor havde jeg tidligere fundet ganske hæderlige rester af, og de skulle absolut ikke ligge her.

Stubbene efter de nyligt fældede egetræer på "volden" afslørede hurtigt, at træerne havde været ca. 40 år gamle, da de blev fældet i efteråret. Vi måtte altså tilbage mindst til 1920-erne.

Hjemme igen dykkede jeg ned i arkivet. Der skulle være en tegning i Jernbanebladets julenummer fra 1963, så vidt jeg huskede. Det var der ikke - i hvert fald ikke i det nummer! Så hele stakken igennem - heller ikke! Hvor søren så? Puttet ind i en stak "Bumletog" stod pludselig - nå, ja altså julenummeret 1963 af Jernbanebladet, men denne gang "specialnummer for syd- og vestjylland" - her var det søgte! - og ganske rigtigt: Ikke en pind af oplysning om en banestrækning her - alle mulige andre steder - næsten da, kun ikke her i inder-siden af buen ved Arnum. Her var der tværtimod påfaldende tomt for mergelbaner under HAJ. Hvorfor? Kunne pladsen have været optaget af et andet, tidligere selskab, for HAJs mergeludkørsel havde jo sit maksimum i 1930-erne.

Fabriktilsynets gamle kedel- & lokomotiv-protokoller gav intet holdepunkt så langt tilbage som 1924. Hvad så?

Løsningen kom en ugestid senere, da jeg deltog i et bygningsrådsmøde i Gram storkommune og i en pause forud for selve mødet forelagde spørgsmålet for et af de ældste kommunalrådsmedlemmer fra Arnumkanten af kommunen. Så kom det: med en iltogsfart, som man næppe skulle have tiltroet denne agtværdige kommunalråd, og på et så ægte og uforfalsket sønderjyds, at det kunne knibe for mig -

selv efter 15 års erfaring i dialekten - at følge med:

"Jow, te de' æ rejdinok. - Jah, ka do hows'et (borgmesteren og Påske blev som drenge igen, og den ene fortsatte, hvor den anden slap, så vi nær ikke havde fået begyndt mødet til tiden).

De' wa møj minner som æ lillebahn - wuen wa kuns hael så sture (altså formentlig 600 mm sporvidde). De wa mæ dampp, mænne de wa nuen små ralliker (altså vel 2-koblede damplokomotiver), å så wa dæ gjan et par wuen mer mæ, end som æ lokmetif ku træk, så de ku wal hæen, æ de blevf hæng'n i kurven og på bakken. De wa po'lakker - å de kam hver sommerhal'år hertil etter 1. krieg, å tow så a'ste' om etteråret etter et ord'nle basseralle på Arnum Nykro, nær de slutt.

Å æ arbejdsleder ha en grueli fin, lukket persunwuen, som ble hægt bak æ tok, nær haj sku uj å inspecer eller betael pæng. (Altså en personvogn i brug på 600 mm sporvidde, det var vist første gang i historien, en sådan var omtalt!).

Jah - borgmesteren tænkte sig godt om - jen ka kowse, æ som dreng fik lov til at kikk ind. Den wa polstret - å så møj fin malet!

Det måtte alt i alt have været en ret usædvanlig mergelbane.

Et par møder senere kom Påske igen. Han havde i familiealbummet fundet et gammelt postkort fra 1912 med et billede fra mergeljet ved Arnum. Ved sammenligning med side 105-112 i Romantik i røg og damp fremgår det tydeligt, at der er tale om væsentligt mindre materiel end hos HAJ.

Alt dette som følge af en travetur i en regnvåd efterårsskov.

.j.g.c.

TANKER OM TEGNINGER

At bygge en model vil sige at efterligne et bestemt forbillede. Hertil behøves tegninger af forbilledet, og tilvejebringelsen af tegninger af forbilleder i tilstrækkelig mængde og kvalitet er alverdens modelbyggeres problem.

Ønskedrømmen er at have adgang til pålidelige og fuldstændige tegninger af et hvilket-somhelst emne fra de virkelige baner, man måtte ønske at efterligne.

Det bedste materiale, man kan bygge sin model efter, er naturligvis de tegninger, forbilledet er bygget efter. Så kan man få modellen så livagtig, man vil. Men nu er modeljernbane jo kun en fritidsbeskæftigelse, og derfor er der som regel både økonomiske og andre hindringer i vejen for adgangen til dette vidunderlige materiale. Kan man få fat i fotografiske gengivelser af originaltegningerne, er man også godt hjulpet.

Har man ikke råd til at fotografere, må man tegne. Det må man også, hvis der ikke er nogen originaltegning. Men der står ikke en stab af professionelle tegnere parat til at tegne modeljernbane. Derfor går tegneriet noget langsomt. Somme tider går det dog vist nok en anelse for hurtigt - frembringelserne er af meget vekslende kvalitet.

Ikke desto mindre synes det at være en almindelig opfattelse, at tegninger tegnet særligt til modelbygning er det eneste saliggørende. Denne opfattelse vil jeg gerne gøre op med. Skal man endelig tegne originaltegningerne af i stedet for at fotografere, må man finde på bedre end den gængse modelskalategning.

Det kræves almindeligvis af en arbejdstegning, at alle mål er anført. Når man bygger huse, broer, maskiner m.v. står man ikke og måler på tegningen. Alligevel udføres denne ret nøjagtigt i et bestemt målforhold, så man kan skønne om det færdige arbejdsstykkets udseende og om de enkelte deles beliggenhed i forhold til hinanden. Ved modelbygning er det derimod almindeligt, at man måler på en tegning, hvis nøjagtighed man derfor er afhængig af. Der er heller ikke anden udvej, hvis man benytter en original oversigtstegning eller en fotografisk gengivelse deraf, men griber man sig i at stå og måle på en skalategning fremstillet ved nedtegning, er der noget galt!

Prøv at gennemtænke den almindelige arbejds gang ved fremstilling af en modelskalategning efter forbilledets mål og dernæst en model efter tegningen. Først tegner man en skitse. Derefter regner man forbilledets mål om og sætter dem på skitsen. Så bruger man nogle måneder, dage eller minutter på at fremstille en modeltegning i det valgte målforhold. Når man skal bygge modellen, tegner man først en skitse. Så går man i gang med at måle ud på skalategningen. Man regner eventuelt om til et andet målforhold, og de endelige mål sætter man på skitsen. Omsider går man i værkstedet med arbejds skitsen.

Uanset variationsmuligheder er der altid et par trin for meget i denne arbejds gang, nemlig fremstillingen af modelskalategningen og derefter opmålingen på denne. At medtage disse to led er ikke blot molboarbejde, det er ligefrem skadeligt for modellens nøjagtighed. Det vil være både nøjagtigere og nemmere at benytte den først fremstillede målskitse som arbejdstegning. Denne påstand begrundes nemt:

1) Afvigelse hos originaltegningen fra det angivne målforhold forekommer ofte. Endvidere er det sjældent at finde to målestokke, der stemmer overens indbyrdes eller med millimeterpapir, hvor der igen kan være forskel fra sted til sted på arket. Det ses umiddelbart, at disse fejl vil umuliggøre fremstillingen af en modeltegning med kendt målforhold, undtagen hvis man kender størrelsen af mindst en af fejlene. Derimod kan en modelmålskitse fremstilles med ligeså stor nøjagtighed, som man kan aflæse den målestok, hvormed man måler på originaltegningen - når mindst ét af forbilledets mål er anført. Man udregner blot det tal, som tegningens mål, taget med den givne målestok, skal ganges med for at give modelmål i det ønskede forhold.

Eksempel: et sted på originaltegningen er anført målet 1000 mm for forbilledet. På den anvendte målestok aflæses 98,0 mm. Vi ved, at 1000 mm virkeligt mål svarer til 1000/87 mm i H0. Vi skal da blot gange de aflæste mål med $1000/87 \times 1/98,0$. Ved denne fremgangsmåde bekymrer vi os ikke om originaltegningens angivne målforhold, ej heller om hvorvidt der er fejl på denne angivelse, på målestokken eller begge steder, eller hvor store disse eventuelle fejl er. Vi forudsætter blot, at originaltegningens målforhold er ens i alle retninger, at linier, der skal være rette, ikke er tegnet krumme o.s.v., samt at afstanden mellem to på hinanden følgende delestreger er den samme overalt på målestokken.

Ved opmåling af selve forbilledet gælder en lignende betragtning. Fejl på målebåndet omgås ved at sammenholde den målte med den angivne værdi af et kendt mål, f.eks. akselafstanden.

2) Tegneusikkerheden ved fremstillingen af modeltegningen er betydningsløs, da alle mål anføres.

3) Usikkerhed ved opmåling på modelskalategning optræder ikke.

4) Eventuelle utilsigtede formindskelser

eller forstørrelser ved trykningen er betydningsløse.

5) Papirs foranderlighed er betydningsløs.

6) En modelmålskitse kan tilgodese flere skalastørrelser samtidigt, mens en almindelig skalategning kun gælder en enkelt skala. Arbejde og fejlmuligheder ved omregning til andre skalastørrelser optræder derfor ikke så tit.

7) Tegneren kan overkomme flere forskellige emner, når kravet om en ganske nøjagtig skalategning fraviges.

En målskitse kan udformes på flere måder. Ved valget af måde må man på én gang tilstræbe, at

1) tegningen fylder så lidt som muligt, så der kan stå så meget andet som muligt i SIGNALPOSTEN,

2) tegningen bliver overskuelig,

3) tegningen kan anvendes uden yderligere regne- og tegnearbejde,

4) tegnearbejdet bliver så ringe som muligt.

Første og andet krav tilgodeses bedst, hvis man lader alle mål henføre til nærmere angivne nullinier, så pile undgås (koordinatmål). Denne form for målsætning giver dog modelbyggeren en smule regne- og måske også tegnearbejde. At tage uindskrænket hensyn til tredje krav ville sige at skitsere hver del for sig med god plads omkring og målsætte på sædvanlig vis med pile, så brugeren var helt fri for at regne. Den gode plads ville naturligvis lette tegnearbejdet, men måske også bringe tegneren i klammeri med redaktøren.

Næsteften må man tænke på, hvilke mål der i grunden skal sættes på tegningen. Det almindelige krav, at de oplysninger om forbilledet, der gennem tegningen overføres til modelbyggeren, skal være så uforvanskede og ubeskårne som muligt, opfyldes vel bedst, ved at man anfører forbilledets eller originaltegningens mål. Anføres kun disse mål, fås en overskuelig tegning på lille plads, men brugeren må selv gøre alt tegnearbejde.

Tegningen af litra IKA er imidlertid lavet, så den tydeligt viser en af målskitsens fordele, nemlig at denne kan laves til flere skalastørrelser på én gang. At sidde og udregne hele tre hold mål for folk og passe dem ind på tegningen er dog nok lidt for meget af det gode. Det kan skade overskueligheden. - At

min tegning iøvrigt ikke kan siges helt fri for begynderfejl vil forhåbentlig ikke bringe modelmålskitsens princip i miskredit.

Om IKA-tegningen bemærkes yderligere, at samme mål ikke er anført flere gange, hvor der er symmetri eller ens afstande. Når der f.eks. kun er angivet ét mål i rækken af ventilatorer, kan man altså gå ud fra, at afstanden mellem to på hinanden følgende ventilatorer er den samme overalt i rækken, og at afstanden fra vognavl til første ventilator er den samme i begge vognender.

Torben Hove Jensen.

Redaktionens kommentar:

Denne artikel er at betragte som et debatindlæg, der gerne skulle bringe klarhed over, hvordan den ideelle tegning for modelbyggeren bør se ud.

Torben Hove Jensen er i sit (meget lange, men meget interessante) "følgebrev", inde på den tanke, at det bedste må være en nedfotograferet originaltegning, og at nedtegning kun må anvendes som "nødløsning". Denne tankegang kan jeg ikke helt følge, men hører gerne læserens (modelbyggerens) mening herom. I de fleste tilfælde vil en nedfotograferet hovedtegning være så vanskelig overskuelig, at det vil være svært for den ikke meget kyndige at finde ud af, hvilke streger, der skal bruges - og, ikke at forglemme - hvem siger, at hovedtegningen passer med den "virkelige vogn".

I dette nummer kan jeg desværre ikke nå at få fremskaffet en nedfotograferet hovedtegning, men jeg skal beflitte mig på - til et af de første numre - at finde en hovedtegning, der er af så god kvalitet, at den vil kunne nedfotograferes uden at de finere linier helt forsvinder, for det er nemlig den nærliggende fare, når en tegning i 1:20 skal ned til 1:87, eller mindre.

Iøvrigt har jeg aftalt med Alkjær, at han, også til et af de første numre, tegner en tegning, der er fremstillet med henblik på nedfotografering uden "kvalitetstab".

Altså ud af busken, kære læser. Kom med et indlæg om Deres syn på vore tegningers kvalitet og med Deres ønsker for, hvorledes en tegning for modelbyggeren bør bringes.

På forhånd venter jeg en interessant diskussion. Skuf mig ikke!

Holtrup

TEGNING SARKIVET

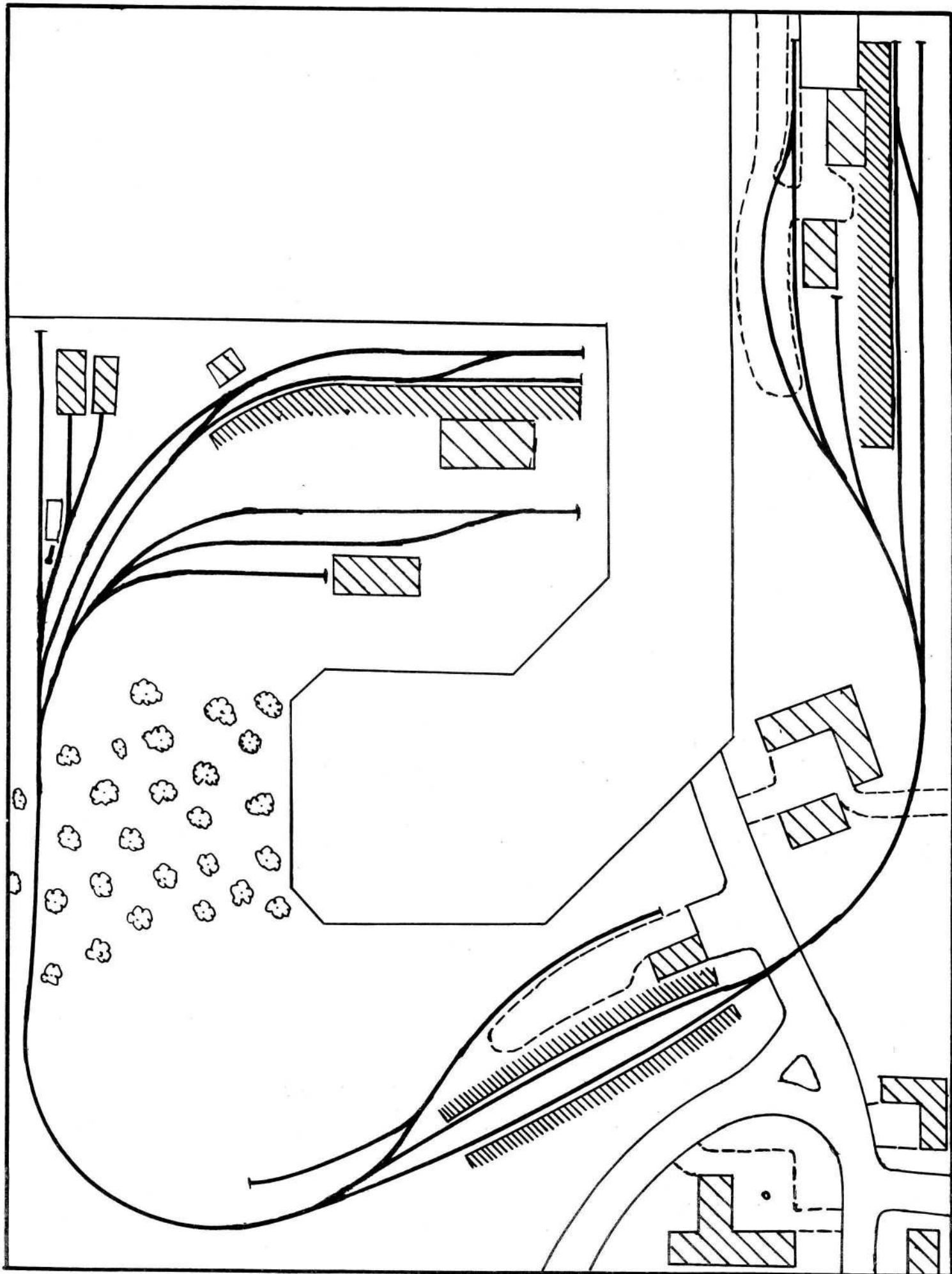
NYHEDER, ultimo februar 1973:

- | | | | |
|--------------|---------------------------------|--------------|---------------------------------|
| A 1 03 T 013 | DSB, F 651-665 (1949) | A 3 01 T 100 | SB, nr. 1-3 |
| Nedtegnet | Sb, Fr, Ls | opfot. | Sb, Fr, |
| kr. 2,- | 1:87 | kr. 5,- | 1:45 |
| A 1 04 T 014 | DSB, MT 151-52 | A 3 01 T 101 | LJ 15-16, 18-19, ØHJ 11-12, |
| Nedtegnet | Sb, Gv, Ls | opfot. | HVJ 13-14, Sb, Fr, |
| kr. 2,- | 1:87 | kr. 5,- | 1:45 |
| A 1 11 T 006 | DSB, S 89-51 001 (salonvogn 19) | A 3 01 T 102 | HLA 1, 3, HH 12, VØ 23 |
| tegnet | Sb, Ls, Ts | opfot. | Sb, Fr |
| kr. 7,- | 1:25 | kr. 5,- | 1:45 |
| A 1 13 T 051 | DSB, BNS 29-84 500- | A 3 05 T 036 | SB, Lynette motor- og styrevogn |
| hovedtegn. | Sb, Ls, Ts, Gv | nedtegnet | Sb, Fr, Ls |
| kr. 7,- | 1:25 | kr. 2,- | 1:87 |
| A 1 13 T 052 | DSB, BGH 29-63 115 (CC 1115) | A 3 05 T 037 | HHJ, M 2 |
| hovedtegn. | Sb, Ls, Ts, Gv | nedtegnet | Sb, Ls, Fr, Gv |
| kr. 7,- | 1:25 | kr. 2,- | 1:87 |
| A 1 21 T 014 | DSB, Rs 390 0 000- | A 3 10 T 003 | LB, M 1 (senere OMB E 43, sen. |
| nedfot. | Sb, Gv, Ls, Ts | nedtegnet | IC 254) Sb, Ls, Gv |
| kr. 5,- | 1:45 | kr. 2,- | 1:87 |
| A 1 21 T 015 | DSB, E 500 0 000- m. br. | A 3 14 T 038 | FFJ, D 123-24 (OMB 1911 C 68) |
| hovedtegn. | Sb, Ls, Ts, Gv | nedtegnet | Sb, Ls, Ts, Gv |
| kr. 7,- | 1:20 | kr. 2,- | 1:87 |
| A 1 21 T 016 | DSB, E 502 0 000- u. br. | A 3 14 T 039 | GDS, C 37-38 |
| hovedtegn. | Sb, Ls, Ts, Gv | nedtegnet | Sb, Gv |
| kr. 7,- | 1:20 | kr. 4,- | 1:45 |
| A 1 24 T 014 | DSB, GKLMS 138 8 000- (HD) | A 3 16 T 014 | KHB, D 1, GDS D 21-23 |
| hovedtegn. | Sb, Ls, Ts, Gv | nedtegnet | Sb, Ls, Gv |
| kr. 7,- | 1:20 | kr. 4,- | 1:45 |
| A 1 24 T 015 | DSB, HIS 210 2 000- (Hs-T) | | |
| hovedtegn. | Sb, Ls, Ts, Gv | | |
| kr. 7,- | 1:20 | | |
| A 1 33 T 003 | DSB, TDGS 574 0 100- | | |
| nedfot. | Sb, Gv, Ls | | |
| kr. 5,- | 1:45 | | |
| A 3 01 T 099 | GDS, nr. 3 m.fl. | | |
| nedtegnet | Sb, fr, Ls | | |
| kr. 4,- | 1:45 | | |

Bestilling af tegninger (også fra kataloget nov. 1972) sker ved at indbetale det samlede beløb som anført ved de enkelte tegninger på Giro 12.55.06
 Jernbanehistorisk Selskab
 Tegningsarkivet
 Nørrebro station
 2200 København N

og på bagsiden af venstre talon anføre numrene på de tegninger, der ønskes. Er der ikke plads på talonen, kan numrene sendes i brev eller på kort til samme adresse.

