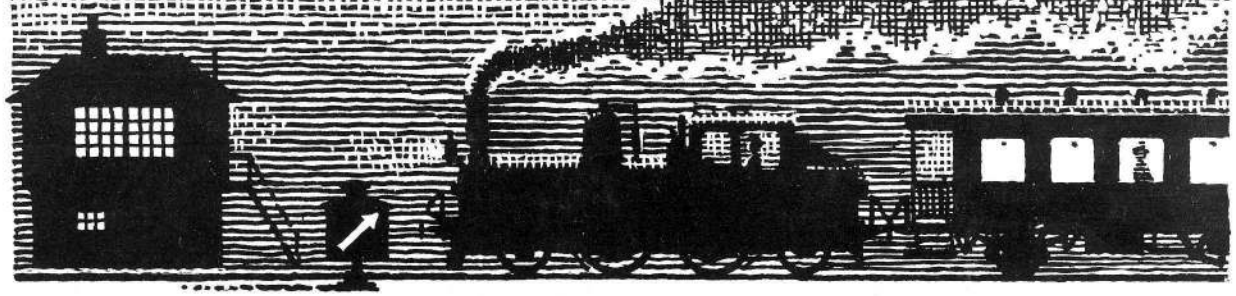


SIGNALPOSTEN



Dampfærgelejet ved Masnedø.

15 årgang **1979** dec., nr. **4**

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes 4 gange årligt, normalt i kvartallets sidste måned.

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

REDAKTION:

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

REPRODUKTION:

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

TRYK & BOGBINDING:

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

15. ÅRGANG, NUMMER 4:

DECEMBER 1979

Indhold i dette nummer:

| | |
|-------------------------|-----|
| Masnedø station | 139 |
| Adams hjørne..... | 152 |
| Danske "jernbanefærger" | 155 |
| Uheld..... | 163 |
| Røgkammersmuld..... | 166 |
| Vi bygger..... | 174 |
| De gode gamle dage.... | 177 |
| Billedgalleriet..... | 181 |

Forsidebilledet: Masnedø st. med Thyra i vestlige leje. Ved perronhallen ses en litra CJ, og til højre for stationsbygningen afventer godsvogne overførsel. Ca. 1910? (Jernbanemuseet).

ABONNEMENT tegnes for et kalenderår ad gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på giro 6.49.47.22 på redaktionens adresse.

PRIS: 15. årg. 1979 kr. 69,90
16. årg. 1980 kr. 76,-
incl. moms 20,25%

Kære læser!

Med dette sidste nummer i året 1979 er Deres indbetalte abonnementsbeløb spist op, og for at få del i herlighederne i 1980-udgaven af SIGNALPOSTEN, må De derfor gribe det indlagte girokort og via (nærmeste?) postkontor indbetale kr. 76,- som vil være prisen for 16. årgangs fire numre.

Prisstigningen er uundgåelig og skyldes dels en forholdsvis beskedent stigning i repro- og trykkerudgiften, en større i papirprisen, en ublu i portoudgiften - og til det hele kommer så også moms- samt stigning i moms-satsen!

Jo hurtigere indbetaling - jo bedre årskaraktér, nå, det har De hørt før, så det behøver jeg vel ikke at træde mere i?

Men denne indledning fortæller Dem jo også, at jeg påregner fortsat at udgive SIGNALPOSTEN - de ændrede forhold til trods.

På et redaktionsmøde blev situationen drøftet indgående, og der blev truffet forskellige aftaler, som gør den fortsatte udgivelse mulig efter de hidtil opstillede mål: 4 numre om året, hvert på ca. 48 sider A 4.

Det væsentligste problem er, at redaktøren normalt i hvert nummer anvender hele produktionen fra de forskellige forfattere, hvorfor han (redaktøren) savner noget at "vælge og vrage" imellem, når bladet komponeres. Derfor arbejder vi nu hen mod at få oparbejdet et "stoflager", så tidspresset for redaktøren lettes noget.

Artikler udefra er stadig meget velkomne, og som læseren kan se i dette nummer af bladet, er der glædeligvis mange "fremmede" forfattere, der yder bidrag.

Årgangen 1979 kom ialt til at omfatte 200 sider A 4 (heri medregnet "Supplement/rettelser til Bays Danmarks damplokomotiver"), så vi har endnu en gang holdt vore løfter.

Nyt Fra Redaktionen

Det er længe siden, jeg har givet en situationsrapport for forlagets lagerbeholdninger m.v., og da vi nu er ved at have udsolgt i nogle af de gamle årgange, følger her en komplet oversigt over vor formåen:

SIGNALPOSTEN:

- 8. årg. 1972, komplet kr. 30,-
restoplag over 50 sæt
- 9. årg. 1973, komplet kr. 35,-
restoplag knap 40 sæt
- 10. årg. 1974, komplet kr. 40,-
restoplag 5 sæt - herefter
kun nr. 2, 3, 4, 5, 6 á kr.
8,50 - kun små oplag!
- 11. årg. 1975, udsolgt komplet,
nr. 1, 4, 5, 6 á kr. 9,50
- 12. årg. 1976, komplet kr. 46,-
restoplag knap 30 sæt
- 13. årg. 1977, komplet kr. 54,-
restoplag over 50 sæt
- 14. årg. 1978, komplet kr. 65,-
restoplag over 50 sæt
- 15. årg. 1979, komplet kr. 69,90
restoplag over 50 sæt.

Jubilæumsskrifterne er udsolgte.

Fotohefte 1 og 2, rest 35 stk.

Se iøvrigt annoncen andet sted.

Desuden haves:

| | |
|----------------------------|------|
| Danske jernbanestrækninger | 8,- |
| JS/DMJK jub.skrift | 12,- |
| Supp./rett. til Bays bog | 20,- |

Nu skal redaktøren i gang med arbejdet til 16. årgang nr. 1, som efter planerne vil udkomme ca. 1. marts 1980.