Med venlig hilsen
 S. Johannessen og Erik Juul-Pedersen



En Sporplan

Naar man planlægger en Modelbane, viser det sig i Reglen, at det Areal, man har til Raadighed, er utilstrækkeligt til det Anlæg, man havde haabet at faa Plads til, ogsaa selv om man synes, at man har afstemt sine Ønsker efter Mulighederne. Saa maa man barbære yderligere i sine Planer, og det er saa i Almindelighed Pladsen ved Siden af Sporene, det gaar ud over. Derved kan man opnaa et Anlæg, hvor Køremulighederne svarer nogenlunde til eens Ønsker, men til Gengæld bliver Landskabsopbygningen let noget krampagtig.

Hvis man mere er interesseret i at kæle for Detaillerne i Landskabsopbygningen, kan man i Stedet indskrænke Spornettet, saa der bliver bedre Plads til Landskab, men saa maa man naturligvis finde sig i, at man faar færre Køremuligheder. Som et Eksempel paa en Bane af denne Art er her vist et Anlæg med to Endestationer og en Mellestation beliggende i et Lokale paa 3 x 4 m. Sporplanerne for Stationerne stammer fra een af de mange Walisiske Smalsporsbaner, men de er naturligvis modificerede lidt for at svare til en normalsporet Modelbane. Mange Steder i Udlandet findes endnu saadanne Smaabaner, der har ganske smaa Endestationer med lidt utraditionelt Spornet, medens Antallet af Endestationer i Danmark jo efterhaanden er meget beskedent.

Hvis man paa en Ferierejse kommer forbi en saadan Station, har man maaske gjort et Kup til sin Modeljernbane, især fordi man saa har Mulighed for at kortlægge alle de smaa Detailler, der har saa stor Betydning for en Models Naturtrohed. Ved at kopiere flere Stationer fra samme Bane, kan man samtidig opnaa en Familielighed mellem Stationerne, der ogsaa vil betyde noget for Udseendet af et Modelanlæg.

De to Endestationer er tydeligvis skaaret over samme Læst, med et Perronspor, et Omløbsspor, to Godsspor og et Depotspor, men den ene af dem har desuden et Remiseanlæg og en ekstra Transversal, hvorved der skabes lidt Depotplads til Personvogne. Begge Stationer ligger vinkelret ud fra de respektive Byers Hovedgader med Stationsbygning mellem Perron- og Godsafdelingerne, og der er paa dem begge en særlig Bygning til Godsekspedition.

Paa den lille Endestation er antydnet Stationsforplads og Læssevej, medens disse Ting ikke er angivne paa den anden. Det mest naturlige Billede faar man, hvis man lader hele Arealet ligge hen som grusbelagt og blot antyder, at visse Dele af Godssporene er forsænkede, saa der skabes Mulighed for Vognførsel hen over dem. En ganske lille Bygning paa Hovedstationen er en Kommandopost, hvorfra Sporskifter og Signaler egentlig burde bevæges ved Traad- eller Stangtræk, men i den lille Maalestok vil det nok være svært at lave noget saadant. Et uvirksomt Stangtræk kan dog muligvis gøres ret virkelighedstro.

Mellestationen er paa normal Vis understyret med et Krydsningsspor og et Læssespor, og den er desuden forsynet med et Sporstykke, der er beregnet til Hensætning af overflødige Vogne. De to Perroner, der naturligvis skal være ganske lave, ligger paa Forbilledet udvendigt for Sporene, men hvis man foretrækker at have een af dem mellem Sporene, er der rigtig Plads hertil.

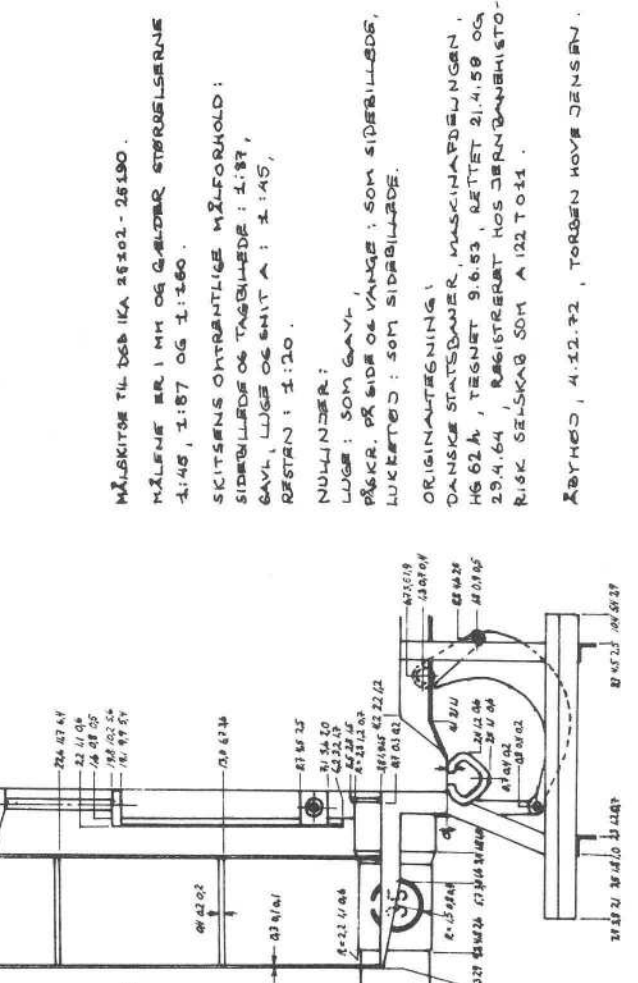
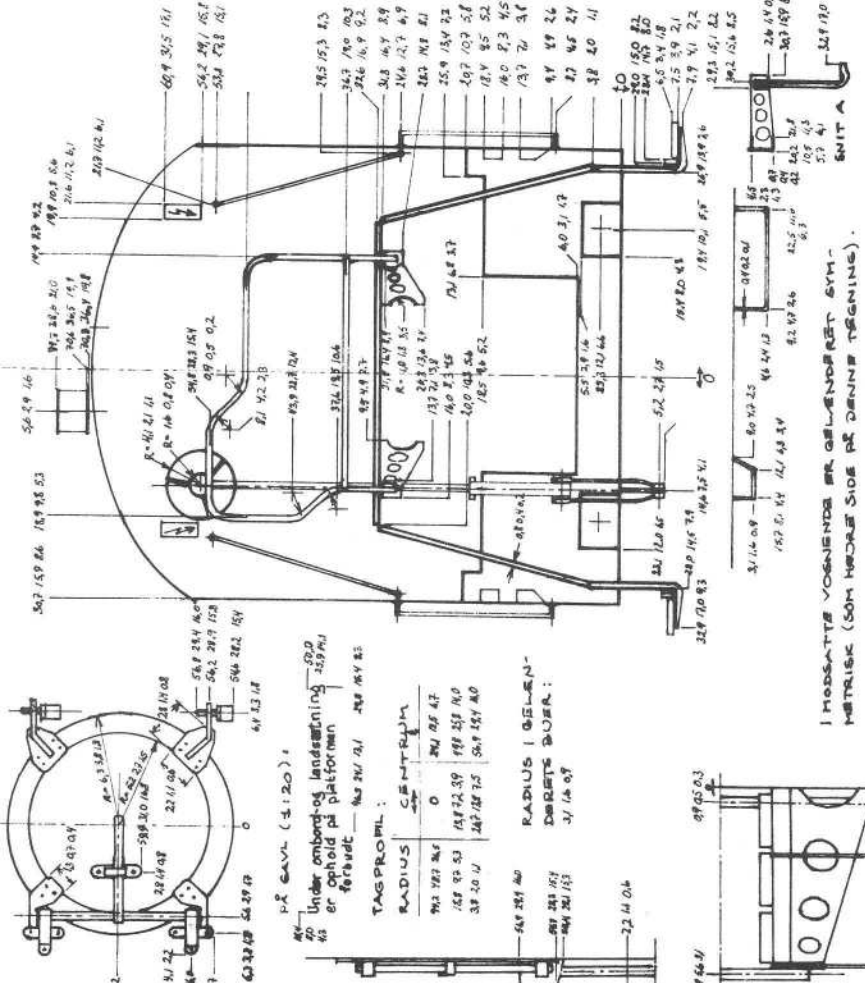
Banen antages at betjene ganske smaa Byer, hvoraf de to endda kun ses som Kulisser og bemalede Vægge. I Virkeligheden ligger Hovedstationen ned mod Havet og det lige Spor langs Væggen paa Sporplanen er i Virkeligheden et Forbindelsesspor til en Havn. Hvis man ønsker et større Trafikgrundlag for sin Modelbane, kan man trække Sporet videre hen i Døråbningen og tilføje eet eller to Havnespor, men ellers kan Sporet tjene som et utvivlsomt højst fornødent Depotspor.

For at skabe Afstand mellem Hovedstationen og Resten af Anlægget, er Banen ført gennem et Stykke Skov. Derefter antages den Resten af Vejen at løbe gennem Agerland, og Mellestationen antages at ligge ved en Landsby. Dette svarer langt fra til Forbilledet, der løber langs en Flod, men man har jo ogsaa paa en Modelbane Muligheden for at blande Elementer fra forskellige Steder.

Til sidst skal kort bemærkes, at mindste Kurveradius som sædvanligt er 80 Cm, men at den paa dette Anlæg kun anvendes i Sporskifter og et Par enkelte andre Steder, medens Sporet i øvrigt antages at være lagt med en fleksibel Konstruktion, saa man kan lade det forløbe i bløde Kurver.





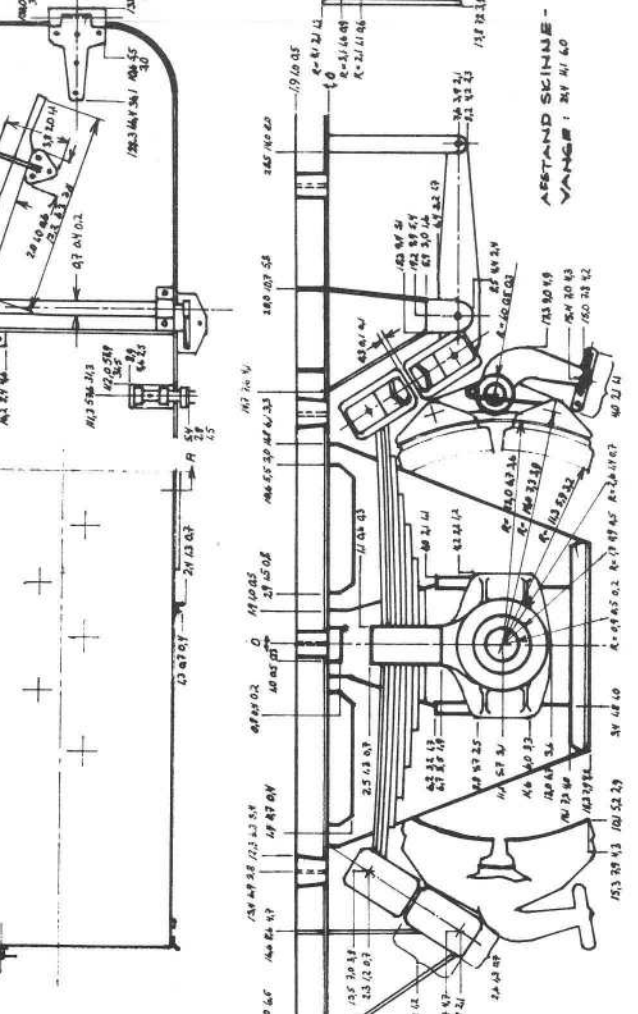
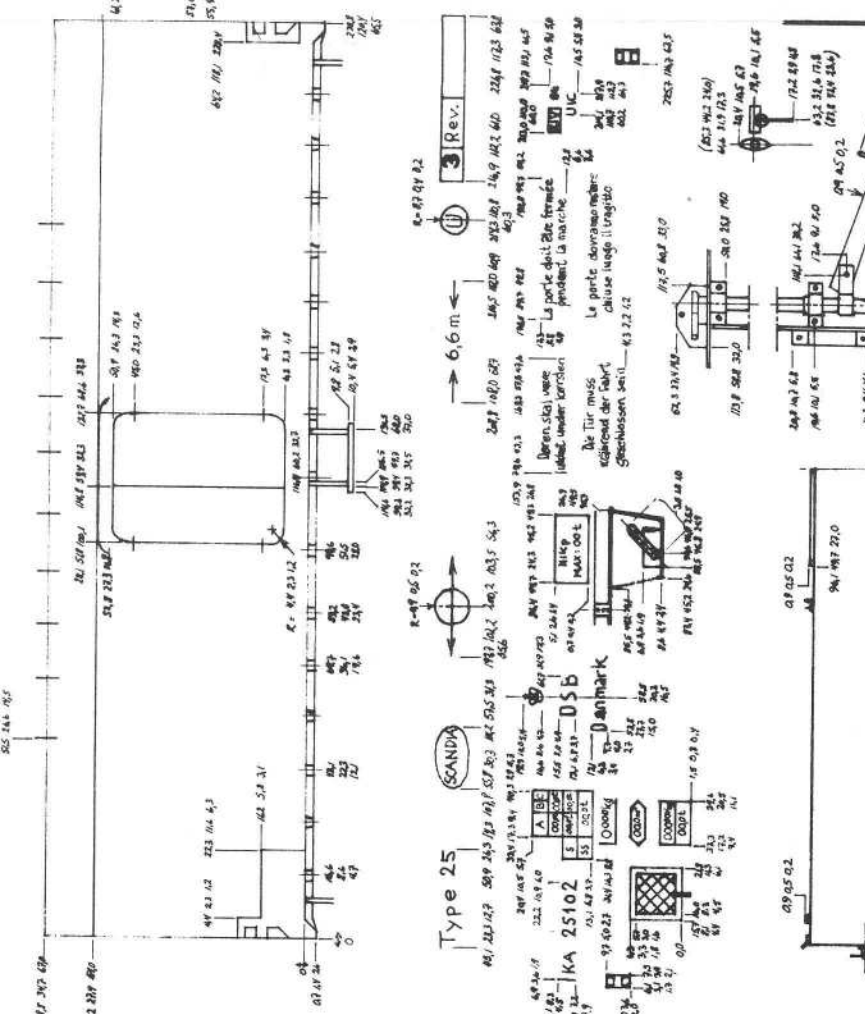


MÅLSTØTTE TIL DSB IKA 25102 - 25190.
MÅLENE ER I MM OG GÆLDER STØRRELSERNE
1:45, 1:57 OG 1:160.

SKITSENS ORYENTLIGE MÅLFORHOLD:
SIDEBILLEDE OG TABELEDE: 1:57,
GAVL, LUGE OG SNIT A: 1:45,
RESTEN: 1:20.
NULLINER:
LUGE: SOM GAVL,
PÅKR. PÅ SIDA OG VANGE: SOM SIDEBILLEDE,
LUKETTO: SOM SIDEBILLEDE.

ORIGINALTEGNING:
DANSKE STATSBÅER, MASKINAFDELINGEN,
HG 62 A, TEGNET 9.6.53, RÆTET 21.4.59 OG
29.4.64, REGISTRERET HOS DERNBANKHISTO-
RISK SELSKAB SOM A 122 1011.

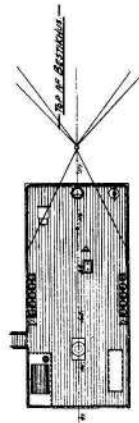
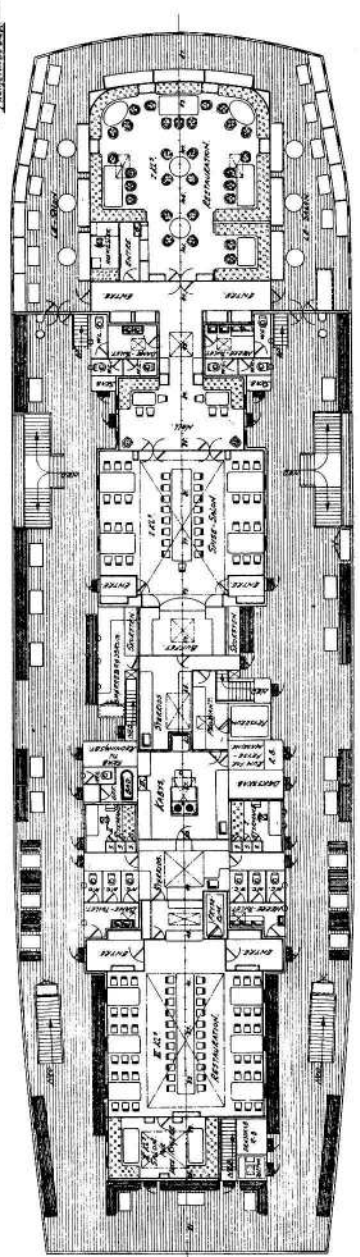
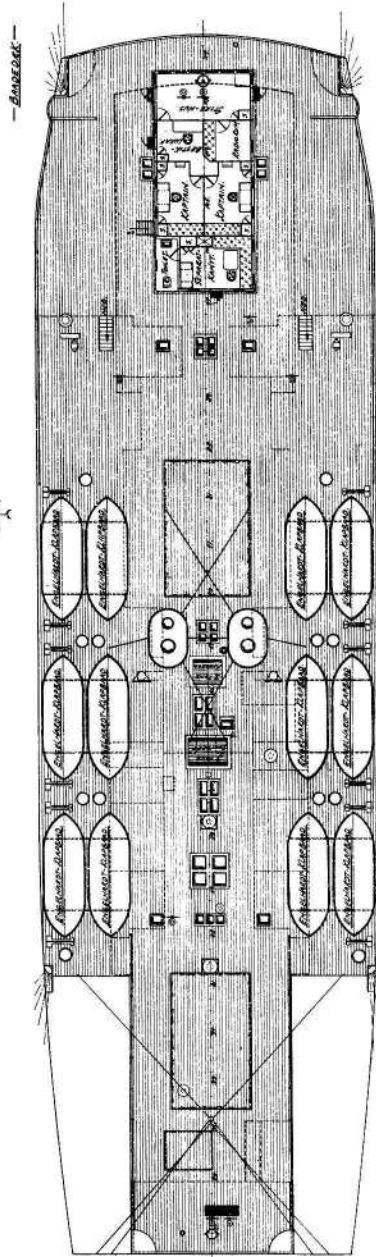
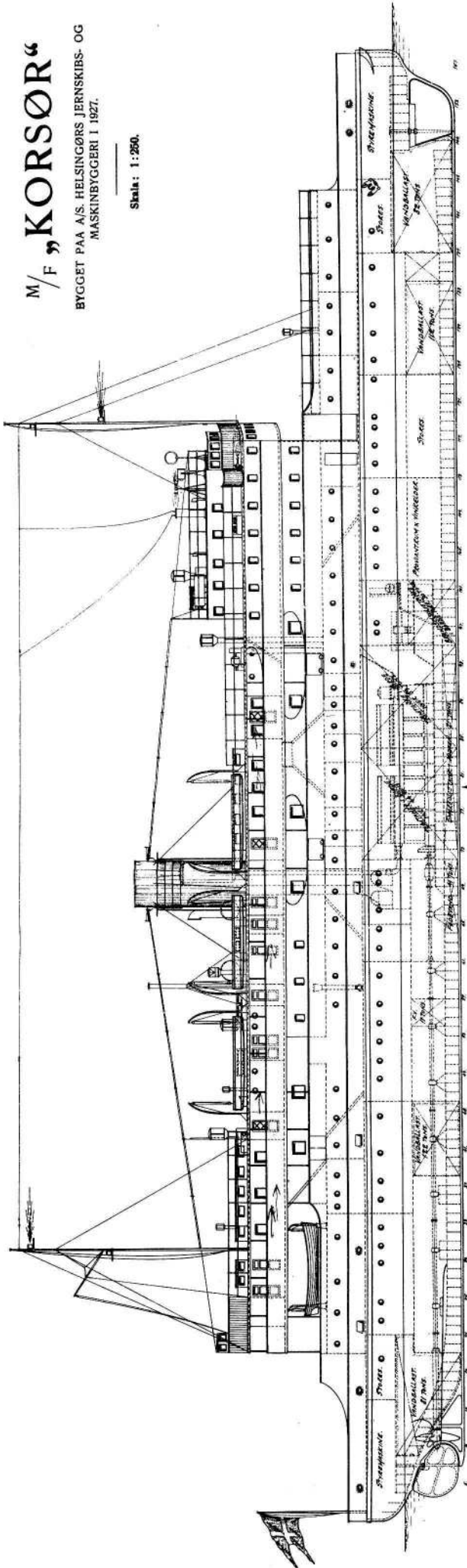
RØYHED, 4.12.72, TORBJERN HOVJE JENSEN.



M/F "KORSØR"

BYGGET PAA A/S HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI I 1927.

Staal: 1:250.

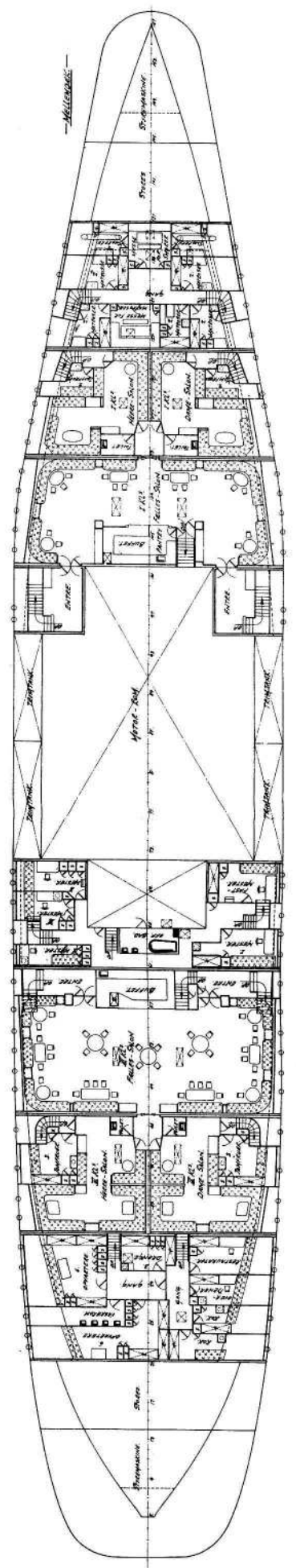
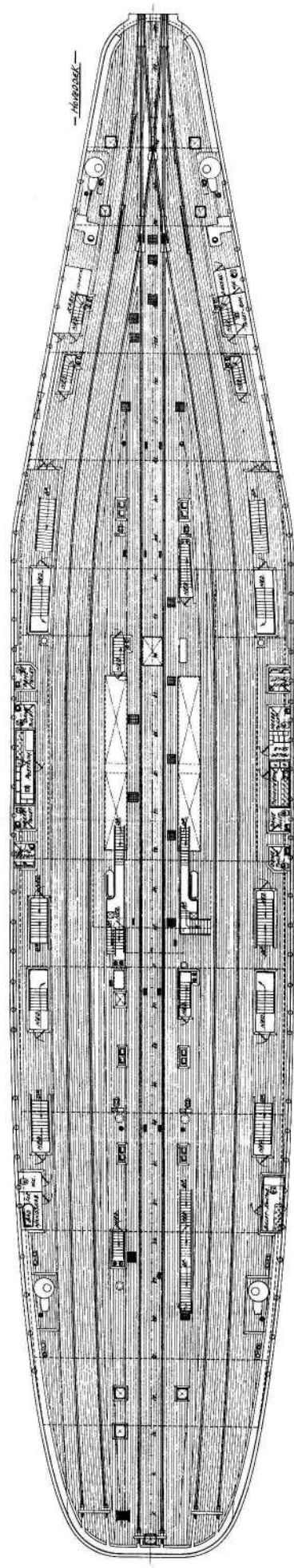
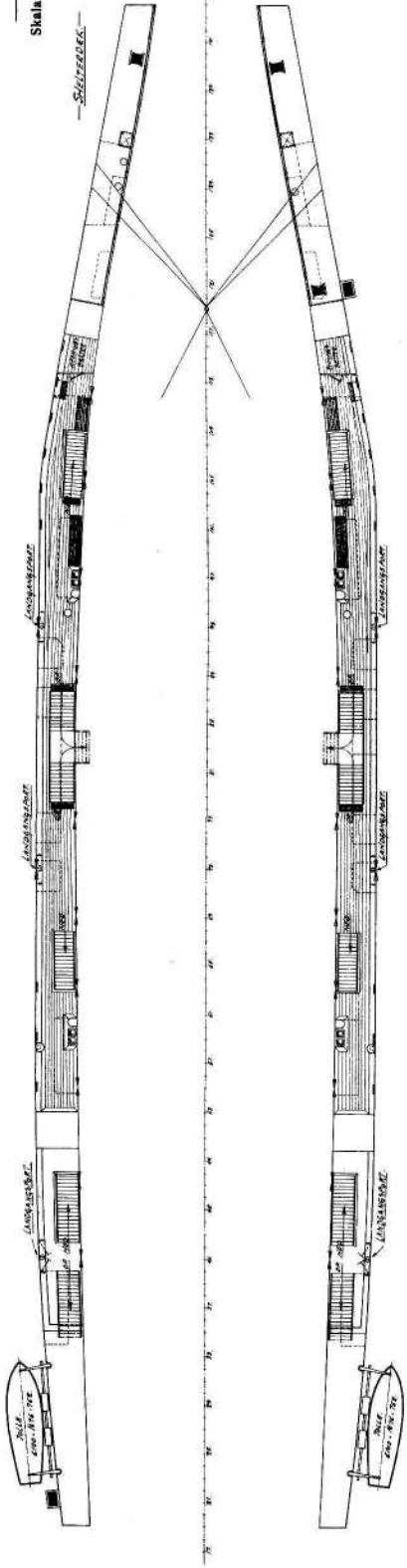


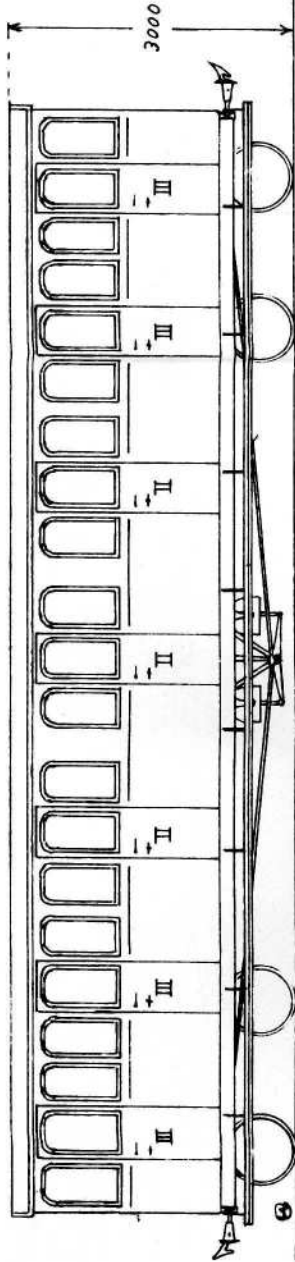
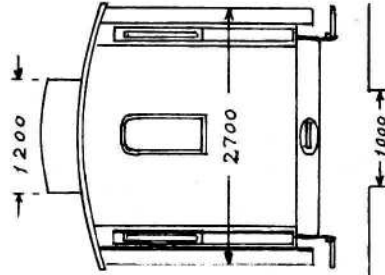
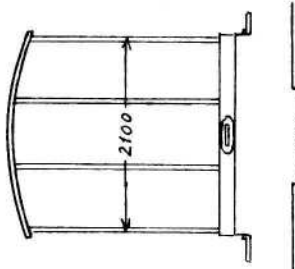
Leengde, største over Stævnene	96,80	Meter
Bredde, — — Fenderlist	17,70	—
Dybde fra Hoveddæks-Bjelkens Reflinie til Køllens Overkant	6,15	—
Fri Bøjde paa Hoveddæk (fra Hd. O. K. til Prd. Bj. U. K.)	5,00	—
Sporslængder: Midterspor fra Støttestævne til Støttestævne	92,82	—
Sidespor	91,105	—
Paa Midterspor fra agt. Støttestævne til Frispor	68,320	Meter
Paa S. B. Sideisp. fra agt. Støttestævne til forr. Frispor	76,855	—
Paa B. Sideisp. fra agt. Støttestævne til forr. Støttestævne	91,105	—
Største effektive Sporslængde	236,280	Meter
Passagerantal	236,00	Meter
Dybgaende, middel med Last	1500	Sik.
Brutto Register Tonnage	4,272	Meter
Netto	2339,63	Tons
Antal Bæde	830	688
Redningstræse	14	Sik.
Redningebælte	30	—
Fart med Last	1120	—
— — — — —	15	Knob

M/F „KORSØR“

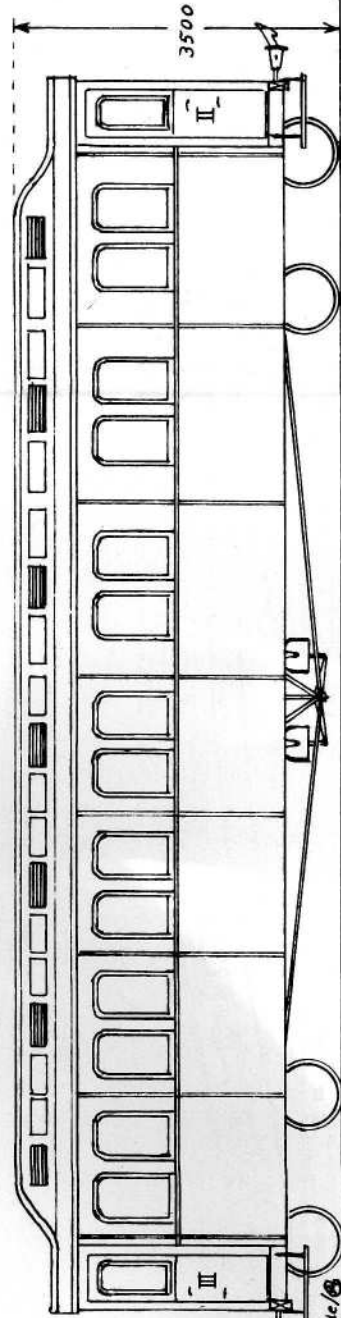
BYGGET PAA A/S. HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI I 1927.

Skala: 1:250.

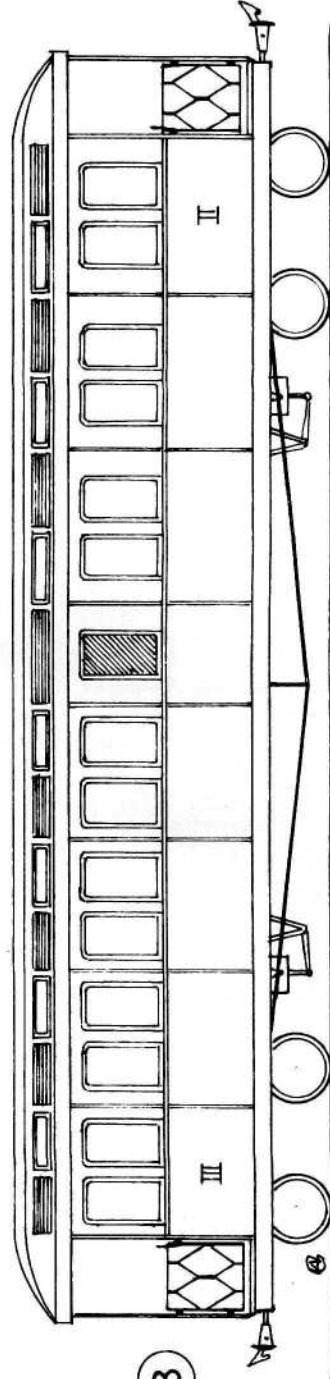




18 II + 32 III (- 12,32 m) → 8,7 + 1,6 m ←



18 II + 30 III sidegang (- 10,0 + 1,6 m) → 13,71 m ←



18 II + 32 III midtergang (- 13,9 m) → 9,7 + 1,5 m ←

1 og 2: forslag til FSJ - bogievogn 1899

3. som vognen endelig blev bygget i 1905

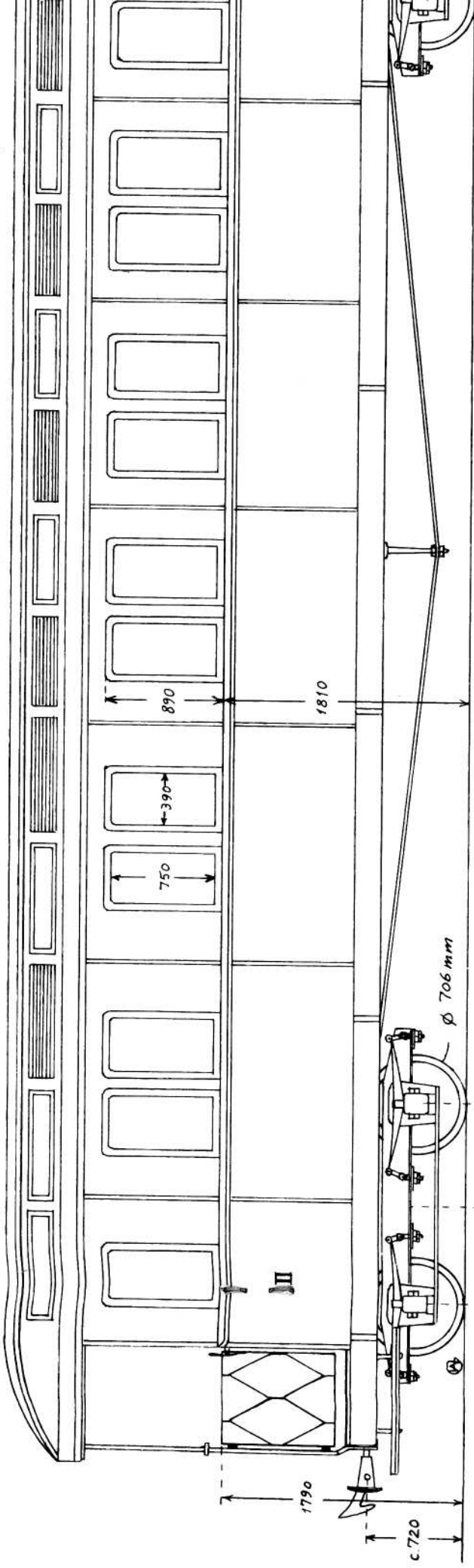
Hovedmål som E3, indre indretning →

1 : 87

① og ② nedtegnat efter org. forslags-tegninger fra FSJ, ③ tegnet i analogi med E3, suppleret med en skizze i 1:100 fra DBJ (RNJ 9); tegnet af Dyrkilde og Alkjær 1973.

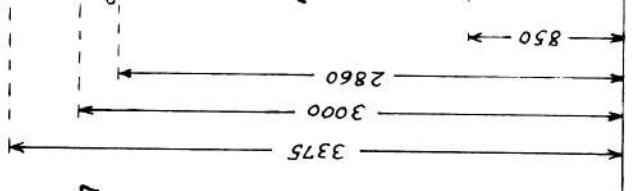
mods. side træmmer:

T T



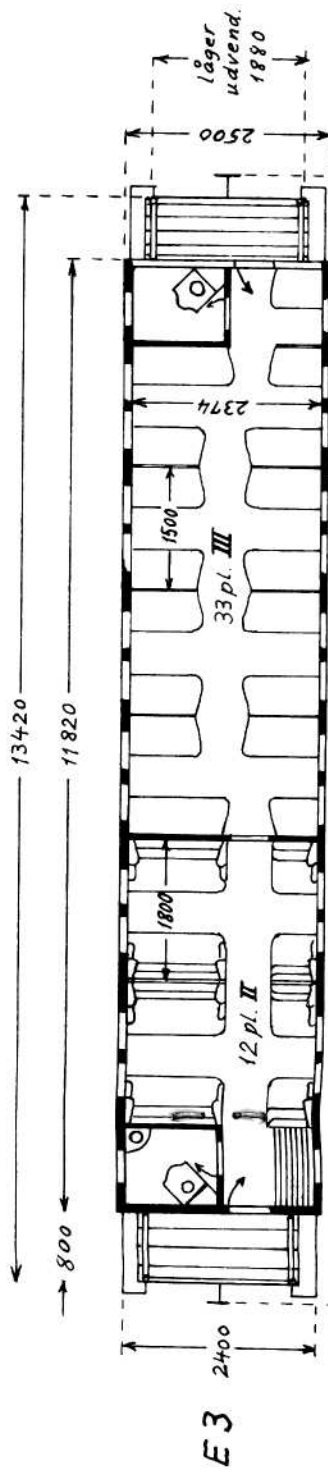
9,70m

1,50m



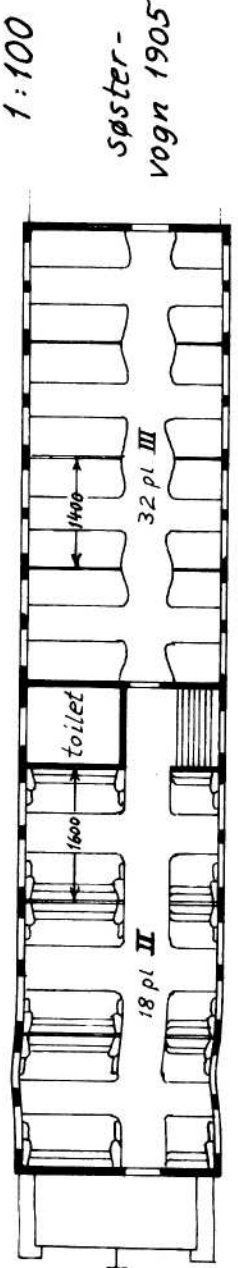
Skagensbanen
FSJ E 3
Personvogn II III kl.
for 1 m sporvidde
Scandia 1908
E 3 ~~1925~~ RNJ som nr. 8
udr. c. 1950
E 2 ~~1925~~ RNJ som nr. 9
udr. c. 1950