RIGTIG GLÆDELIG JUL samt
et GODT NYTÅR ønskes af
Holtrup

MASNEDØ STATION

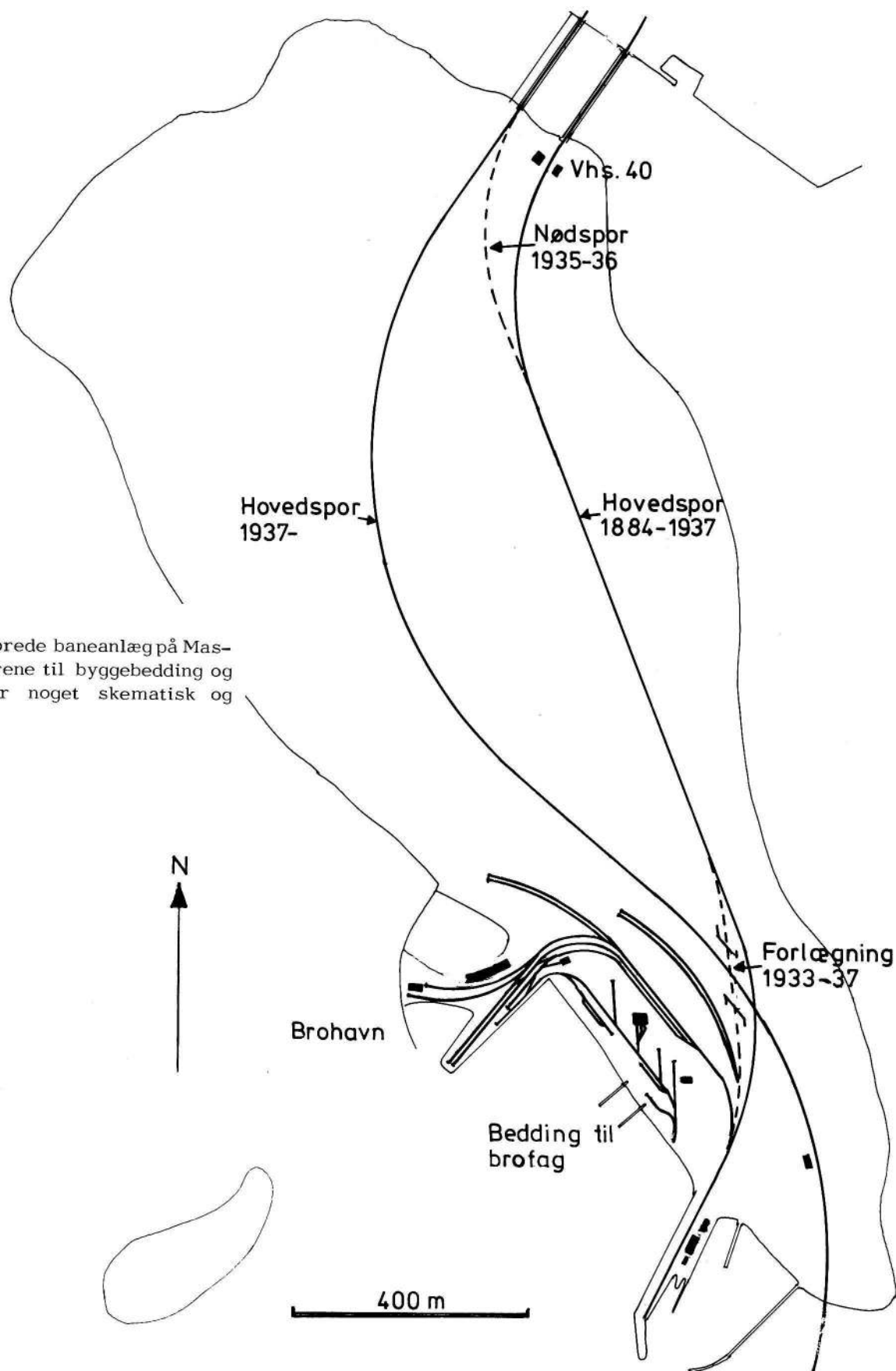


Fig. 1
Normalsporede baneanlæg på Masnedø. Sporene til byggebedding og brohavn er noget skematisk og forgrovet.

INDLEDNING

Lidt forhistorie: Ét af de mange vigtige emner i dansk jernbanebygning var forbindelsen til Hamburg og Berlin. Mange forskellige forslag blev fremsat i tidens løb og kredsede særlig om mulighederne Århus-Hamburg, København-Vamdrup-Hamburg, København-Masnedund-Hamburg eller København-Masnedund-Berlin. Omkring 1880 samlede interessen sig om "den lige linie" København-Berlin via Falster, hvis sydlige del blev opfattet som "en finger, der pegede mod Berlin", mens den anden "fugleflugtslinie" København-Hamburg via Lolland for en tid trådte lidt i baggrunden efter anlæg af de lolland-falsterske jernbaner i 1872-74.

I 1870 kunne en rejsende fra København til Berlin tage toget til Masnedund, derfra med det gode skib S/S LIMFJORDEN til Gåbense, hvorfra der var dagvogn til Nykøbing F. I Nykøbing F. kunne der fås skibslejlighed til Rostock, hvorfra der var tog resten af vejen. Lidt bedre blev det, da den private Falsterbane Orehoved-Nykøbing F. åbnedes i 1872. Skibet fra Masnedund sejlede nu til Orehoved havn, mens Gåbense blev glemt for en tid.

I 1880 blev Sjællandske Jernbaneselskab overtaget af staten, og landets hovedbanenet blev i de følgende år knyttet sammen af færgeoverfarter mellem landsdelene. Således åbnedes i 1884 fær-

geruten Masnedø-Orehoved med tilhørende statsbanestrækning Masnedund-Masnedø, incl. Masnedundsbroen, der var et af den tids mere kendte ingeniørværker.

Forbindelsen til det sydlige udland blev endnu en gang forbedret, da Gjedser Jernbane (GJ) åbnedes i 1886. Moderne lokomotiver, mange kupevogne med I og II klasse, og endog en salonvogn, betød en let rejse fra Orehoved til den nye havn i Gedser, hvorfra blandt andre hjuldampskibet H/S EDDA førte vor rejsende til Warnemünde og derfra med tog til Rostock og Berlin.

Trafikken voksede, og de relativt beskedne anlæg på Masnedø og i Orehoved med kun 1 færgeleje hvert sted, blev efterhånden for små. For at kunne foretage den fornødne udbygning af udlandsforbindelsen overtog staten i 1893 GJ, forpagtede LFJ-strækningen Orehoved-Nykøbing F. (den blev endeligt overtaget i 1963) og udvidede færgehavnene med hver 1 færgeleje. Således blev Falsterbanen og Masnedøoverfarten klar til næste skridt: Åbning af dampfærgeruten Gedser-Warnemünde i 1903. Fra det tidspunkt blev person- og godsvogne ført over Østersøen, og trafikken steg til uventede højder. Det mærkedes på Masnedøoverfarten, hvor de enkeltsporede færger mellem Masnedø og Orehoved forsøgte at undgå, at overfarten blev en flaskehals i trafikken. Men forgæves - i 1937 indviedes Storstrømsbroen, og færgeoverfarten ophørte. Masnedø færgehavn forsvandt i glemselen, og det er derfor den, der skal behandles i det følgende.

FRA MASNEDSUND TIL MASNEDØ

I dag domineres Masnedø fuldstændig af de høje jordramper, der bærer sporet mellem den nuværende Masnedundsbro og Storstrømsbroen. Før disse jordarbejder fyldte op i landskabet, var Masnedø ganske flad med det højeste punkt ca. 6 m over havniveau.

Umiddelbart ved den gamle Masnedundsbro's sydlige landfæste lå på venstre hånd et dobbelt vogterhus (hus 40) og på højre hånd en stor enkeltbolig. Dette hus eksisterer stadig, stærkt ombygget. Banen gik ind i en svag venstrekurve og passerede på venstre hånd en lille klynge huse fra 1910-20 (Pile Alle) og på højre hånd Masnedø Gård, på hvis mark man i 1935 efter nedsejlingen af Masnedundsbroen etablerede en "nødrampe" mellem den nye Masnedundsbro og sporet til Masnedø st. Efter Masnedø Gård fulgte banen en lokal vej (der findes endnu) næsten til Masnedø st., hvor vejen følger kysten, mens sporet bøjede til højre ind mod færgehavnen.

Da jordramperne skulle etableres i forbindelse med brobyggeriet i 1930'erne, måtte der bygges en midlertidig underføring for det gamle hovedspor. Den lå vest for det oprindelige planum, og spornettet på stationen måtte vrides en kende (se planen fra ca. 1937). Underføringen var en betontunnel, der først blev fjernet efter indvielsen af Storstrømsbroen. Der ses ingen spor af den i dag, men resterne af den må findes inde under jordrampen.

SPORPLAN

Masnedø station var driftsmæssigt blot en udvidelse af Masnedunds station, hvilket prægede sporplanen: Der var 2 hovedspor og et antal rangerspor i forbindelse med færgelejerne, men hverken depotspor eller læssespor. Det blinde spor på molen vest for ho-

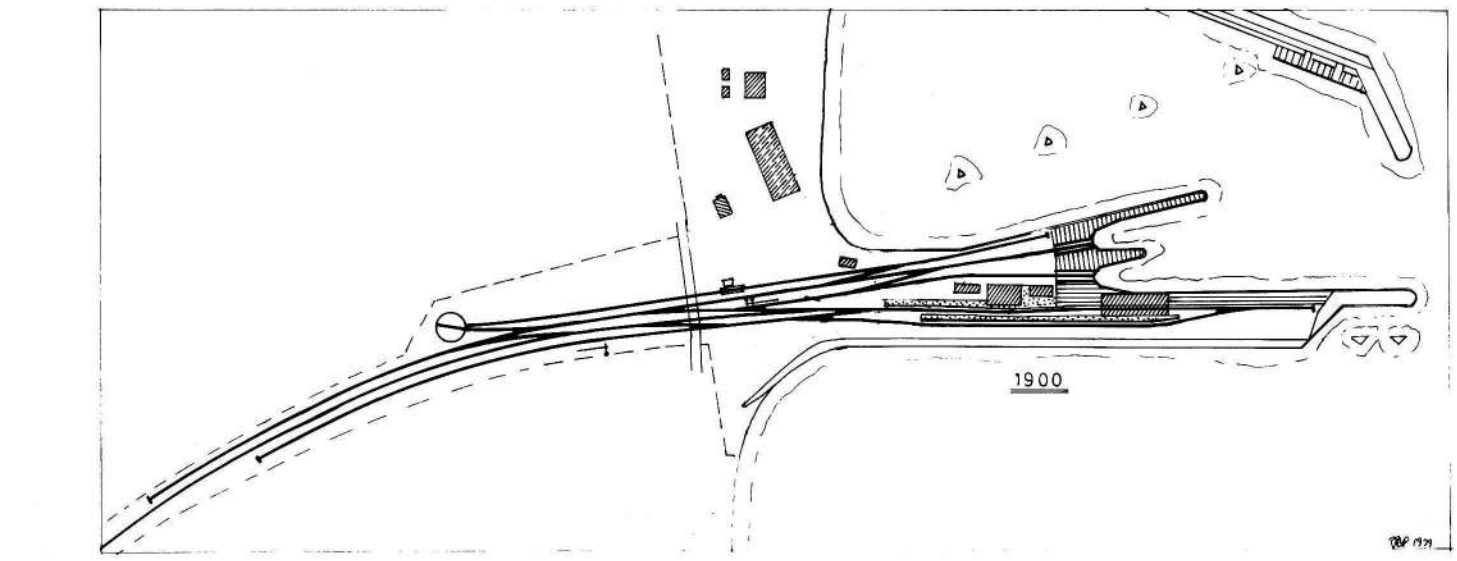
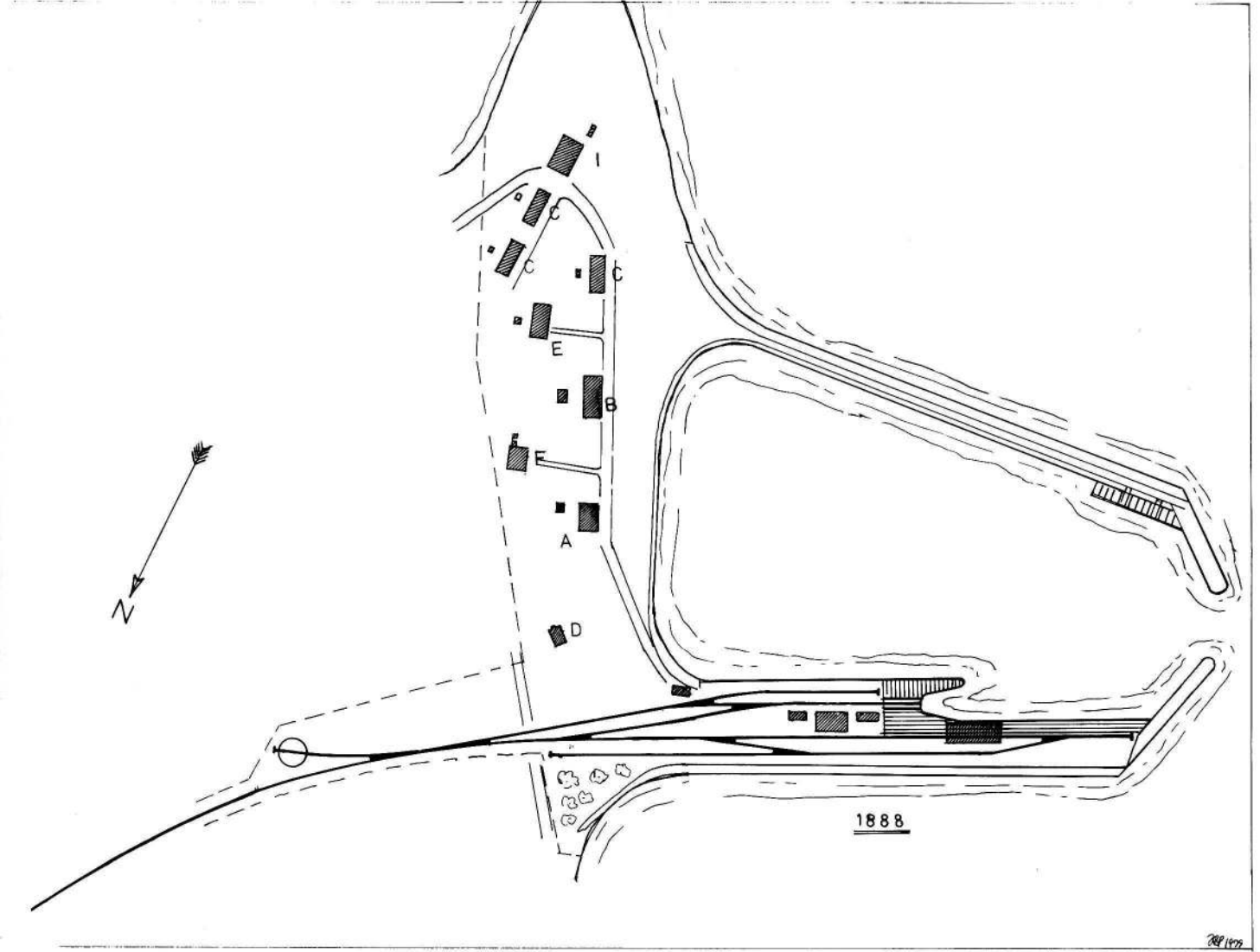
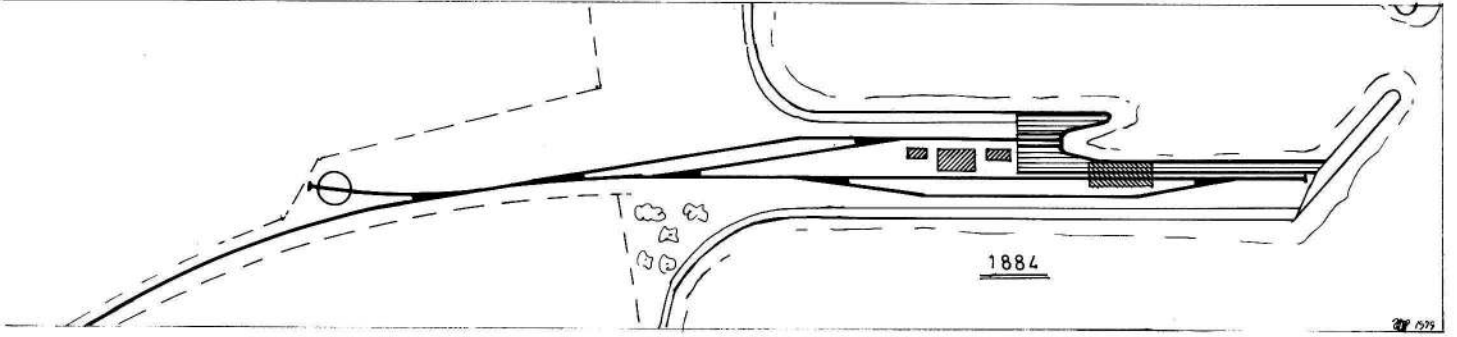
Fig. 2