#. Rikjær, jan. 1973



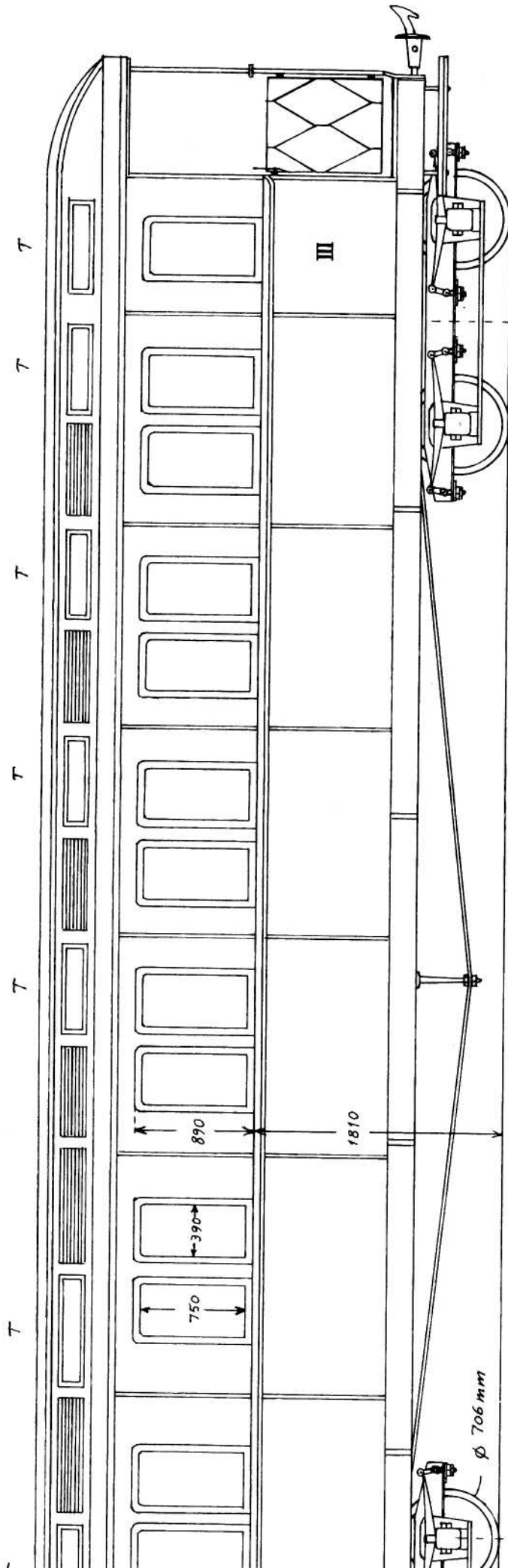
E 3

1:100

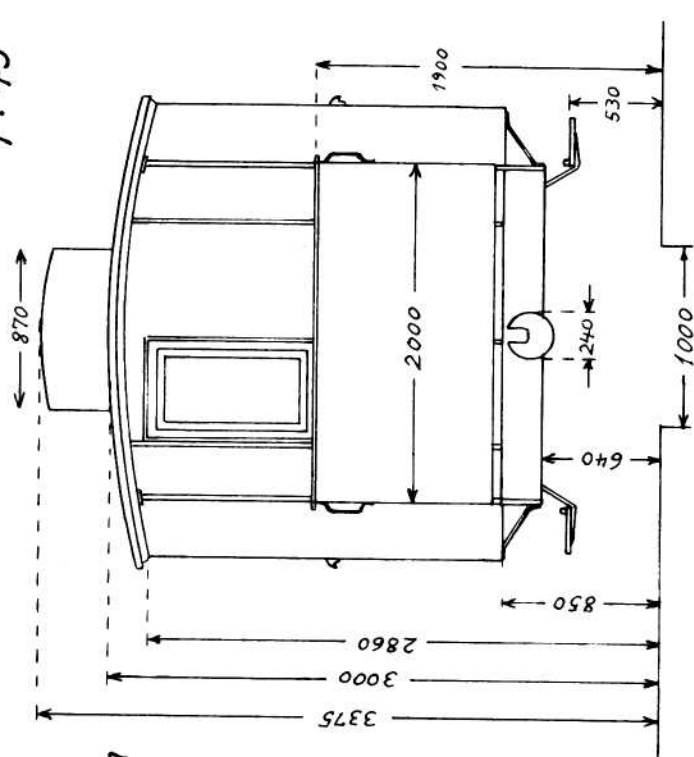


E 2

søster-
vogn 1905



1:45



Skagensbanen
FSJ E 3

Personvogn II III kl.
for 1 m sporvidde

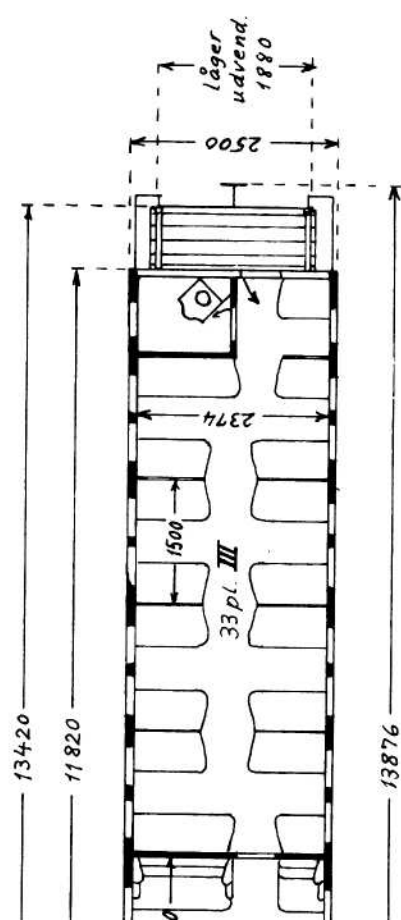
Scandia 1908

E3 1925 RNJ som nr. 8
udr. c. 1950

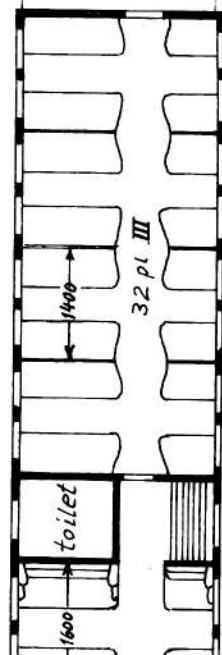
E2 1925 RNJ som nr. 9
udr. c. 1950

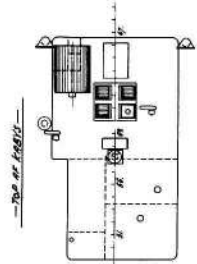
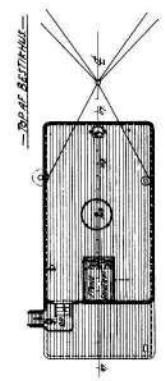
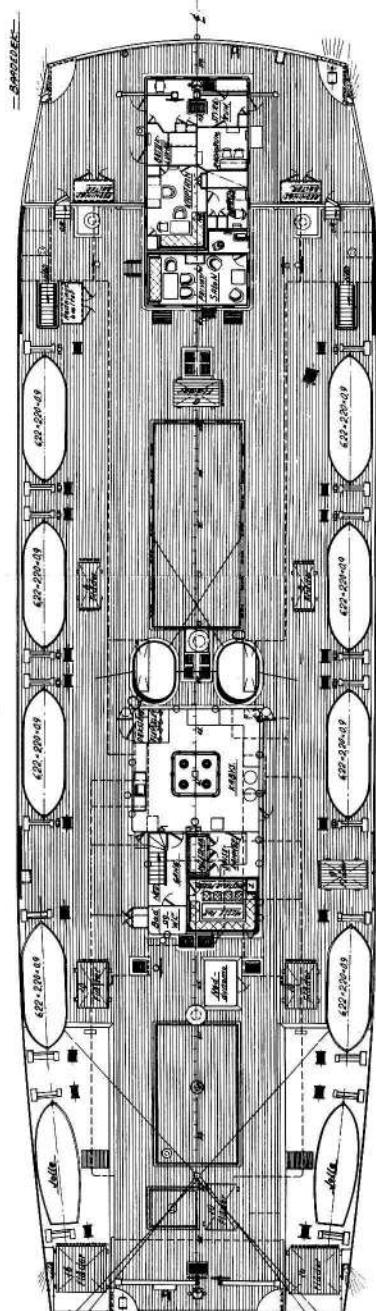
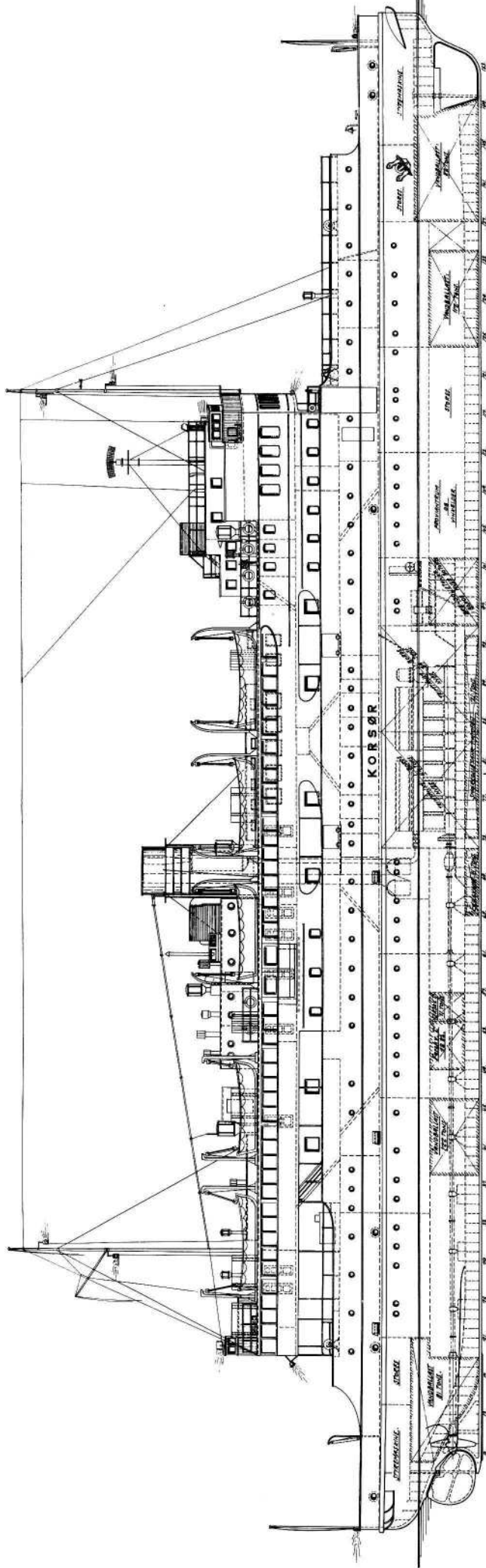
H. Rikje, jan. 1973

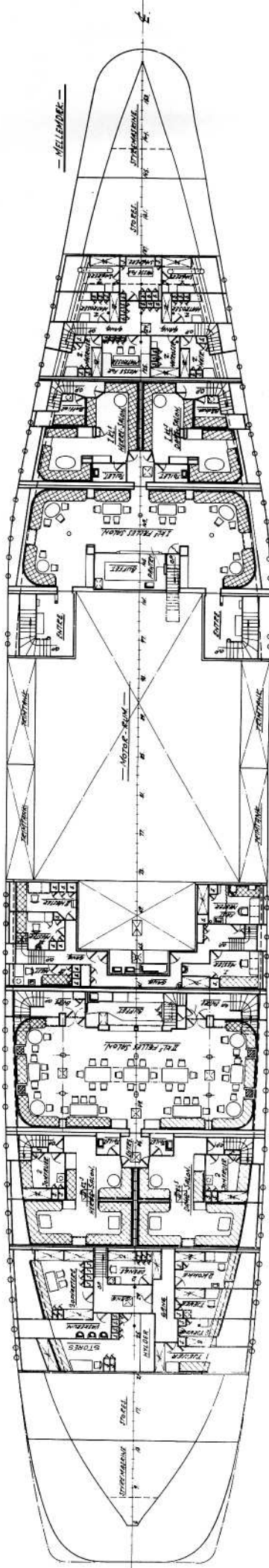
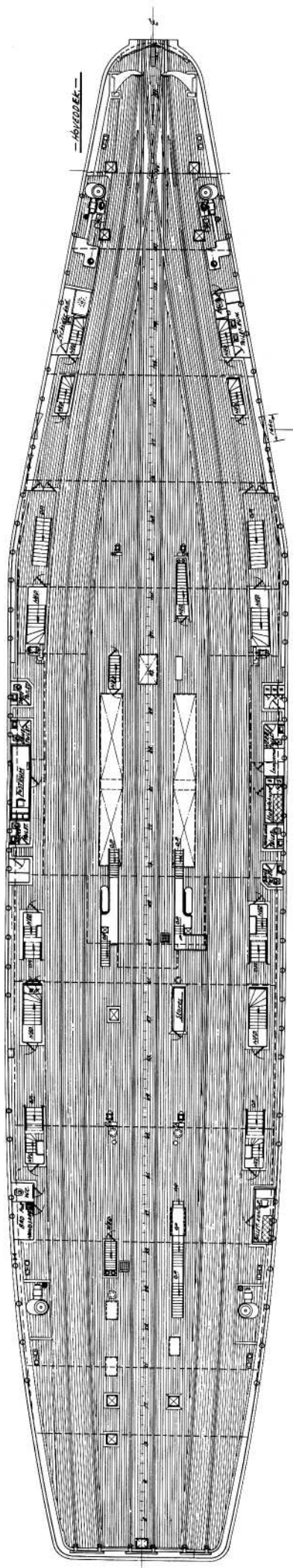
9,70m

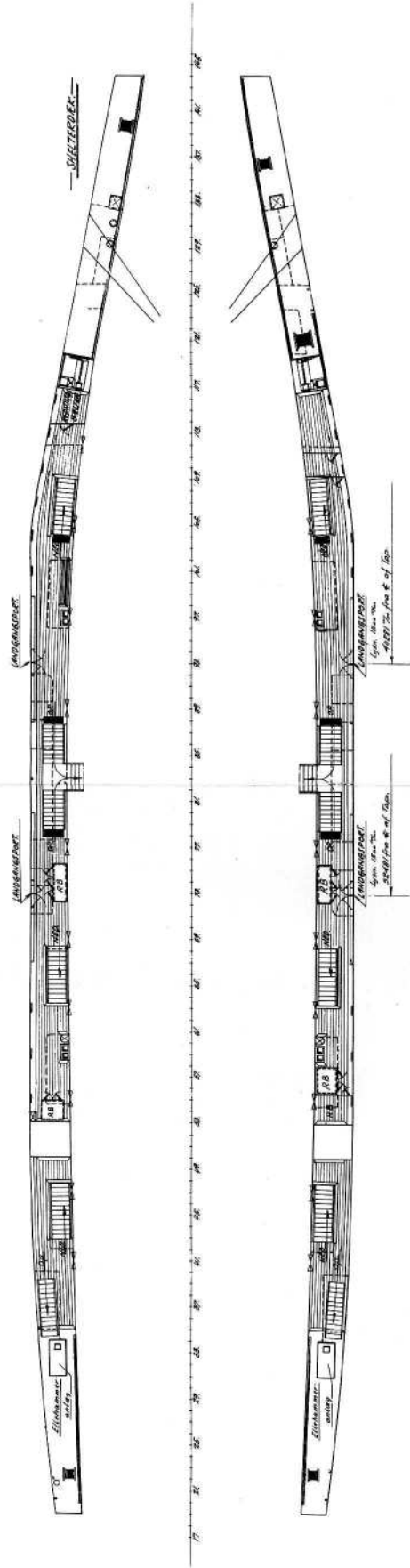


1:100









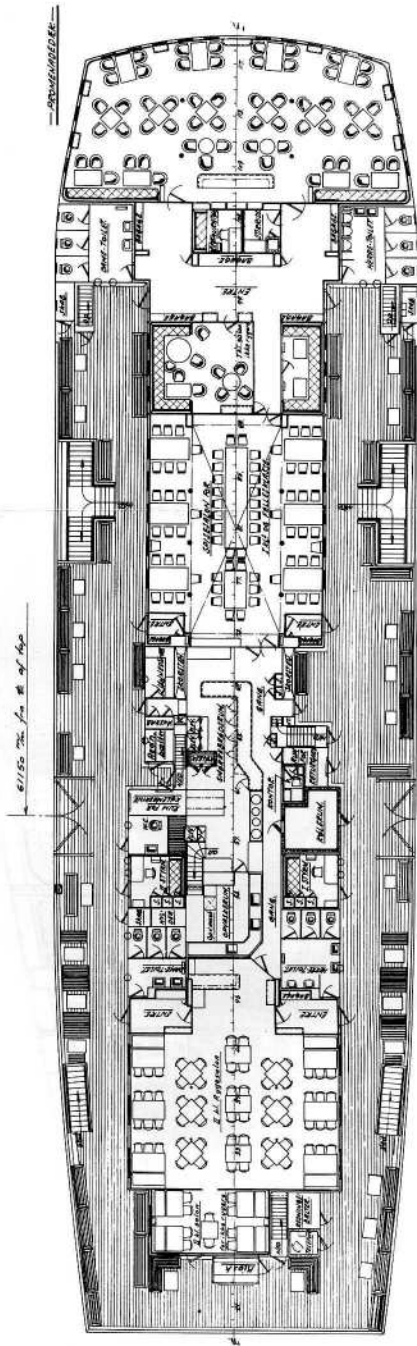
M/F „KORSØR“

Skala 1:200

Bygget på Helsingør Skibsvarf og Maskinbyggeri i 1927

Længde, overalt	96,80 m.
Længde, lastevindsløse	92,00 m.
Bredde, indvendig	16,50 m.
Bredde, mouldet	6,15 m.
Dybde, fra hoveddæks rest. til kølfens o. k.	4,27 m.
Dybde, fra hoveddæks rest. til kølfens o. k.	3,40 m.
Første højde på vognsæk	3,00 m.
Spurlængder: Midterspor fra buf til buf	93,00 m.
Midterspor fra buf til frispør	88,95 m.
Midterspor fra buf til frispør	80,00 m.
Sidetspor hh fra buf til buf	93,45 m.
Sidetspor hh fra buf til frispør	88,95 m.
Sidetspor hh fra buf til frispør	80,00 m.
Største effektive	741,60 m.

Passagerer	1500 stk.
Brutto tonnage	2398 t.
Netto tonnage	1916 t.
Balde	10 stk.
Flader	91 stk.



Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

TRESPOREDE MOTORFÆRGER (1. del):
M/F KORSØR.

I begyndelsen og midten af 1920'erne fordrede trafikken på Storebæltsoverfarten normalt de to skruefærger S/F Odin og S/F Christian IX samt en hjuldampfærge i drift. Ofte var det dog nødvendigt at sætte endnu en hjuldampfærge i fart og ved særlige lejligheder yderligere én. Med disse 5 færger i fart kunne der pr. år overføres ca. 1 million passagerer og ca. 1 million tons gods. Herved var man oppe på næsten den maksimale trafikmængde, der kunne afvikles med den til rådighed stående færgekapacitet og de eksisterende anlæg i de to færgehavne i Korsør og Nyborg.

Med den stigende trafikmængde måtte der imidlertid efterhånden tilvejebringes en øget overførselskapacitet ved overfarten. En forøgelse af antallet af sejlene færger ansås for uøkonomisk, ligesom man veg tilbage for at bygge flere færgelejer med deraf følgende nødvendige stationsudvidelser i Korsør og Nyborg. Den eneste udvej, der derefter stod åben, var at bygge større færger end de hidtil benyttede, idet 2 nye skruefærger som S/F Odin og S/F Christian IX til erstatning for 2 hjulfærger kun ville øge den til rådighed værende sporplads med 5 á 6 meter pr. færge, hvilket blev anset for utilstrækkeligt.