Den midlertidige underføring set i retning mod Masnedund havn, der anes i baggrunden (lokalhistorisk samling, Vordingborg).



Fig. 3 a-e

Masnedø stations udvikling. Planerne fra 1888, 1900 og 1920 er fra SIGNALPOSTEN, 7. årgang nr. 4 (1971). Planen fra 1884 er let modificeret efter det oprindelige projekt, og planen fra 1937 er udarbejdet særlig på grundlag af foto. (Se fig. 27).



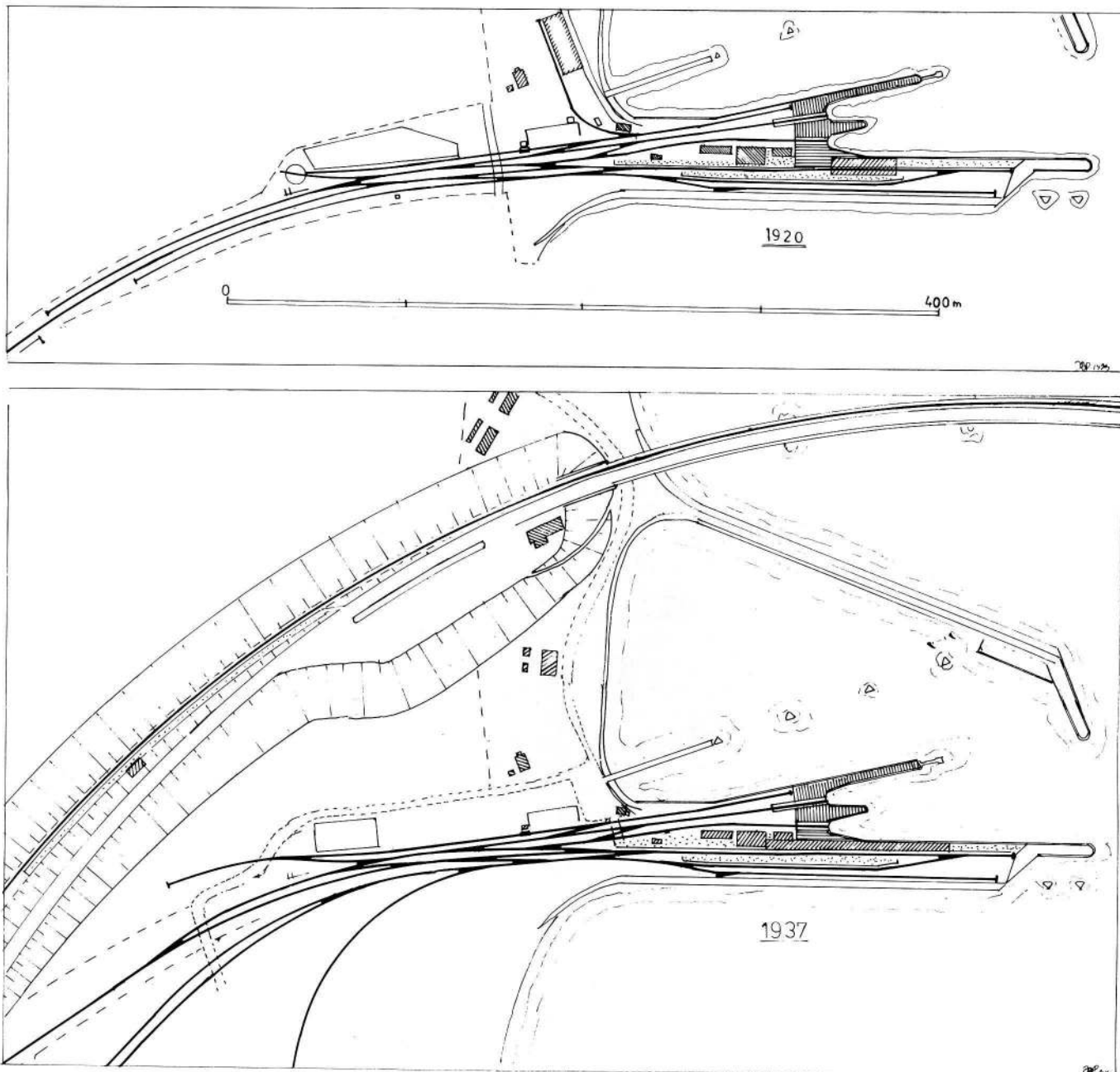


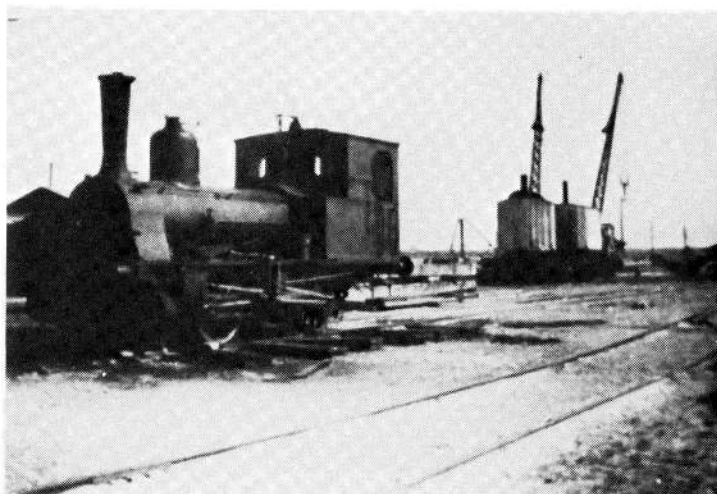
Fig. 4
HS 376 i tjeneste hos Christiani & Nielsen ca. 1933 (lokalhistorisk samling, Vordingborg).

vedsporene blev anvendt som opstillingsspor, mens det blinde spor nærmest leje 2 blev benyttet af vandvognene. En 12 m drejeskive udgjorde størstedelen af maskin-

sporene sammen med sporet langs kulgården, der dog formentlig fortrinsvis har været lagerplads for kul til færgerne.

Spornettets udvikling anskueliggøres af planerne fra 1884 (= projekt), 1888, 1900, 1920 og ca. 1937. Den sidste plan viser spornettets udformning under indtryk af