Efter indsættelsen af den sidst byggede dampfærge til Storebæltsoverfarten - S/F Odin - i 1910, var der indenfor skibsbygningen sket den revolutionerende begivenhed, at verdens første søgående motorskib, Ø.K.s M/S Selandia var sat i fart i 1912. Siden havde skibsdieselmotoren bevist sin driftssikkerhed og økonomi, og derved var det nærliggende, om man indenfor statsbanerne vedbygning af en ny færge bestemte sig for anskaffelsen af en motorfærge. Sagen var dog langt fra ligetil, der var mange betænkeligheder og megen modstand at overvinde. Navnlig var mange maskinsagkyndige skeptiske, i over 50 år havde dampmaskinerne bevist deres driftssikkerhed ved de mange

anløb af færgehavnene, ville dieselmotorene vise sig ligeså pålidelige?

En ny jernbanefærge til Storebæltsoverfarten skulle som nævnt have større overførselskapacitet end de hidtil anskaffede færger. For så vidt angår jernbanevognene kunne den øgede overførselskapacitet kun tilvejebringes ved indlægning af et tredje jernbanespor på vogn-dækket, samt ved at ind- og udladning af jernbanevogne kun kunne finde sted over færgens forende. I denne forbindelse gav spørgsmålet om måden, hvorpå forbindelsen mellem de 3 spor på færgen skulle etableres med landanledning til en del overvejelser. Fra statsbanernes side ønskede man problemet løst derved, at der på færgen blev anbragt et sporskifte, medens der fra anden side blev foreslået, at det nødvendige sporskifte placeredes i land umiddelbart foran færgeklappen. Denne sidste løsning blev den foretrukne og dyreste, idet alle færgeklapper ved overfarter med 3-sporede færger nu måtte ombygges, hvilket medførte en efter den tids forhold betydelig udgift for statsbanerne.

Efter at de fornødne bevillinger var opnået, blev der den 22. april 1926 skrevet kontrakt med Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri om bygning af en ny 3-sporet motorfærge til Storebæltsoverfarten. Færgen, der kom til at indvarsle en helt ny epoke indenfor statsbanerne, løb af stabelen den 11. december 1926. Den 7. maj 1927 var den på prøvetur og den 13. maj 1927 fandt afleveringen til statsbanerne sted.

Den nye motorfærge, der fik navnet Korsør, blev bygget helt af stål og fik følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 96,80 m
Største bredde på fenderlisten: 17,70 m
do. på spant: 17,20 m
Dybgang: 4,27 m
Sporlængder:

Midterspor fra stopbom til stopbom:

92,82 m

Sidespor fra stopbom til stopbom:

91,105 m

På midterspor fra agterste stopbom til frispormærke: 68,320 m

På SB sidespor fra agterste stopbom til forreste frispormærke: 76,855 m

På BB sidespor fra agterste stopbom til forreste stopbom: 91,105 m.

Største effektive sporelængde: 236 m

Bruttoregistertonnage: 2.339,63 tons

Maskinanlæg:

Fremdrivning: 2 stk. 8-cylindrede enkeltvirkende B&W dieselmotorer af trunktypen med luftforstøvning, type 8-150 MF bygget af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri. Cylinderdiameter 550 mm, slaglængde 750 mm.

Max. omdrejninger pr. minut: 182

Samlet max. hestekraft: 4400 ihk.

Hjælpemotorer: 3 stk. 3-cylindrede enkeltvirkende firetakts B&W dieselmotorer á 150 ihk., hver direkte koblet til en 100 kW 220 V Thrige dynamo.

Max. fart: 15 knob.

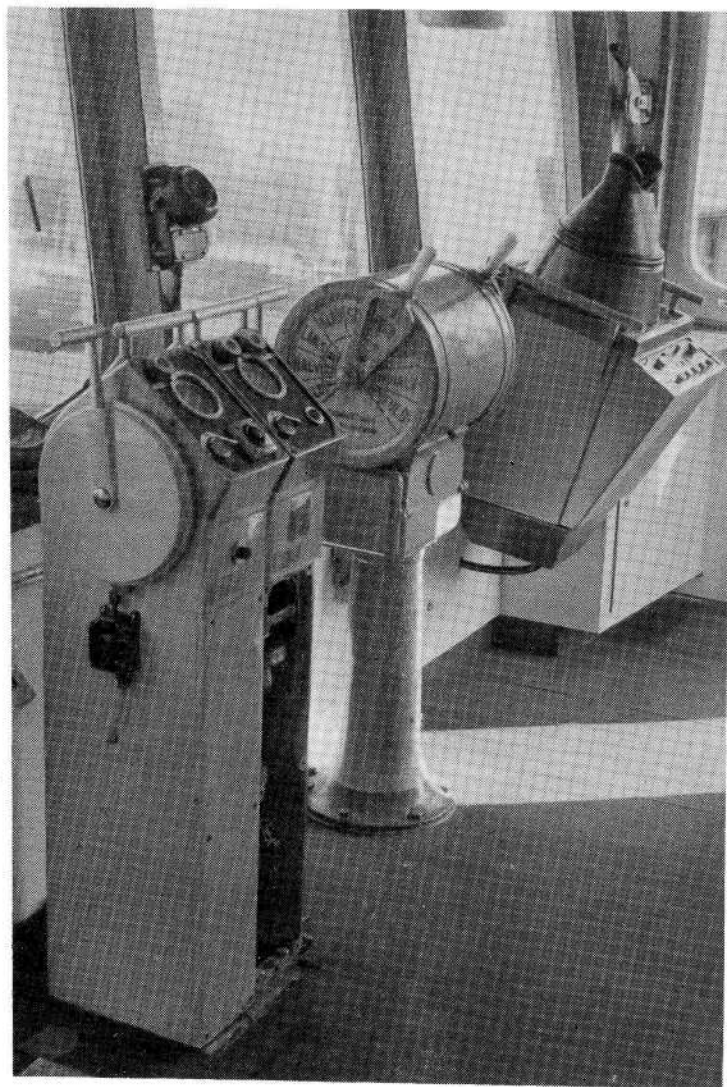
Overførselskapacitet: 600 t vognlast (30 almindelige godsvogne) og 1500 passagerer.

Byggeår: 1927.

Som ved alle tidligere statsbanefærger blev den til rådighed værende plads under vogn-dækket når bortses fra maskinrummet fuldt udnyttet til saloner og hahytter for de rejsende samt til mandskabsaptering.

Længst ude i forskibet blev indrettet aption for den menige dæksbesætning samt smørere. Der er adgang til kamrene og de to messer fra en mindre entre, der ad 2 trapper - én i hver side af færgen - står i forbindelse med vogn-dækket.

Derefter følger nogle saloner for 1. kl. rejsende, hvortil der er kahytsnedgange i begge sider til to mindre entreer, hvorfra man kommer ind i en større fællessalon. I denne fandtes en buffet, der ved en elevatorforbindelse stod i forbindelse med kabysen på promenadedækket, således at servering af varm mad nu kunne ske, uden at denne først måtte bæres over vogn-dækket som på de ældre færger. Inventaret i salonen bestod iøvrigt af polstrede sofaer langs væggene og et antal faste borde og løse stole. Fra fællessalonen er der videre via en lille entre adgang til en herresa-



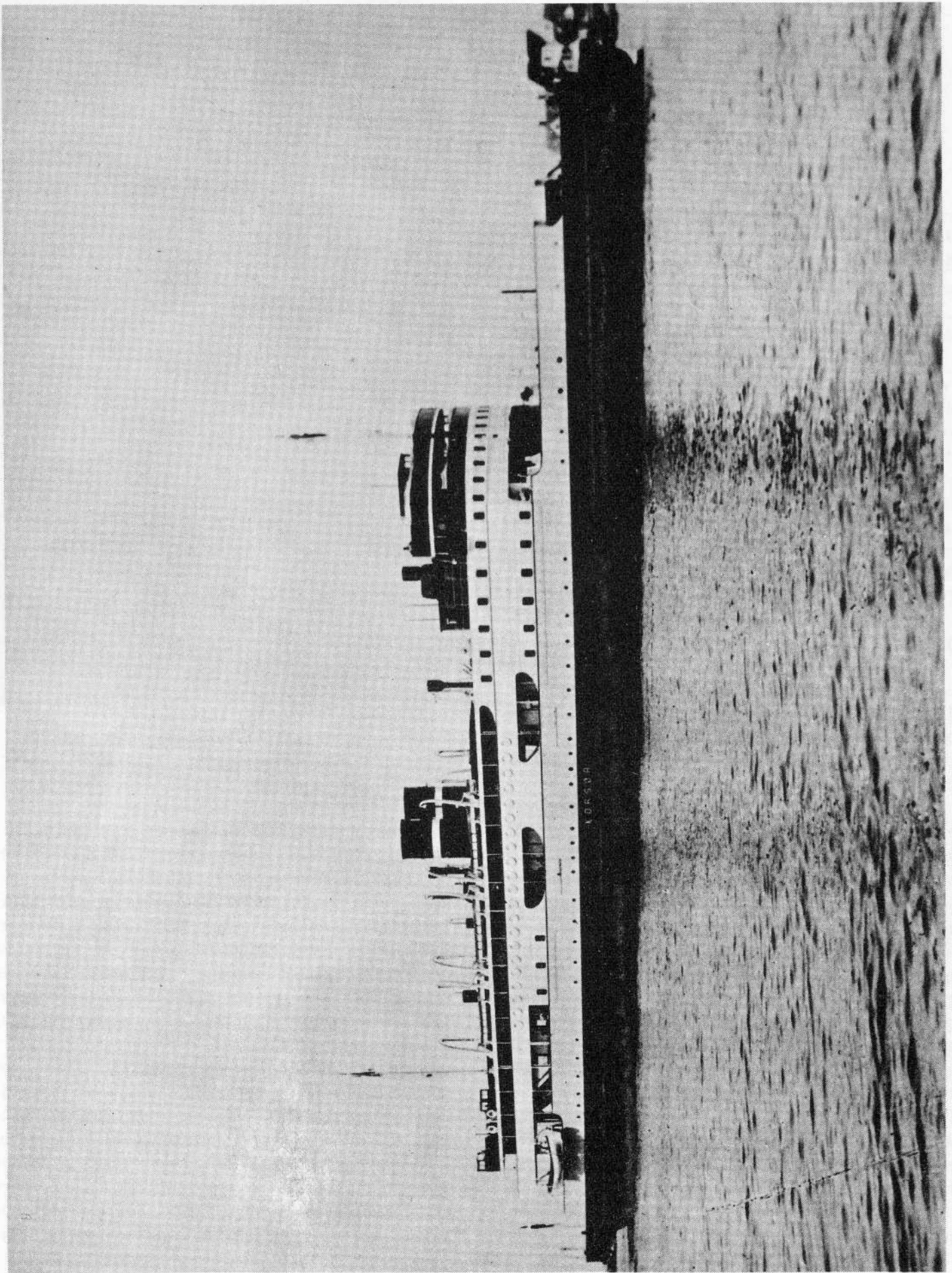
M/F Korsør: Maskintelegrafer på forreste kommandobro (1972).

Foto: IbVA

lon i færgens bagbords side og en damesalon i styrbords side. Fra begge disse saloner er der ad trapper direkte adgang til vogn-dækket.

Efter 1. kl. aption findes maskinrummet og dernæst aptionen for maskinofficerer. Derefter følger salonerne for 3. kl. rejsende, der blev indrettet som for 1. kl. vedkommende, når der bortses fra det mere beskedne udstyr. Længst agter blev bygget aption for restaurationspersonalet.

Vogn-dækket, der i færgens forende blev lukket af en plankeport, fik overalt en fri højde på 5 meter. Jernbanesporene blev af hensyn til automobilerne forsænket i dækket, og kurveforholdene forbedret i forhold til de ældre færger, således at rangeringen foregik lettere til alle spor og mindst lige så hurtigt. Af hensyn til de rejsende i gennemgående personvog-



ne blev der bygget trappeopgange fra vogndækket direkte op til promenadedækket.

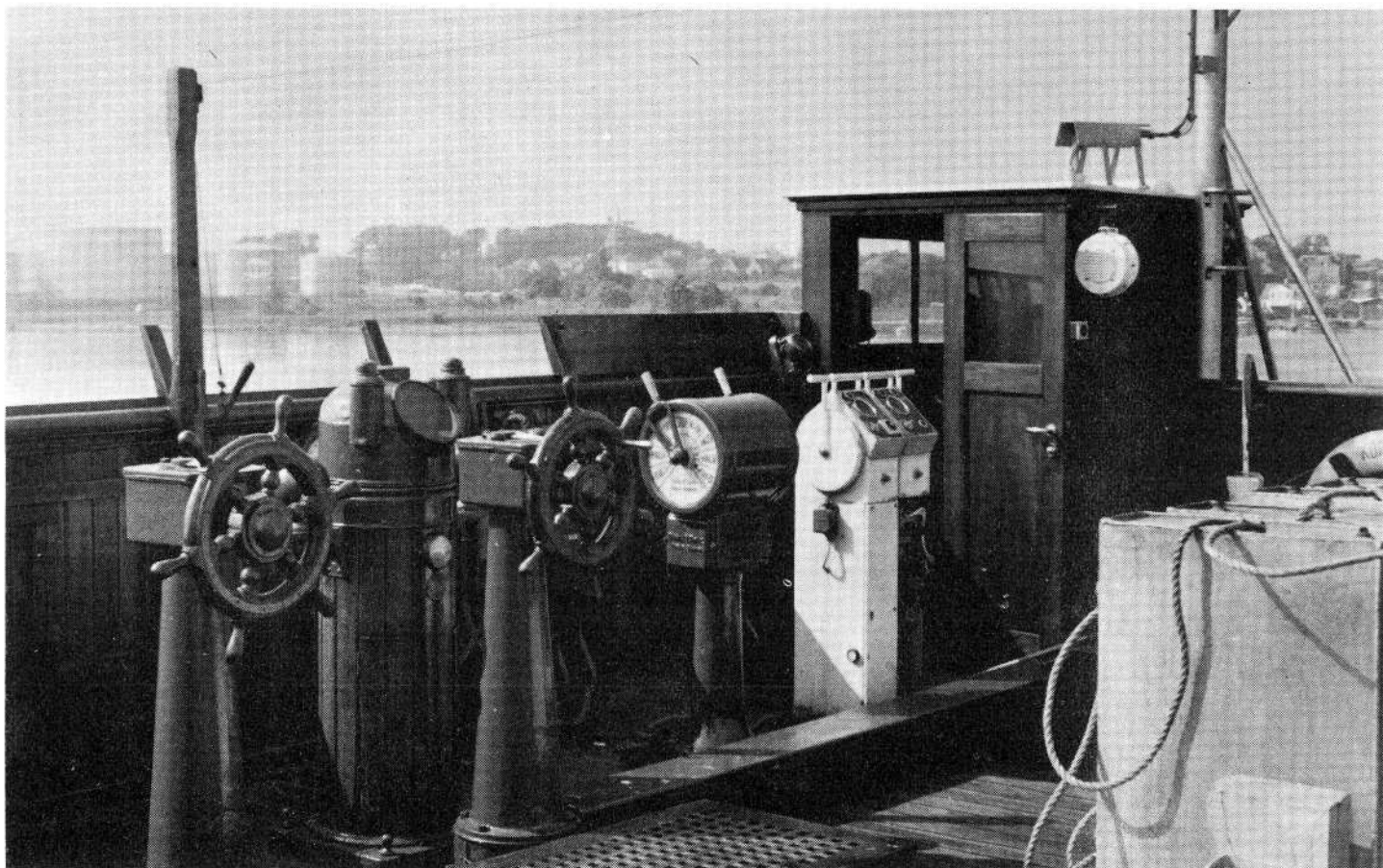
På vogndækket blev der i siderne bygget de nødvendige trappehuse samt enkelte rum til tjenstligt brug. Endvidere fik færgen på vogndækket 2 landgange - 1 i hver side - der var hængslet ind i og dannede en del af skroget. (Det menes, at der oprindeligt har været 2 landgange i hver side, altså 4 ialt).

Fra vogndækket er der ad 4 trapper adgang til vingedækkene, hvorfra der over 4 landgange - 2 i hver side - enten i styrbords eller bagbords side kunne etableres forbindelse med land ad landgange fra trappearangementer på perronerne. Fra vingedækkene var der oprindeligt 3 trapper i hver side videre adgang til promenadedækket, hvortil alle rejsende fik adgang. Indretningen af dette dæk og det derværende dækshus, der var et stort fremskridt i forhold til de ældre færger, var ret forskellig fra den nuværende.

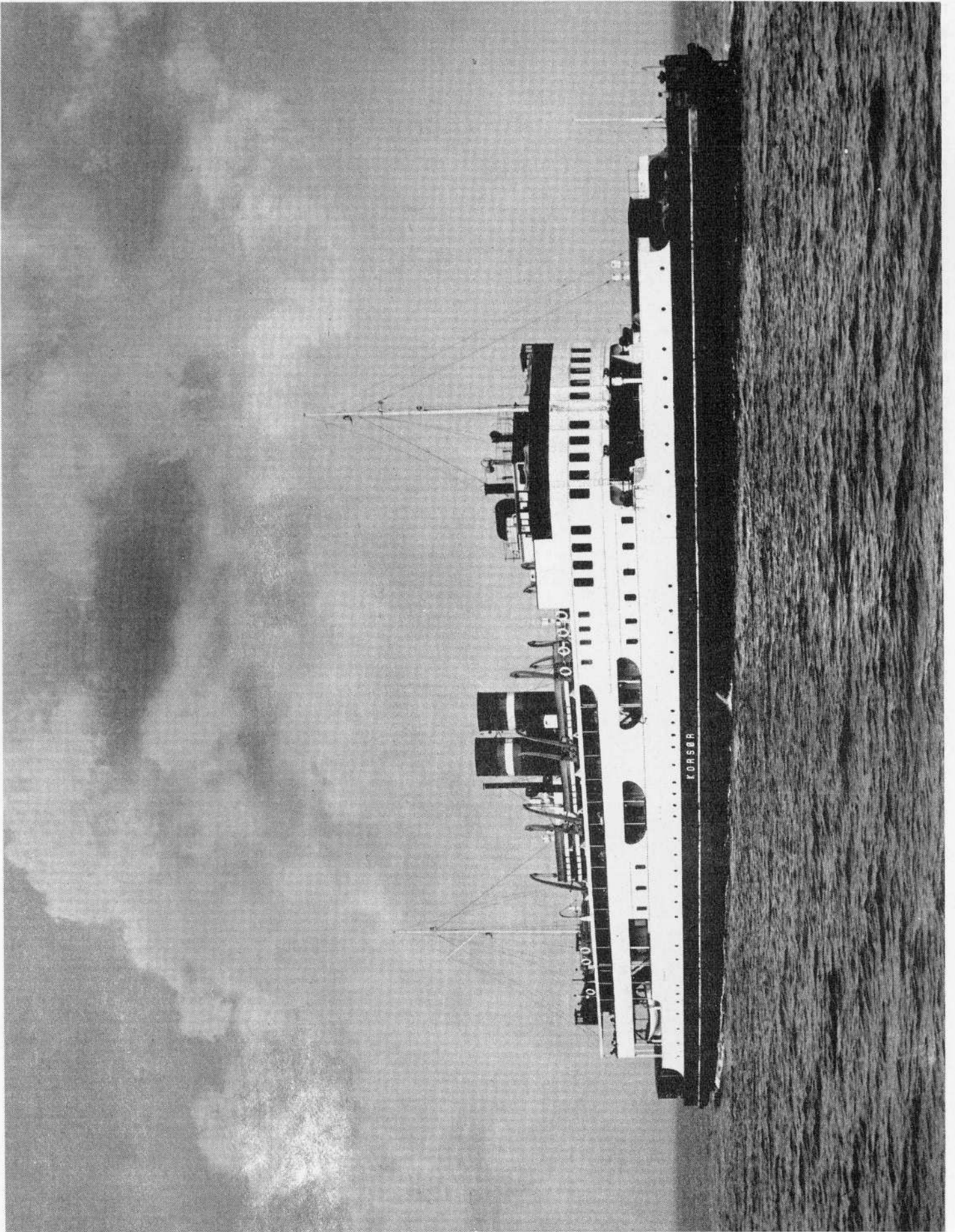
Forrest fandtes en større 1. kl. salon indrettet efter samme retningslinier som den

tilsvarende salon under vogndækket med polstrede sofaer langs væggene og faste borde samt løse læderbetrukne stole. Udenom denne salon var indrettet en såkaldt læsalon, der ligesom 1. kl. salonen var indrettet med faste borde og bænke. Hertil havde alle rejsende adgang, og det er vel troligt, at søgningen til salonen har været forholdsvis stor med de fortrinlige udsigtsmuligheder, der her bød sig under sejladserne. At 1. kl. rejsende så sikkert har været knapt så begejstret er sandsynligt, da disse ingen udsigt havde af betydning. Forholdet blev imidlertid ændret efter få års forløb, jvf. den senere fremstilling.