den store trafik med materieltog til byggepladserne på Masnedø's vestside: Nærmest stationen en bedding, hvor brofagene blev samlet, før de med flydekranen STÆRK-ODDER blev sejlet ud og sat på plads. Lidt længere væk "Brohaven", hvor både bygning og søsætning af bropillernes sænkekasser og den øvrige ud- og indskibning af byggematerialer fandt sted.

Der blev anlagt et udstrakt net af entreprenørspor med normalsporvidde i området mellem



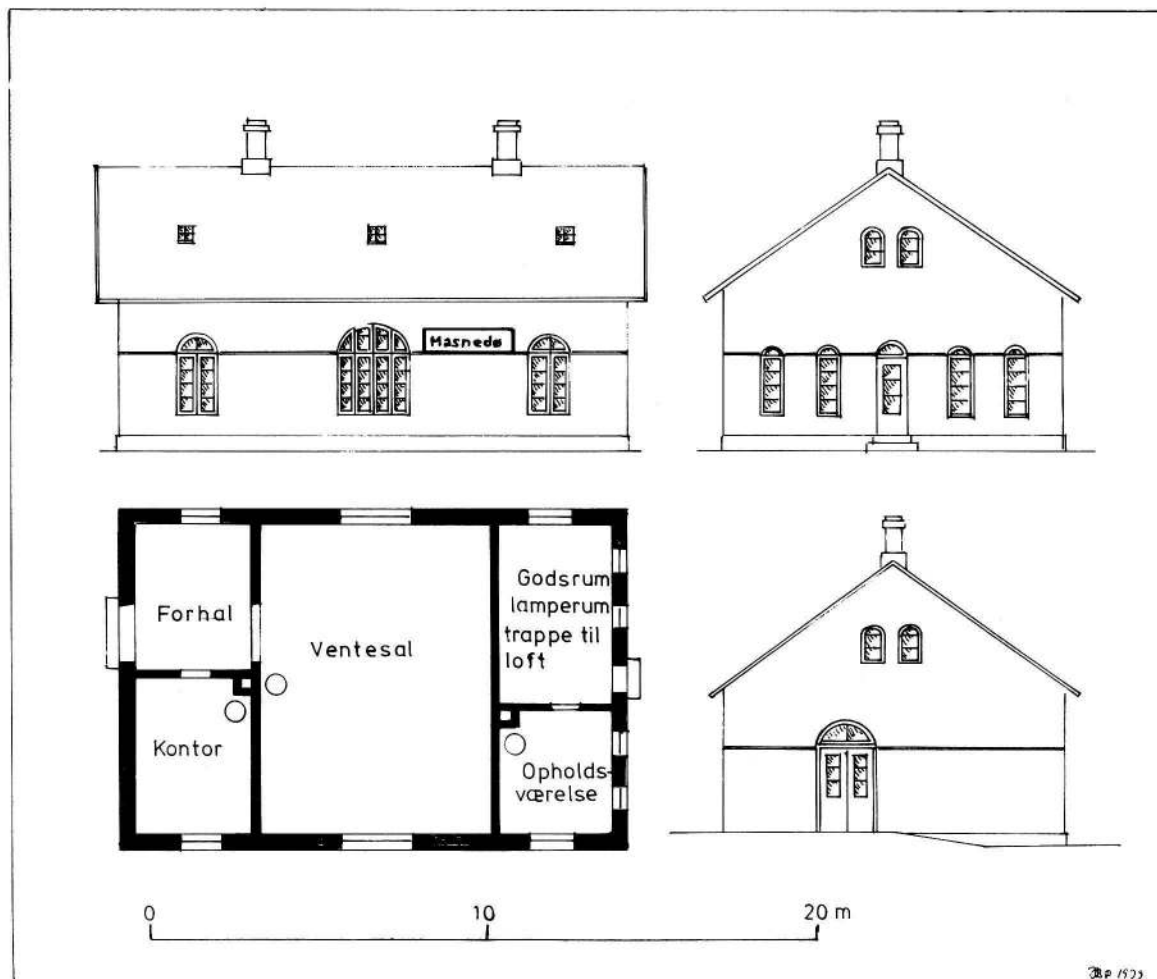


Fig. 5

Hovedbygningen på Masnedø station, rekonstrueret ud fra foto, omtrentlige grundflademål, og oplysninger fra Bengt Cronvall, Masnedø.

Brohavnen og Masnedø station til betjening af byggepladserne. Rangering i dette område blev varetaget af HS 376, der i 1933 blev indkøbt af Christiani & Nielsen til netop dette formål.

Sikringsanlægget var ret enkelt. Et énarmet hovedsignal som indkørselssignal, og et toarmet togvejssignal for udkørsel. Signallerne blev betjent fra et lille signalhus nord for stationsbygningerne.