Bag 1. kl. salonen fandtes en lille entre med adgang til dame- og herretoiletter. Fra entreen kom man til en hall og derfra videre ind i 1. kl. spisesalon, der var indrettet med 4 mindre borde hver med 6 siddepladser ved vinduerne ud til promenadedækket og et større bord med 16 pladser midt i salonen. Via en lille entre i hver side kunne man komme ind og ud fra promenadedækket.



M/F Korsør: Agterste kommandobro (1972). Foto: IbVA



Bag 1. kl. spisesalon fandtes kabysen med oliefyret komfur og kølerum med Evercold kølemaskine. Endvidere fandtes der her smørrebrødsrum, stirrids og buffet, samt med adgang fra promenadedækket lukaf for 1. styrmand (SB side) og 2. styrmand (BB side). Længere agterud blev indrettet toiletter for 3. kl. rejsende samt en større spisesalon også for 3. kl. rejsende med tilhørende stirrids. Endelig blev der bag spisesalonen indrettet en lille 3. kl. salon for ikke-rygere og ved siden af denne blev der adgang til den direkte trappe til vogn-dækket. I 1. kl. saloner blev anvendt mahogny og i 3. kl. saloner lys eg. I læsalonen blev benyttet elmetræspaneler og lofterne i spisesalonerne var hvidlakeret.

På det store åbne promenadedæk udenom dækshuset blev opsat faste borde og bænke. Her var der opholdsmuligheder for et stort antal rejsende, som under gunstige vejrforhold har mulighed for at nyde udsigten under overfarten. Om sommeren etableredes servering

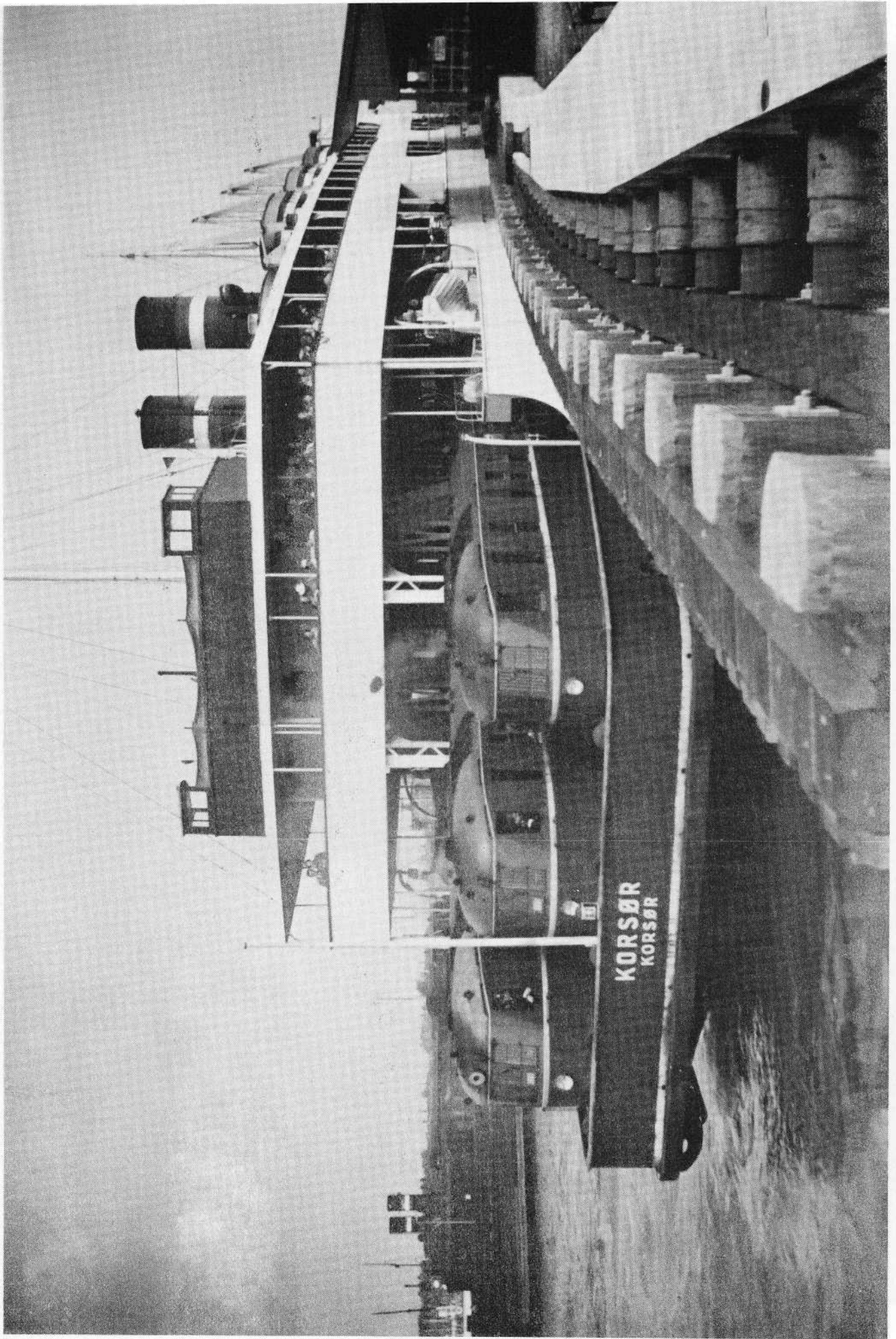
af forskellige drikkevarer til de rejsende, som foretrak at spise deres medbragte mad her.

Oven over promenadedækket fandtes bådedækket og på forkanten af dette kommandobroen med styrehus og kahyt for kaptajnen samt en privatsalon, som kunne benyttes af særlig prominente rejsende såsom kongehusets medlemmer. Oven over kommandobroen fandtes endnu en bro, som dog meget hurtigt blev fjernet. På agterkanten af bådedækket findes tillige en lille kommandobro, der benyttes ved udsejling fra færgelejerne. Endvidere fandtes der på bådedækket 12 Engelhardttsbåde samt håndhjul til betjening af de vandtætte døre. Færgen fik 2 skorstene, der blev anbragt ved siden af hinanden.

Maskinanlægget i færgen var som nævnt 2 stk. Burmeister & Wain dieselmotorer, der kom til at fungere fuldt tilfredsstillende. For maskinpersonalet blev der tale om en stor forandring, da støjen fra dieselmotorerne var langt større end den, man var vant til fra dampma-



M/F Korsør: Ombordstigning i Korsør via færgens vingedæk (1951)
Foto: IbVA



skinnerne i de ældre færger. I det relativt snævre rum under vogndækket har lyden svært ved at slippe væk. Opvarmningen af færgen skete ved 2 kombinerede kedler hver bestående af en B&W spildegaskedel og oliefyrskedel af Howdentypen. De sidstnævnte blev kun anvendt i havn samt i stærk frost i forbindelse med spildegaskedlerne under sejlads.

Erfaringerne med motormaskinanlægget i M/F Korsør var iøvrigt gode. Ganske vist var vedligeholdelsesudgifterne for maskineriet væsentligt større end for en dampfærge med samme sejlet distance pr. år og 2 stk. fuldt moderne tregangsmaskiner. Men faldende brændselsoliepriser bevirkede imidlertid, at den samlede udgift til drift og vedligeholdelse blev lavere end for en tilsvarende dampfærge.

M/F Korsør ankom til Korsør for første gang den 13. maj 1927, og efter at den havde prøvet færgelejerne i Korsør og Nyborg blev den endeligt overtaget af statsbanerne den 16. maj 1927.

I de følgende 14 dage blev færgen indsejlet på overfarten for at indøve de 3 besætninger. På disse ture blev der kun medtaget godsvogne. Første sejlads med passagerer fandt sted den 31. maj 1927 med afgang fra Korsør kl. 10.40.

Indsættelsen af M/F Korsør i den daglige drift kom til at betyde en stor forbedring for overfarten. Ikke alene kunne en del ekstrature nu bortfalde, men den gamle dampjulfærge Sjælland, der var skyld i de fleste ved Storebæltsoverfarten opståede forsinkelser, kunne nu tages ud af den daglige fart og blev fremover kun benyttet som reservefærge.

Ingen havde vel ved indsættelsen af M/F Korsør i den daglige drift forventet, at den nye færge fuldt og helt opfyldte alle de krav, det rejsende publikum kunne stille eller de fordringer, der efter kortere eller længere tids forløb ville blive anset for rimelige. Det blev heller ikke tilfældet, og gennem årene er der derfor foretaget et stort antal ombygninger og mange forbedringer af færgen. Af denne grund kan en fuldstændig fremstilling af færgens historie vanskeligt gives indenfor denne artikels rammer, og den følgende skildring af M/F Korsør i statsbanernes tjeneste må derfor ikke betragtes som fuldstændig udtømmende.

Allerede i 1928 - d.v.s. året efter afleveringen fra byggeværftet - foretoges de første

ændringer ved færgen, idet der blandt andet blev indrettet et nyt smørrebrødsrum i bagbords side agten for spisesalonen på promenadedækket. Endvidere blev skorstenene forlængt 1,5 m, kabysskorstenen 2 m og masterne 3 m. Yderligere blev de yderste partier af den øverste kommandobro fjernet.

I 1929 gennemgik færgen en ret omfattende reparation som følge af de skader, der var opstået ved sejlads i is i den store isvinter 1928/29. Samtidig blev den resterende del af den øverste kommandobro og det derværende hus fjernet, ligesom der blev foretaget enkelte mindre ændringer i apteringen.

Også de følgende år blev der foretaget større eller mindre ombygningsarbejder. Det kan således nævnes, at der i 1932 blev indrettet en telefonboks i et skab til redningsbælter på promenadedækket i styrbords side. Samtidig blev den mellemste trappe fra vingedækkene til promenadedækket i begge sider fjernet. I 1934 blev der foretaget en større udvidelse af 1. kl. rygesalon på promenadedækket, der blev udvidet til front og skibssiden og forsynet med nyt inventar, hvorved den tidligere omtalte læsalon bortfaldt. Samtidig blev der indrettet nye 1. kl. toiletter bag den nye 1. kl. salon, ligesom der tilvejebragtes en ny 1. kl. hall og et nyt inspektørkammer. Endvidere blev der bygget en ny og større salon for 1. kl. ikke-rygere og spisesalonen blev væsentligt udvidet. Kabysen blev samtidig flyttet op på bådendækket i et nyt dækshus, og de derved tilvejebragte bedre pladsforhold udnyttet til bl.a. større kølerum. Efter disse ombygninger svarede apteringen i M/F Korsør på det nærmeste til apteringen i M/F Nyborg og M/F Sjælland.

I de nærmest følgende år herefter blev der kun foretaget få ombygninger ved færgen. Nævnes kan en mindre forlængelse af vogndækket i 1936, hvorved sporelængden på sidesporene kunne øges med 1,85 m. I 1939 foretoges en del ændringer i apteringen og restaurationskøkkenet m.v.

Som følge af den ved krigsudbruddet i 1939 og besættelsen af landet i 1940 opståede minefare på Storebælt fik færgen i 1940 anbragt et minekabel, men herudover blev der i krigsårene og de første efterkrigsår kun foretaget ganske få forandringer ved færgen.

I 1949 fik M/F Korsør installeret Radar ombord, hvilket skulle betyde forbedrede muligheder for at opretholde sejladsen på bællet



under alle vejrforhold, og i 1951 blev der indrettet nye landgange på promenadedækket. Ved nye trappearrangementer i land blev ombordstigningsforholdene for de rejsende ændret således, at disse fremtidig kom ombord direkte ind på promenadedækket. Dette var en væsentlig forbedring i forhold til ombordstigningen via vingedækkene ombord på færgen.

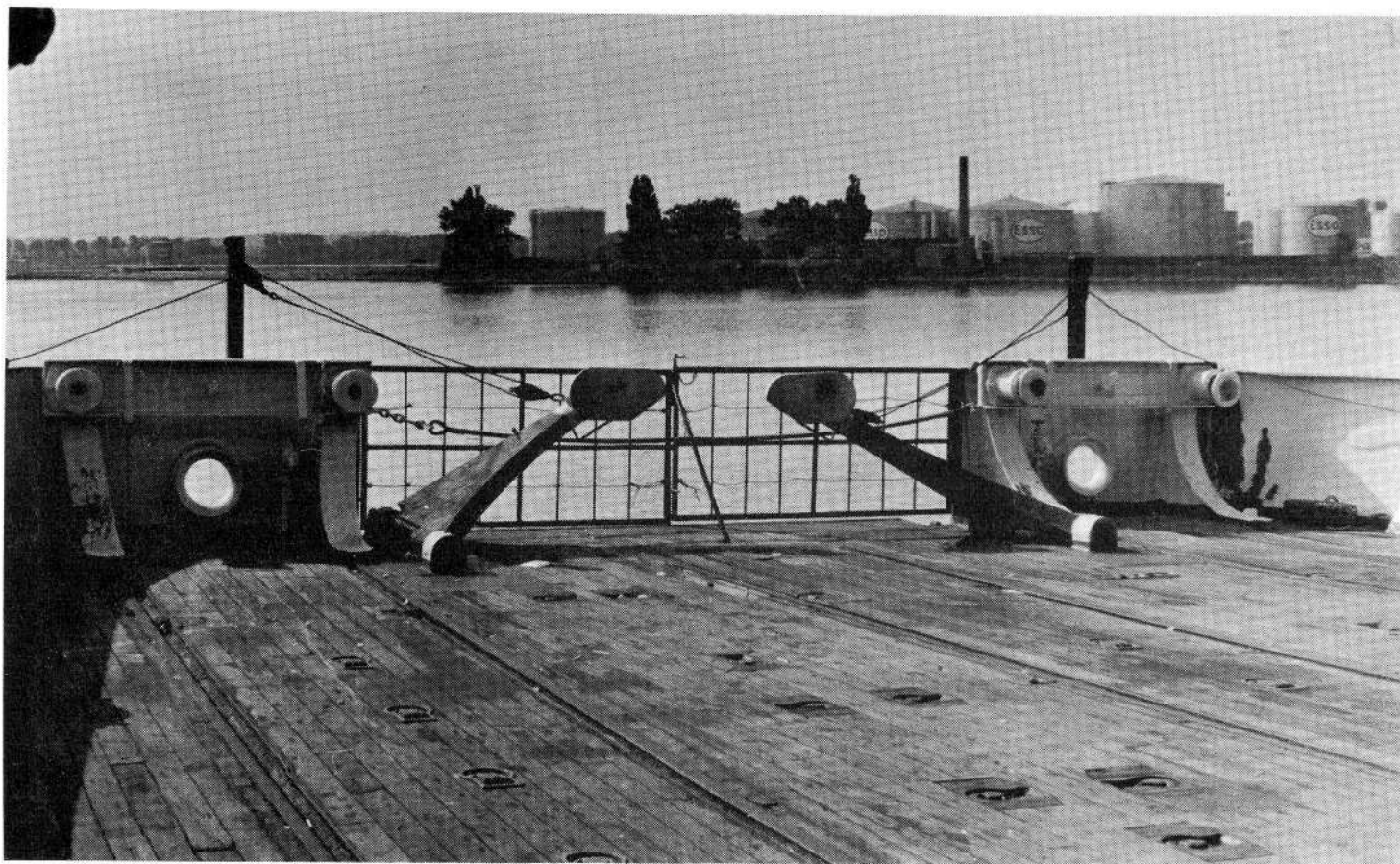
Det store åbne promenadedæk kunne navnlig om vinteren men også under ugunstige vejrforhold på de øvrige årstider være et temmelig ubehageligt opholdssted for de rejsende med megen sus og træk. Det var derfor en virkelig forbedring, da der i 1961 blev opsat oplukkkelige vinduer, som gav ganske anderledes behagelige opholdsmuligheder for de rejsende, som af en eller anden grund ikke ønsker at opholde sig i de lukkede saloner. Også andre forbedringer blev udført, bl.a. af restaurationsforholdene og mandskabsapteringen.

M/F Korsør gennemgik i 1967 en større ombygning, navnlig forsåvidt angår færgens

hovedmaskinanlæg og centralvarmeanlæg jvf. nedenfor. Samtidig blev der foretaget en ombygning af styrehuset, der blev forlænget helt frem til brofronten. I 1968 blev der indrettet et cafeteria på mellemdækket i 2. kl. salon og i 1970 blev en del af mandskabsapteringen fornyet og moderniseret.

Efter ombygningen i 1967 er M/F Korsør i et vist omfang blevet benyttet til overførsel af navnlig lastautomobiler på Halsskov-Knudshovedoverfarten. Af denne grund blev konturen af færgens agterskib i 1971 ændret således, at dette passer til de brede færgeløjer i Knudshoved. Samtidig blev der etableret udkørsel for biler over agterenden.

Hovedmaskineriet i M/F Korsør, der omkring 1951 blev ombygget til trykforstøvning, viste sig at være særdeles holdbart, og det kom til at arbejde i mere end 40 år, hvilket for et dieselmotoranlæg må betegnes som særdeles tilfredsstillende. I 1966 var hovedmotorerne imidlertid på det nærmeste opslidte, samtidig



M/F Korsør: Udkørsel fra vogndækket over færgens agterende efter ombygning i 1971 (1972). Foto: IbVA

med at det viste sig stedse vanskeligere at fremskaffe de nødvendige reservedele.

Statsbanerne stod da overfor valget, enten at lade færgen udgå af tjenesten eller at forny hovedmotorerne, og for at kunne træffe en afgørelse, blev der derfor foretaget en undersøgelse af færgens tilstand iøvrigt. Da den gav et gunstigt resultat, blev det besluttet at udskifte hovedmotorerne og således fortsat holde færgen i fart.

Det nye hovedmaskinanlæg kom til at bestå af 2 stk. 12-cylindrede ikke omstyrbare 4-takts B&W dieselmotorer type 1226-MTB-40 V. Cylinderdiametere er 260 mm, slaglængden 400 mm. Max. ydelse pr. motor 1980 ehk ved 620 omdr./min.

De nye hovedmotorer, der som det vil ses er hurtigløbende, er koblet til akselledningerne via et reduktionsgear - Renkgear - der nedsætter motorernes omdrejningstal i forholdet 1-3,5. Drivskruerne er af Kamewa's fabrikat med vendbare blade og muliggør direkte styring fra broen af færgens fører gennem en særlig maskintelegraf. I nødstilfælde kan manøvreringen af maskinerne dog også varetages af vagthavende maskinmester fra et i maskinrummet anbragt lydisoleret kontrolrum.

Ved ombygningen blev færgens centralvarmeanlæg fuldstændig fornyet, idet der blev installeret 2 stk. 21,6 m² DFJ-støbejernskedler, type Salamander II. Endvidere fik færgen en ny dampgenerator, fabrikat Clayton WO-50 med en max. ydelse på 700 kg damp pr. time.

Færgens oprindelige hjælpemotorer blev i 1953 udskiftet med 3 stk. dieselmotorer af Møller & Jochumsens fabrikat, type 3 VGH. Motorerne, der hver yder max. 180 ihk ved 500 o/m, er direkte koblet til en 120 kW Thri-ge dynamo.

M/F Korsør har altid været fast stationeret ved Storebæltsoverfarten. I årene 1949-62 var den fast afløser for den svenske færge Malmøhus på Københavns Frihavn-Malmøoverfarten, hvor den også siden lejlighedsvis har sejlet som ren godsfærge, når der har været vognophobninger ved overfarten.

Copyright for denne artikelserie:
Ib V. Andersen.

Nogle af illustrationerne til denne artikel er tekstat på stedet, her er en kort tekst til de 4 helsidesfotos:

Side 62: M/F Korsør i 1930'erne (Jbm),
Side 64: M/F Korsør antagelig midt i 1950'erne (DSB reklame)

Side 66: M/F Korsør overfører 3 lyntog (Jbm)

Side 68: M/F Korsør i is (DSB reklame).

På tegningsarkene finder De et sæt tegninger (2 stk.) af M/F Korsør som den så ud i 1932 og et sæt tegninger (3 stk.) af færgen fra 1961 (DSB, søfartstjenesten).

Desuden skulle De have fortsættelsen af Nyborgs stationsplaner, men der var ikke plads på tegningsarket, derfor er den anbragt på omslagets side 3, hvor den bringes i det halve af den ellers normale størrelse. Det er et forsøg og hvis det falder uheldigt ud, får De sporplannen på rette plads i næste nummer (Rigsarkiv)

Der er iøvrigt flere læsere, der efterlyser nyere sporplaner fra vore færgenhavne. Det er ikke manglende vilje hos redaktøren, der er skyld i, at disse tegninger glimrer ved deres fravær, men den triste kendsgerning, at DSB simpelthen ikke har tegninger fra de ønskede tidspunkter. Vi arbejder stadig med sagen og håber, at der må kunne findes noget frem et eller andet sted.

Klubnyt

MODELJERNBANEKlubben H0.

Den ordinære generalforsamling blev afholdt den 14. februar 1973.

Af formandens beretning fremgik det, at medlemstallet ved årets udgang var 14 medlemmer d.v.s. at medlemsafgangen i årets løb var på 2, deraf er et medlem overført til passivt.

Der har også i 1972 været afholdt en filmsaften.

Formanden omtalte opbygningen af Alstrup, sporlægningen er næsten færdiggjort.

Formandens beretning blev taget til efterretning.

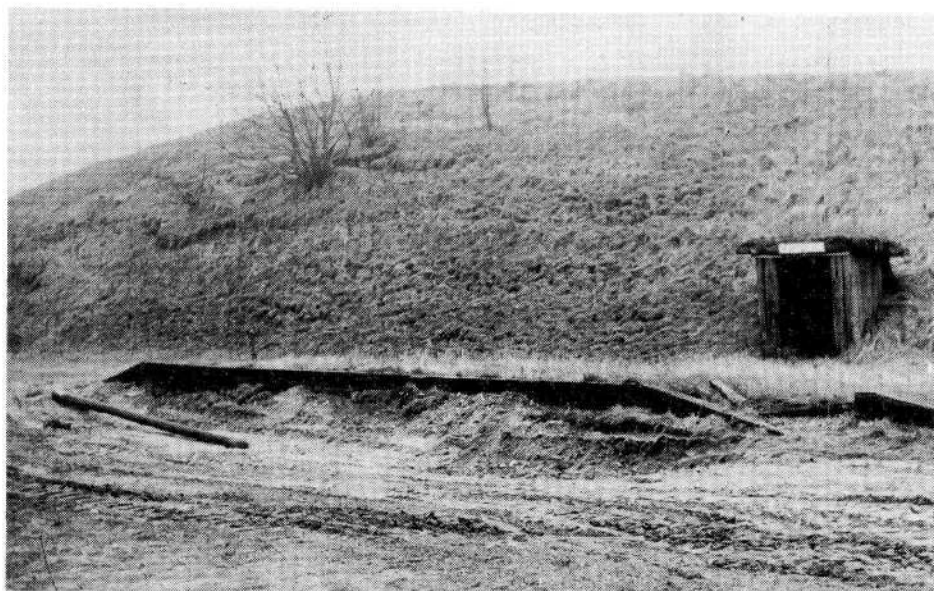
Det fremlagte regnskab blev enstemmigt godkendt, og et forslag om kontingentforhøjelse blev udskudt til næste generalforsamling.

Som formand genvalgte Steffen Andersen, som kasserer genvalgte Povl Kjær-Larsen og som sekretær genvalgte Henrik Borgen og som ny revisor Bent Stærmose.

H. Borgen

OGSÅ en banegård

Fårdal på MFVJ
(Foto: bs)



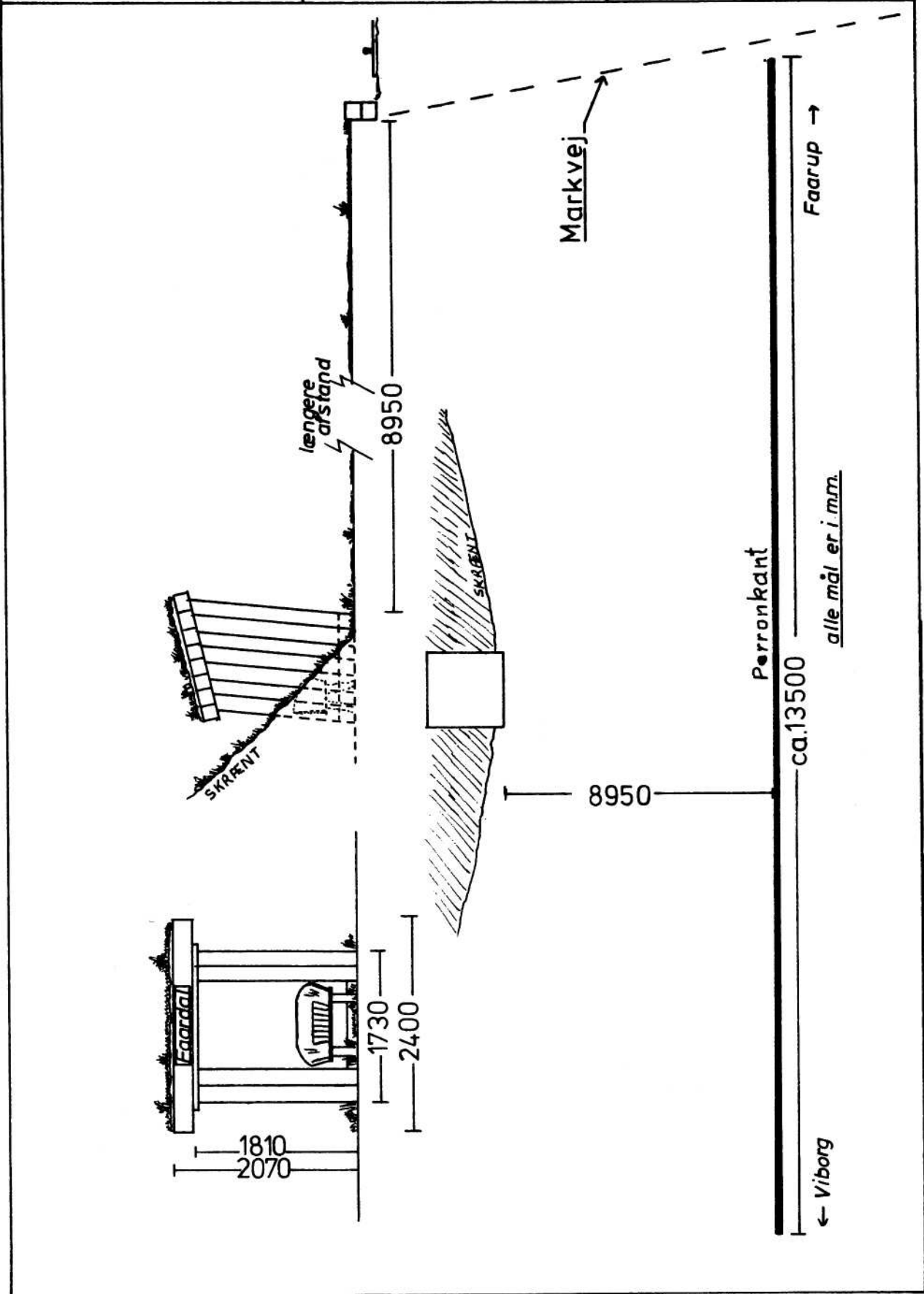
Efter typerne med forskellige former for tag med høj rejsning, er vi nu nået til dem med flade tage. Fra vor mand i det jyske har vi modtaget følgende, der stammer fra en tur langs den nedlagte Mariager-Fårup-Viborg Jb. MFVJ:

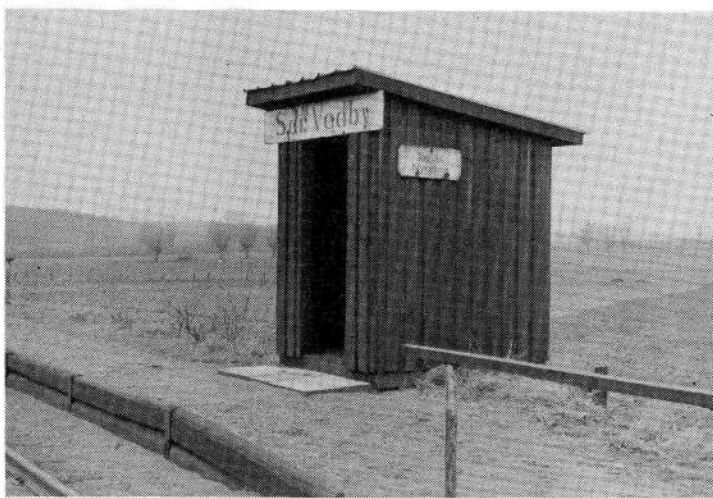
Ved Faardalgaard drejer vi fra vejen op forbi gården, opad gennem en hulvej, over en dæmning, hovsa! Op og stå på bremsen, det var jo en BANE-dæmning!

Ud af bilen myldrer begge mand, og hvad ser vi, alle tiders prototype på et modellandskab, indenfor få hundrede meter findes der høj dæmning, trinbræt, viadukt (vejunderføring), gennemskæring - kun en å mangler her. Trinbrættet er noget for sig selv, jeg har set mange typer, men denne er li'godt den sjoveste endnu. Det var en artikel i DJK bladet fra 1964, der satte mig på sporet af de mange typer venteskure som beboerne selv måtte opstille, hvis de havde behov for at komme i læ. Jeg citerer: "Endelig skal nævnes et pudsigt påfund på et privat anlagt trinbræt på MFVJ, Fårdal (mellem Viskum og Velds i et herligt kuperet terræn). Opført af gamle sveller, græs på taget, og som ventebænk et fornemt agesæde fra en jumpe eller gig. Derinde skal man nu ikke lade sig fotografere, for så ligner det noget helt andet".

Faardal Trb.
MFVJ

Skala HO 1:87
opmålt Dec. -71 bs

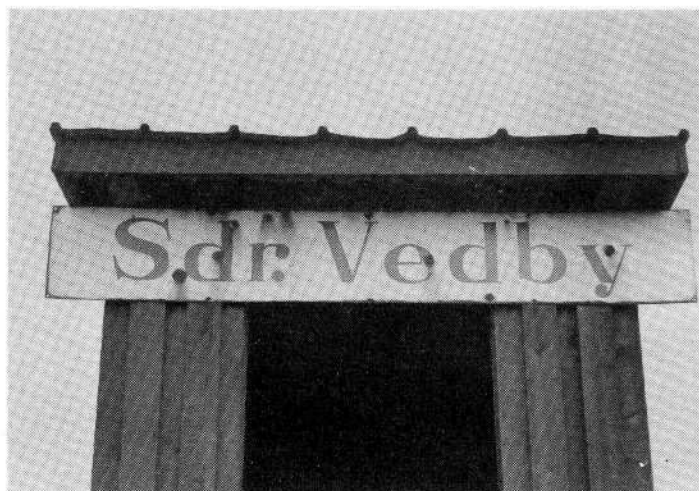




Mere er der ikke at sige, citatet dækker fuldstændig - tegning og fotos understreger det idylliske.

Herigennem en tak til "vor mand" for bidragene. Det skal næsten nævnes hvordan en tidligere fototur ("bestilt" af SIGNALPOSTEN) gik. Efter kørsel til to nedlagte trinbrætter en søndag viste det sig, at disse allerede var revet ned. Med uforrettet sag blev hjemturen indledt, og næsten samtidig begyndte den snestorm i november 1971, der vist sent glemmes af mange, også vor mand, der nåede sit hjem sent natten til tirsdag.

En lidt større bygning finder vi i Sdr. Vedby på SNNB. Om denne ikke andet end at den også var rødmalet - og dog, har De forresten før set en stationsbygning, der var så lille, at den var mindre end dens navneskilt?

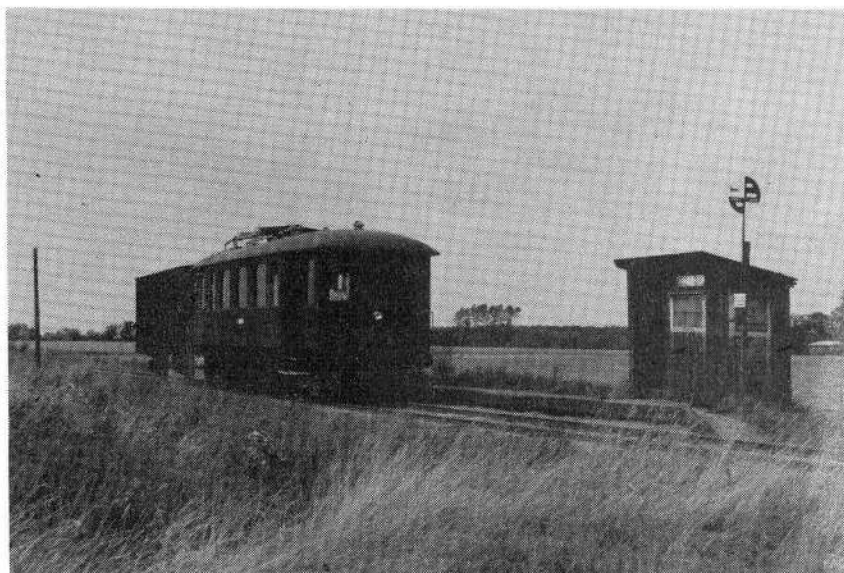


Råby trinbræt, ØSJS, bliver vort næste mål. Her er vist heller ikke meget andet at nævne end farven, - den havde engang været rød, med hvide vinduesrammer. På besøgstidspunktet var der krydsfinerplader i vinduesåbningerne.

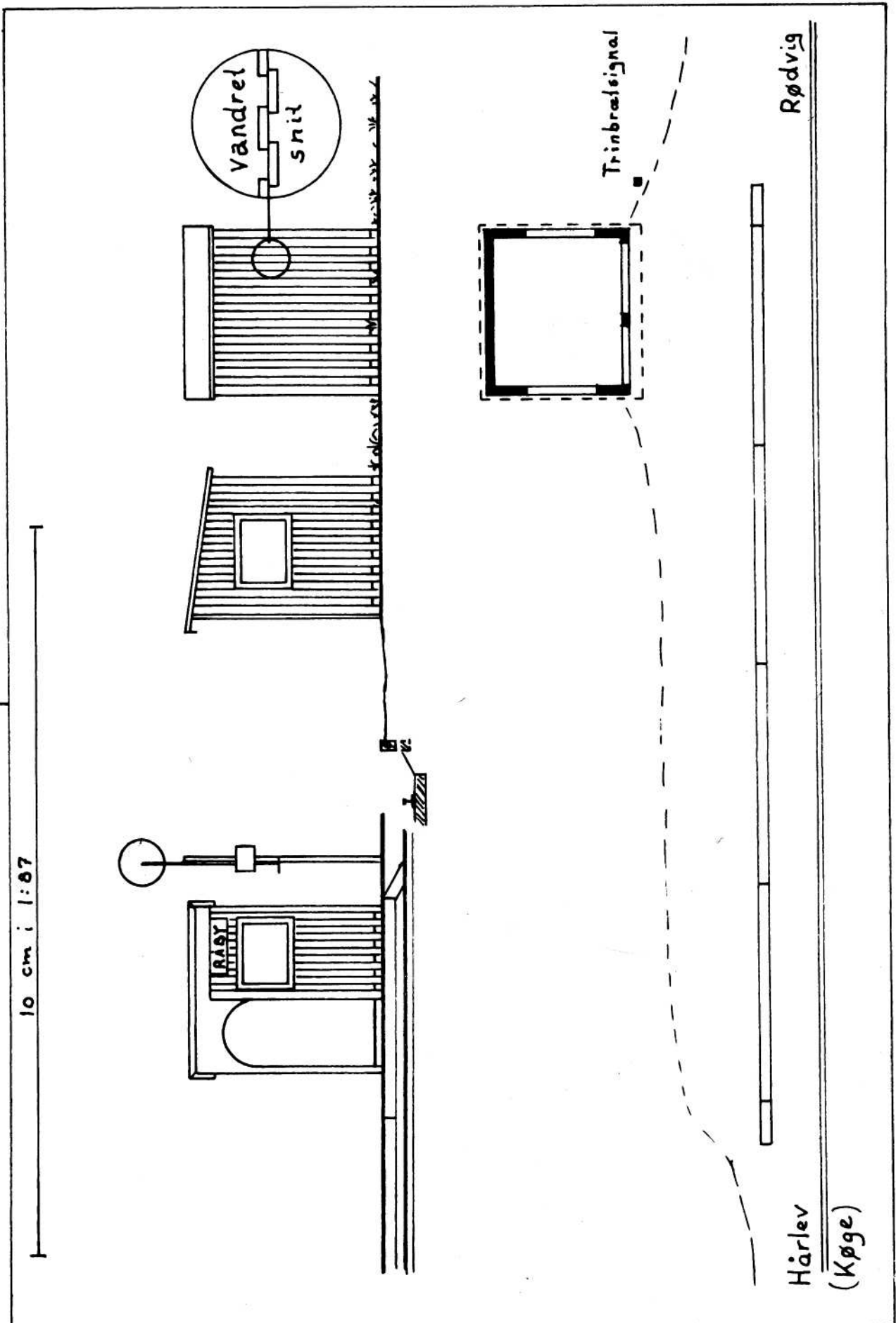
Nu til Birkebæk på TKVJ. Igen en lille rød træbygning, se iøvrigt tegning og foto.

Herefter over til noget helt andet, Volting, SVJ. En lille teglstensbygning af røde tegl og opført med én-stensmur. Døråbning uden karm, medens de to små vinduesåbninger havde karme af hvidmalet træ. På taget bølgeblikplader og gulv af løse brædder (evt. gamle sveller). I stedet for fliser foran bygningen var anvendt en række gamle sveller i forlængelse.