Det vestlige, ældste færgeløje havde broklappens kontravægte skjult i små bølgeblikhuse, mens det østlige løje havde en gitterportal af sædvanlig type. Dette løje fik i 1920 en forlænget broklap.

Hovedsporene lå i 1919 med 37 kg/m skinner, mens øvrige spor havde skinner med en metervægt på 32 eller 34 kg. Fyr- og Vagervæsnets spor havde 22,5 kg/m skinner.

BYGNINGER

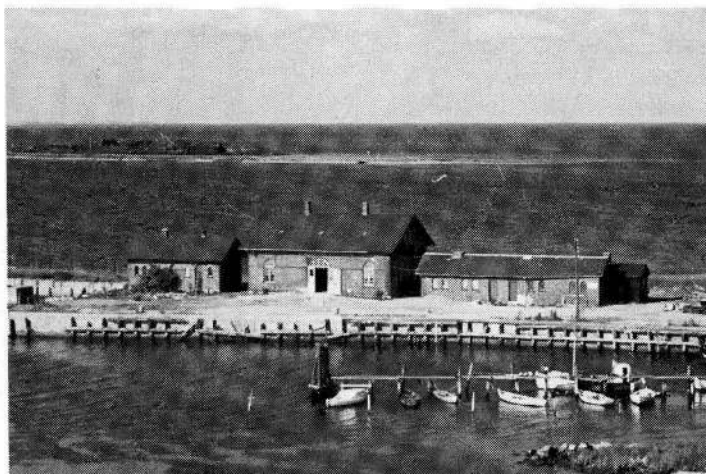
Umiddelbart ved færgeløje 1 opførtes i 1884 en "ventebygning" med indgang i sydgavlen til en ventesal midt i bygningen med forbindelse til et kontor i den sydlige ende, og med lamperum, godsrum og personalerum i den nordlige ende, hvor der også var trappe til to værelser på loftet. En rekonstruktion af bygningen er vist i figur 5, men det må tilføjes, at der endnu er nogen tvivl om visse skillerums placering i den nord-

ligste del af bygningen. Kommentarer modtages gerne.

Syd for hovedbygningen var opført en mindre retiredebygning,

Fig. 6

Stationsbygningerne 5 måneder før nedrivningen i januar 1961. Pånær en dør, der er blevet flyttet til hovedbygningens midte, er der ikke sket større ændringer i det ydre siden 1937. Fra venstre retiredehuset, hovedbygningen, smedie- og materialhus. September 1960 (JB-P).



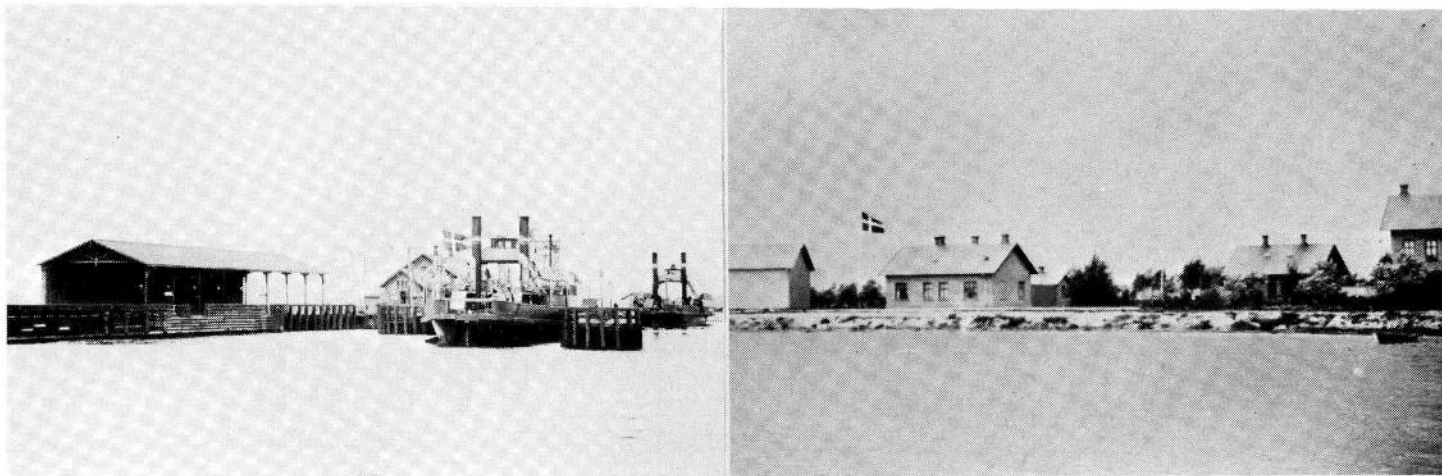


Fig 7

Til venstre perronhallen, stationsbygningerne, en uidentificeret færge og på liggeplads S/F VAL-DEMAR, ca. 1900. (Jernbanemuseet).

mens der nord for hovedbygningen var opført en smedie, som senere blev udvidet mod nord med en tilbygning, benævnt "materialhus".

På vestsiden af færgelejet var der en perronhal med nogen afstand til de ovennævnte bygninger. Den blev omkring 1925 afløst af et langt perrontag, der gik helt fra hovedbygningen og et godt stykke ud langs færgelejet.

Øst og nord for færgelejerne fandtes et mindre materialhus, en brovægt, og Fyr- og Vagervæsnets store materialskur, som i 1930-erne måtte vige for en parkeringsplads. Resten af arealerne mod øst ud til sydspidsen af Masnedø var bebygget med boliger, af hvilke der fandtes 6-7 forskellige typer:

- Type A: Førerbolig med 1 lejlighed (1 stk.).
- Type B: Officiantbolig med 4 lejligheder til styrmænd og maskinmestre (1 stk.).
- Type C: 4-dobbelt vogterhus med 4 lejligheder til matroser og portører (3 stk.).
- Type D: Enkelt vogterhus til samme personalegrupper som type C (1 stk.).
- Type E: Dobbelt dragerbolig med 2 lejligheder, senere til portører og matroser (1 stk.).
- Type F: Assistentbolig med 1 lejlighed (1 stk.).
- Type I: Isbådehus med plads til isbåde i den sydlige ende og formentlig med overnatningsrum i den nordlige ende. Senere ombygget til bolig.

Ialt 9 bygninger med ialt 21 lejligheder. I tilknytning til disse blev der i tidens løb bygget 5-6 private boliger langs vejen ind til Masnedø.

Hvis man anslår, at hver lejlighed i bebyggelsen på sydspidsen af Masnedø blev beboet af gennemsnitligt 4 personer, har bebyggelsen huset omkring 100 mennesker, måske flere. Hele denne befolkning måtte til Masnedø for at handle eller gå i skole, da der ingen servicefunktioner fandtes på Masnedø.

Pånær isbådehuset, to af de 4-dobbelt vogterhuse, det enkelte vogterhus og førerboligen forsvandt samtlige boliger i forbindelse med etableringen af den høje jordrampe. Materialer fra de nedrevne bygninger blev anvendt ved bygningen af et hus ("Ølkassen") på hjørnet af Færggårdsvej og Stationsvej i Masnedø. Huset står endnu og har sit navn efter en nu forsvundet Carlsberg-reklame på gavlen. Husets form og størrelse antyder, at det er det meste af "officiantboligen", der genfindes her, og det skal nok være vinduer og døre fra Masnedø, der sidder i huset endnu i dag.



Fig. 8

Fra venstre Fyr- & Vagervæsnets skur, skibsførerboligen, assistentboligen og lidt af officiantboligen, ca. 1900. (Jernbanemuseet)

TRAFIK

Passagertrafikken steg jævnt fra 1884 til et mætningspunkt omkring 400.000 passagerer pr. år i 1930-erne, hvor tallene iøvrigt viser ret store variationer. Under 1. verdenskrig var der et markant, midlertidigt fald til under 300.000 passagerer pr. år.

Godstrafikken steg jævnt til ca. 1903, hvor den var under 100.000 t/år, steg derefter stærkt til 1914 (300.000 t/år) og viste rekordtal omkring 1915-16 med ca. 550.000 t/år. I overfartens sidste 20 år svingede godstrafikken ujævnt mellem 300.000 og 400.000 t/år. I 1923 overførtes omkring 200 godsvogne om dagen.

Fig. 9

Fra venstre officiantboligen, dragerboligen, de tre firdobbelt vogterhuse, og yderst til højre lidt af isbådehuset, ca. 1925 (Jernbanemuseet).

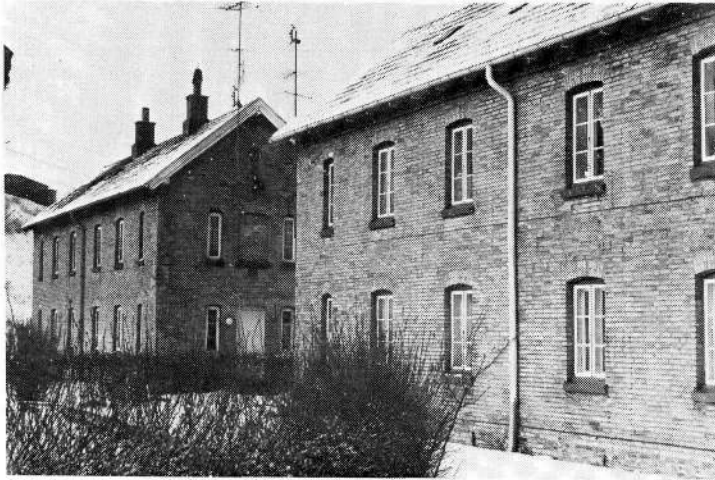


Fig. 10
De endnu eksisterende firdobbelte vogterhuse. Februar 1968 (JB-P).

De tilsvarende trafiktal for Gedser-Warnemünde rutens godstrafik havde næsten de samme variationer som tallene for Masnedø-Orehoved, på nær ca. 100.000 t, der må repræsentere den lokale trafik til og fra Lolland-Falster. Persontrafikken på Gedser-Warnemünde ruten svingede stærkt omkring 100.000 passagerer pr. år, således at passagertrafikken på Masnedø-Orehoved lokalt til og fra Lolland-Falster lå på omkring 300.000 passagerer pr. år.

Masnedø station havde således noget af en dobbeltrolle: Dels endestation for lokale tog på Sydbanen med forbindelse til lokale tog på Falster, dels færrestation for gennemgående tog på en international rute. Dertil kom fra ca. 1930 entreprenørtrafikken i forbindelse med bygningen af Storstrømsbroen.

Et kig i køreplanen fra 1935 viser, at reelle gennemgående forbindelser fra København til Nykøbing F. fandtes 6-8 gange i døgnet, incl. dag- og nattoget til Tyskland; til sammenligning kørte ca. 12 togpar daglig fra København til

Nykøbing F. efter broens åbning, suppleret af lokale tog fra Næstved til Nykøbing F. Før broens åbning var der også lokale forbindelser over Storstrømmen, men de omfattede relativt lange ventetider på stationerne.

Gennemgående personvogne fra København til Nakskov fandtes i 1935 i to togpar daglig, gennemgående sove- og siddevogne til Berlin og Hamburg fandtes i andre to togpar daglig, og derudover blev der med færgerne kun overført post- og rejsegodsvogne, samt godsvogne.

På strækningen Masnedø-Masnedø, der på mange måder fungerede som en art "havnebane" kunne man efter de foreliggende oplysninger træffe to typer tog: 1) Personførende tog fra Næstved eller København, og 2) Rangertræk. Alle godstog endte tilsyneladende i Masnedø, hvorefter rangermaskiner eller togmaskiner førte godstogene i mindre portioner "over på Øen". Årsagen til denne opsplitning af togene skal formentlig søges i de relativt korte, disponible spor på Masnedø station. I 1923 ekspederede Masnedø

station 28 faste tog og mange ekstratog pr. døgn, samt ca. 50 faste tog (tog, togstammer og maskiner) mellem Masnedø og Masnedø. Dertil kom fra begyndelsen af 1930'erne togene med brobygningsmateriel, herunder jordfyld til opkørselsramperne.

De mange lokale tog klarede også en del rent lokale transporter: Vand fra Masnedø til færgerne på Masnedø, og i et vist omfang til husene dér; kul til færger og lokomotiver; skolebørn fra Masnedø til Masnedø og tilbage igen senere på dagen; udskiftning af stationspersonale på Masnedø station.

Det var overvejende personale fra Masnedø, der på skift arbejdede på Masnedø station, desuden boede 2 portører fast i de to værelser på hovedbygningens loft. Boligerne på Masnedø var fortrinsvis beboet af færgerne personale.

Til de lokale transporter mellem Masnedø og Masnedø samt til lokale transporter på Masnedø station var følgende vogne disponible i 1933:

HB 2451: Kun til opbevaring af løse maskindele på færgerne ved Masnedø.

KC 5237, 5270, 5375: Kun til lokale transporter mellem færger og kulgård på Masnedø.

KJ 5786, 5802, 5905: Kun til lokale transporter mellem Masnedø og færger ved Masnedø.

Vandvogne, nr. 4 og 6: til færgerne forsyning med drikkevand.

Vandvogne, nr. 1 og 5: Til færgerne forsyning med kedelvand.

"Ø-vognen": Personvogn til lokale transporter af personer mellem Masnedø og Masnedø. Det kunne formentlig være hvilken som helst disponibel personvogn, men én kendes



Fig. 11
Isbådehuset set fra sydvest. Højre side af huset er let moderniseret med nye vinduer og døre, mens resten synes at være nogenlunde uændret. Februar 1968 (JB-P).