Også på SVJ finder vi vor næste bygning, denne gang helt i bølgeblikplader med "træ-



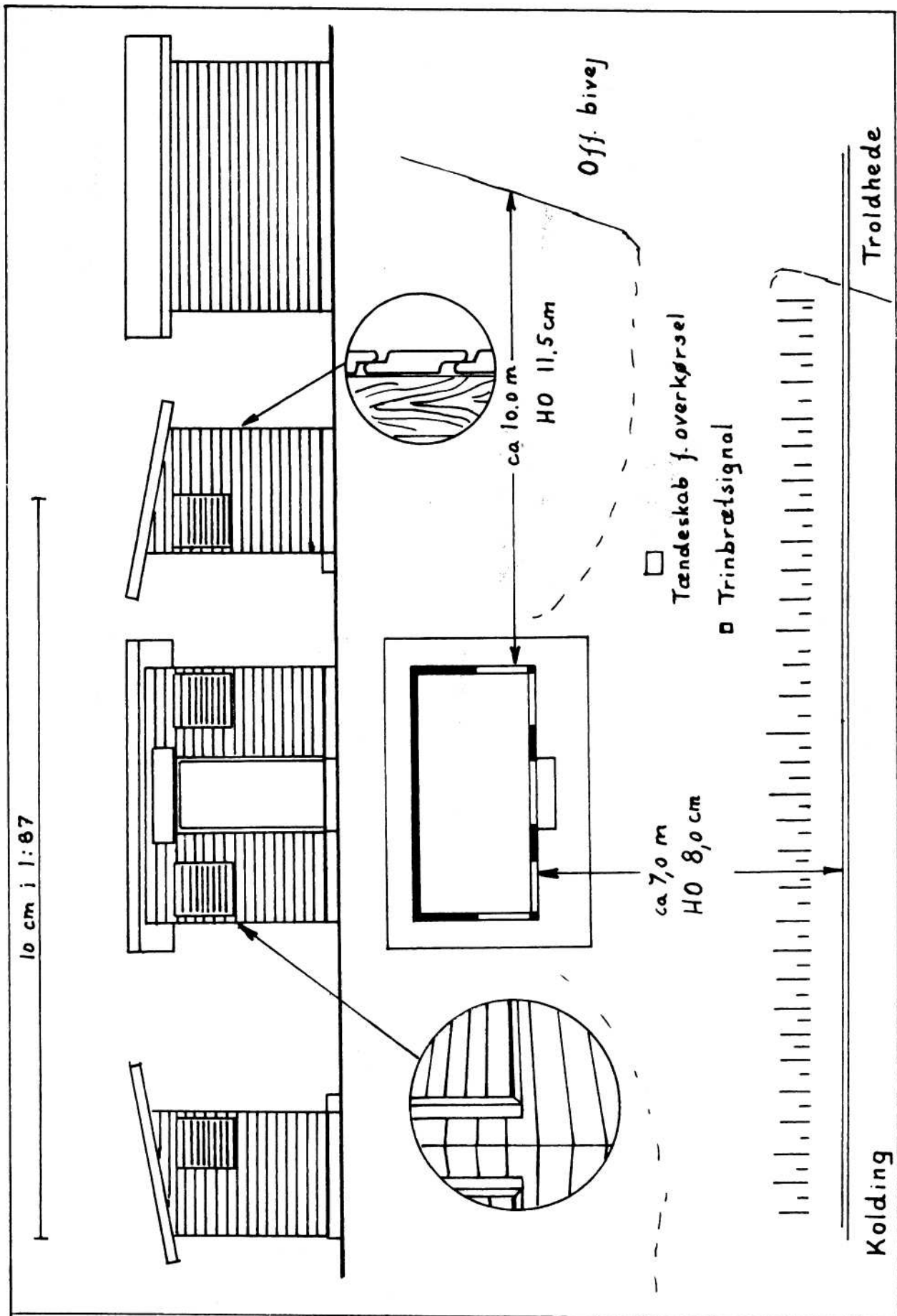
Øverst:
Sdr. Vedby, SNNB
Til højre:
Råby, ØSJS



ØSJS Råby trb.
Tegn. efter foto

ERIK V. PEDERSEN
15-2-1972

H O
1:87



TKVJ Birkebæk trb.

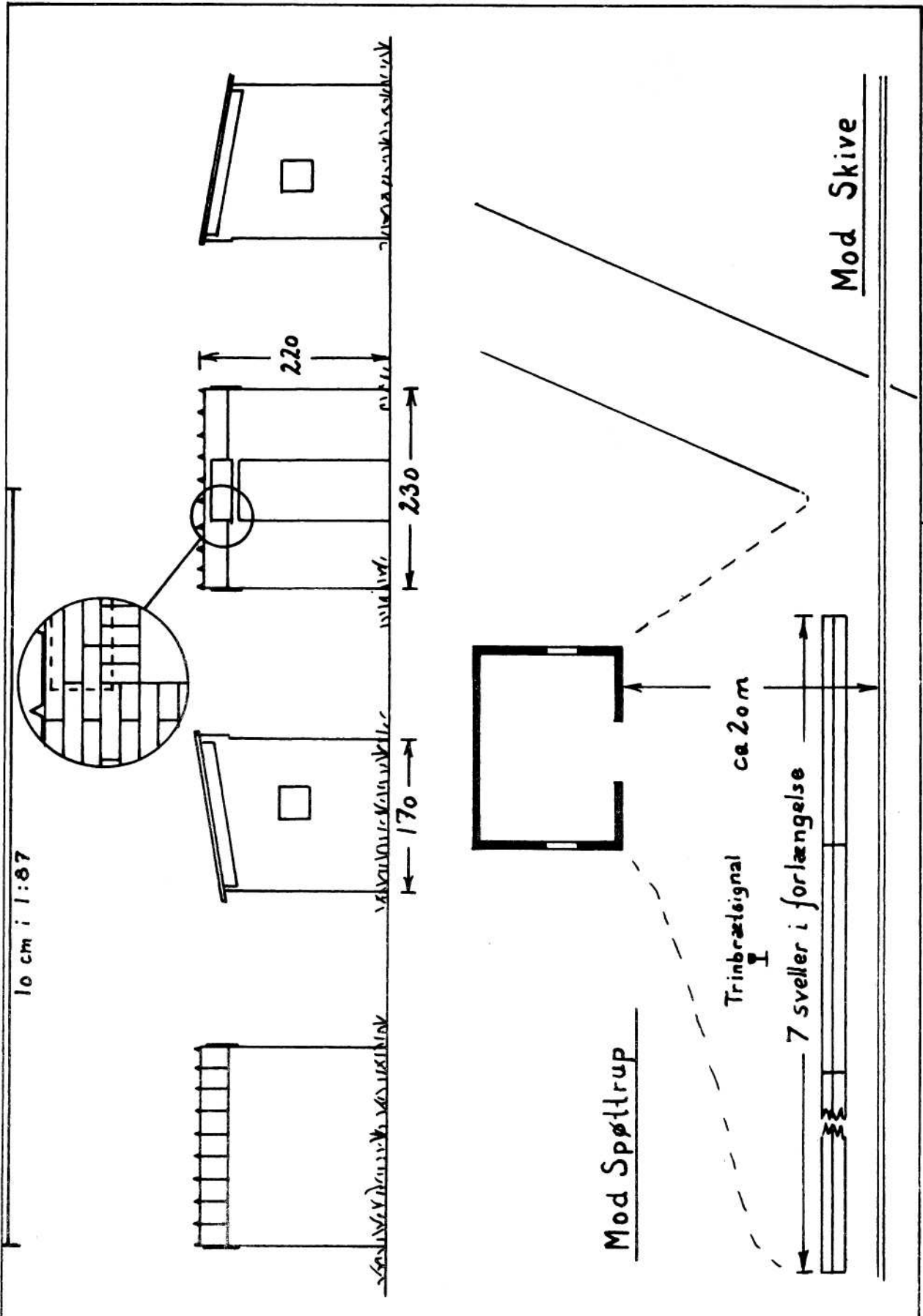
ERIK V. PEDERSEN

HO

Tegn. efter fotos af 8-8-67

23 - 2 - 1971.

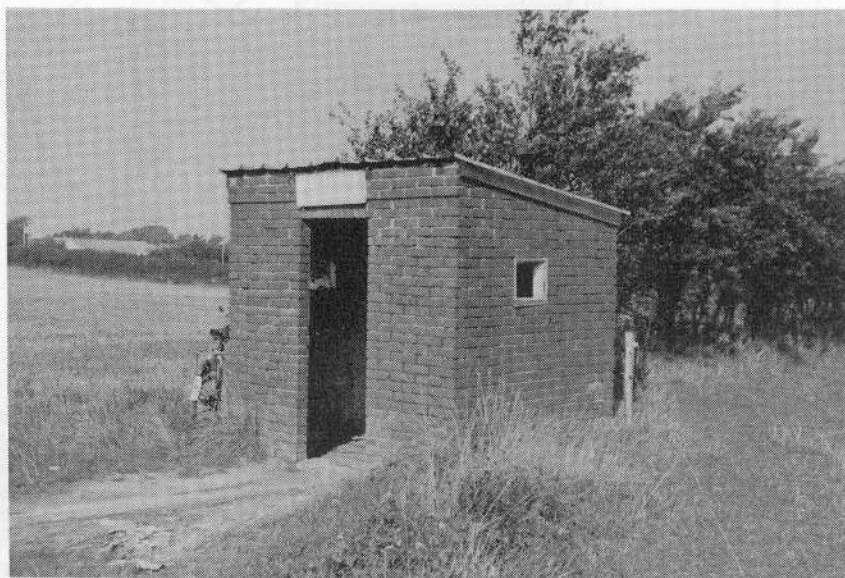
1:87

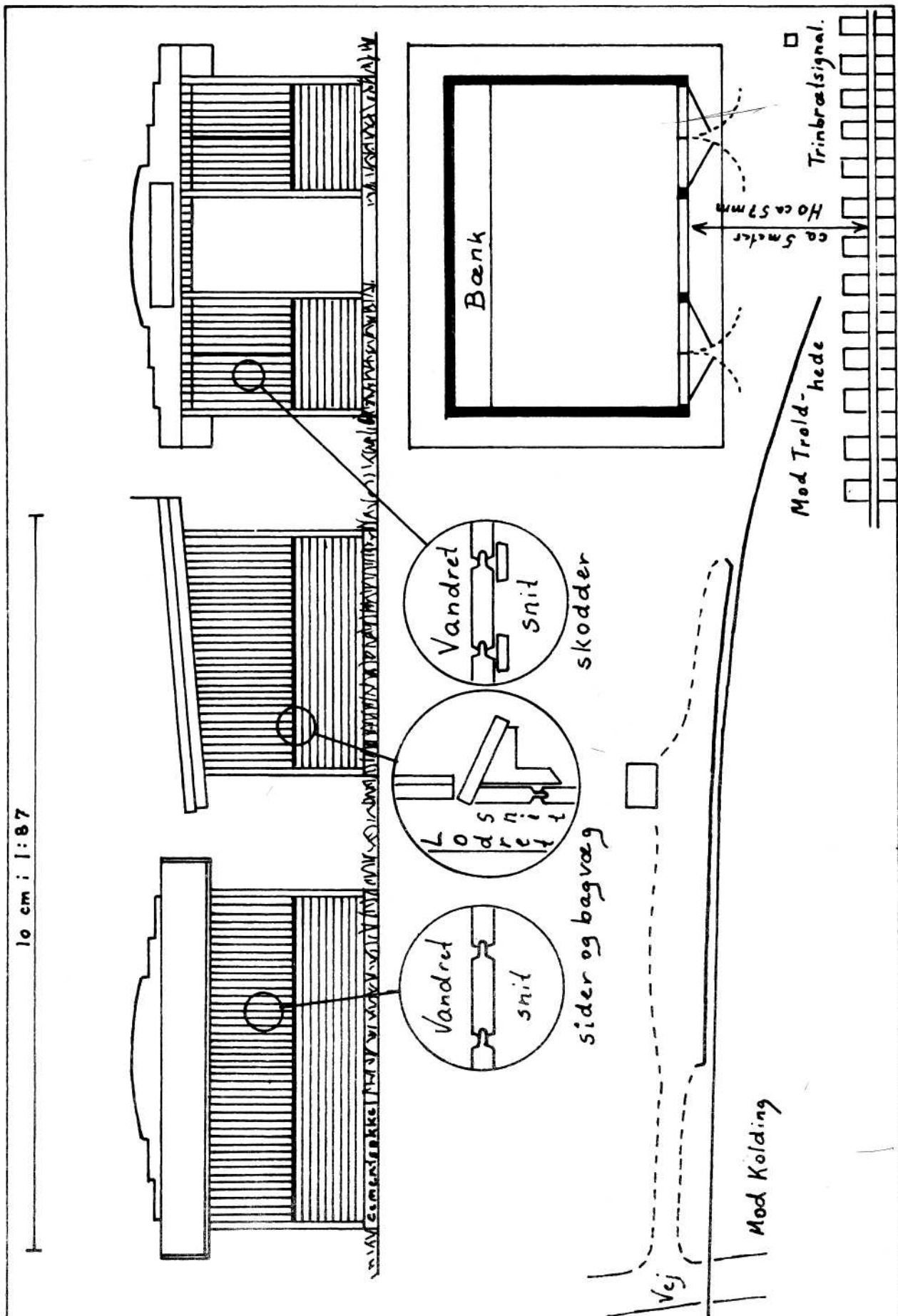


SVJ Volling trb.	ERIK V. PEDERSEN	H0
Tegn. efter fotos af 24-5-64	23 -3 -1971	1:87



Herover:
Birkebæk, TKVJ,
til højre:
Volling, SVJ
Herunder:
Villing, SVJ.





TKVJ Hundsholt trb.

ERIK V. PEDERSEN

HO

Tegn. efter fotos af. 8-8-67

14-12-1971

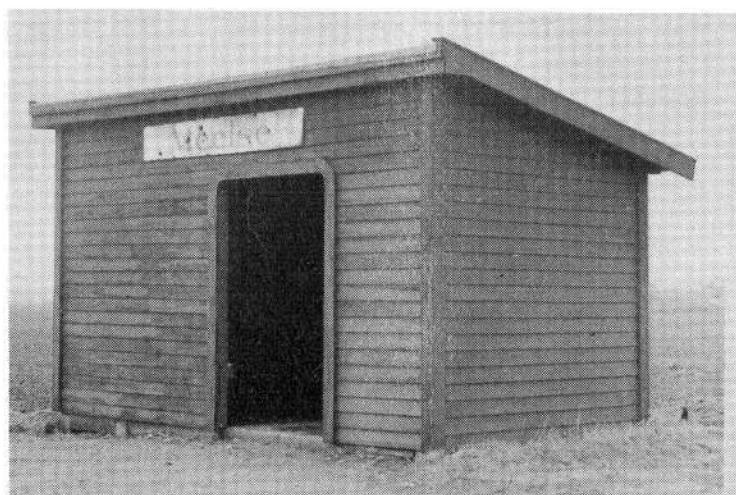
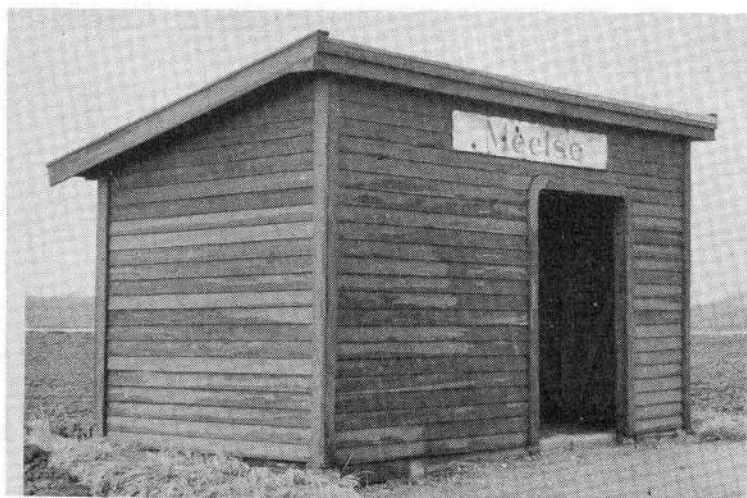
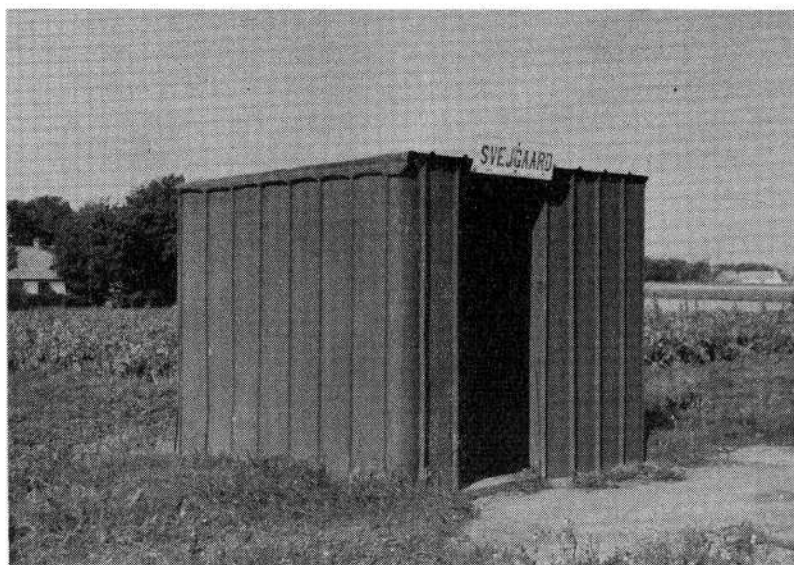
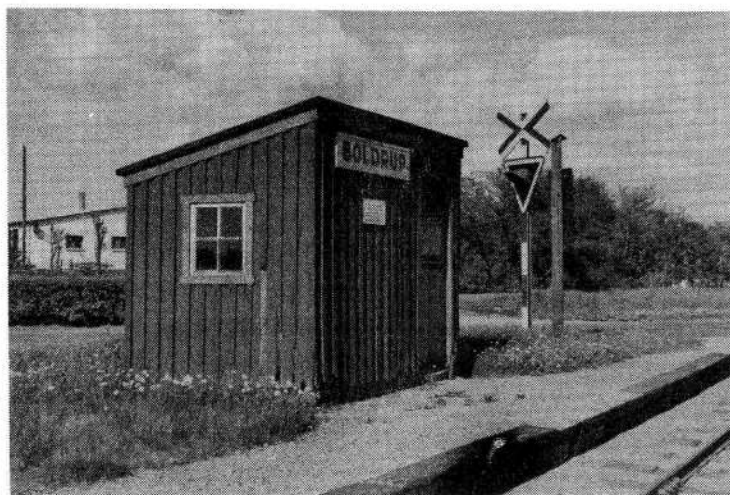
1:87

TOGENES AFGANGSTIDER

i retning mod:

Aalesstrup	Hobro
6 32 Hverdage	
6 51 Søn- og Helligdage	
19 44 Søn- og Helligdage	

Herover :
 Plakat fra Boldrup
 øverst t.h. :
 Boldrup, DSB
 til højre :
 Svejgård, SVJ
 Herunder :
 Meelse, SNNB





Herover:
Hundsholt, TKVJ
til højre:
Bramdrupdam, TKVJ
(Alle ikke signerede
fotos: forfatteren)



gulv". Ingen vinduer. Farven har nok engang været noget i retning af farvekortets nr. 13, postrød, måske lidt mere over i det violette, det kunne ikke ses på besøgstidspunktet, dertil var det for falmet. Navnet var Svejgård.

Vi bliver i Jylland, Boldrup trinbræt (DSB Hobro-Løgstør banen). Det lå som man kan se på billederne ved en vejoverskæring, og det kunne også tydeligt ses i køreplanen. Måske var det for i god tid at vænne eventuelle rejssende til at de fra næste køreplansskifte skulle befordres i busser, at man om hverdagen kun lod et tog, og om søndagen to tog, i retningen mod Ålestrup (Løgstør) standse ved trinbrættet

og ingen i retningen mod Hobro. Det er i hvert fald hvad plakaten fortalte.

Men som det hedder i en ældre revyviser: "I ka' li' så godt ta' den først som sidst, for I ska' s'gu ha' dem".

Tilbage til SNNB, Meelse trinbræt. En lidt større rødmalet træbygning, klinkbygget, med tagpap på taget og fliser på gulvet.

Til sidst endnu to bygninger fra TKVJ - Hundsholt og Bramdrupdam. Igen rødmaledede træbygninger med tagpapkbeklædt tag og hvidmalede på den forreste del af tagudhænget.

D. S. B.
Toysborg Station:
1913

Scale of 1" = 100' for all dimensions unless otherwise noted.
Date: 11/1/13
Sheet: 10/10