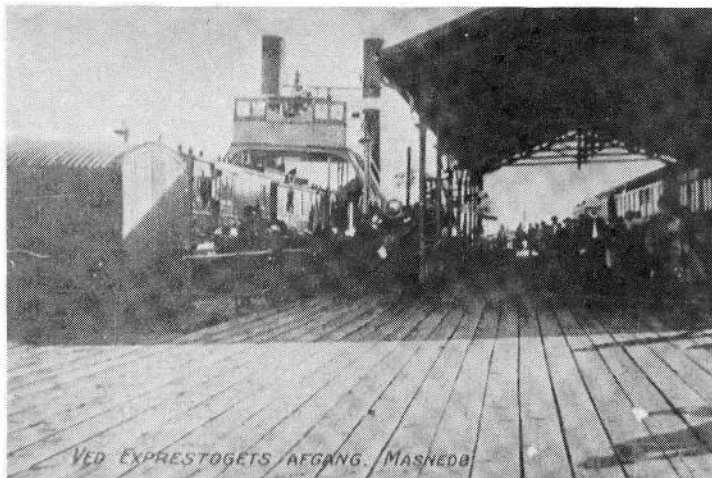


Fig. 12

"Ved eksprestogets afgang", ca. 1905 (Arkiv JB-P).

med sikkerhed: BJ 664, der i 1928 fik de to klosetter og bremsekupeen forenet til et rejsegodsrum, mens de oprindelige 8 pladser på II kl. og 20 på III kl. forblev uforandret. Denne vogn udgik allerede i 1931.

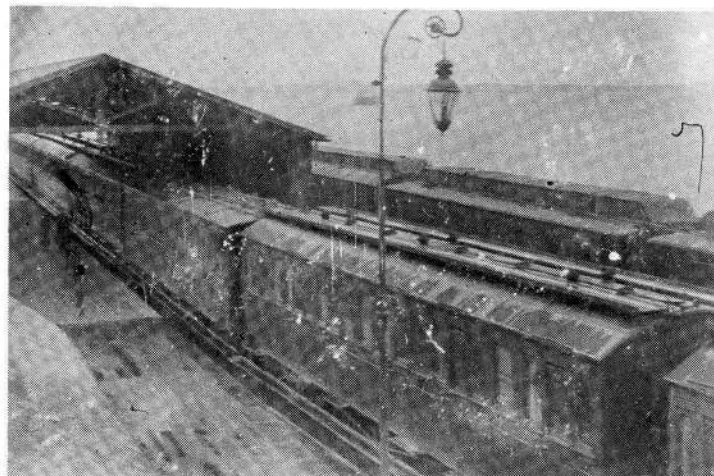
Masnedøoverfarten begyndte beskedent med 1 færge, LILLEBELT, som i 1889 blev suppleret med DAGMAR. Frem til 1893 sejlede der således 2 hjulfærger på ruten, men fra 1893 blev der flyttet rundt og suppleret, således at der til stadighed var 2 hjulfærger og 1 skruefærge på ruten. Først fra 1935 var der 2 skruefærger og 1 hjulfærge på ruten, da S/F FYN afløste H/F ALEXANDRA. De to hjulfærger ALEXANDRA og THYRA blev forlænget i 1903 i forbindelse med åbningen af Gedser-Warnermünde ruten, og den korte skruefærge VALDEMAR blev i 1905 afløst af den samme år forlængede MARIE, som i 1916 igen afløstes af den moderne S/F OREHOVED.

Ved overfarten var desuden stationeret 6 isbåde og 1 pram i hver havn.

I 1930 udførte færgerne 12 dobbeltture daglig, og overfartstiden var 18 minutter. I 1935 var der 16 dobbeltture på hverdage og 18 om søndagen. Overførslen af

Fig. 14

Ophobning af personvognsstammer set fra portøværelset i hovedbygningen. Forrest til kupevogne litra AA, bagved bl.a. tagrytternavn litra AN. 1920 (Jernbanemuseet).



1. Litra BJ. Nr. 664.

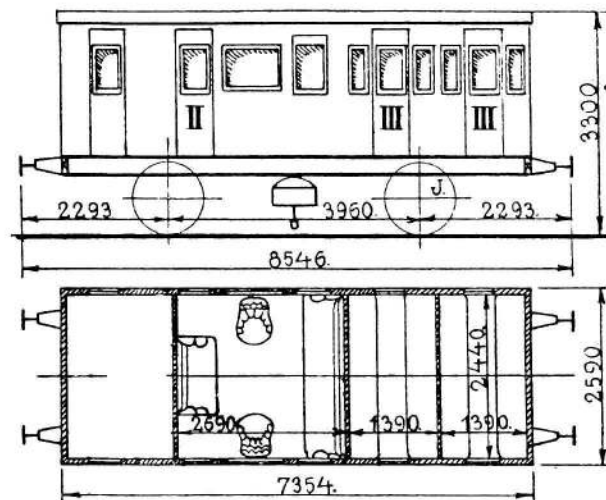


Fig. 13

"Ø-vognen" BJ 664. Forsøg på rekonstruktion.

hurtigtogene med de gennemgående vogne til udlandet var kompliceret og krævede samtidig indsats af to færger. I Berlingske Tidende fra 21. august 1930 skrev trafikinspektør R. Kraft om eksprestog 92s overførsel følgende:

"Ved dettes (tog 92) ankomst til Orehoved kl. 16.10 skal altså 6 vogne fra Tyskland samt den kombinerede post- og rejsegodsvogn fra det kl. 15.59 ankomne persontog snarest fordeles på 2 færger, efter at en ofte betydelig udveksling af rejsegods har fundet sted; særlig i ferietider er omlæsning fra persontog til eksprestoget så stor, at den for at vinde tid delvis udføres under sejladsen til Masnedø.

Indtil december forrige år udførtes rangeringen i Orehoved alene af én rangermaskine, der betjente begge færger; men siden da holder persontogets lokomotiv ved eksprestogets ankomst klar til straks at køre bag på dette for at sætte de to Hamborgvogne og den ene Berlinvogn om bord på færgerne i vestre færgeleje, medens ran-

germaskinen sætter de øvrige 4 vogne ombord på færgerne i østre færgeleje; denne arbejdsfordelings resultat er, at begge færger får vogne ombord og afsejler omtrent samtidig, nu og da med et lille forspring til den langsomste, hjulfærgerne fra vestre leje. Heraf følger atter, at færgerne ankomst til Masnedø nu sker med 2-3 minutters mellemrum. For at udnytte den således fremskyndede ankomst - og det bør med anerkendelse fremhæves, at færgerne personale ved forceret sejlads ofte bidrager hertil - er siden januar dette år indført den ordning, at der også her haves to lokomotiver i beredskab, et til hver færge. Resultatet: Hurtigere togformering, mere tid til at prøve vacuumbremsen, større udsigt til rettidig afgang fra Masnedø, og sidst, men ikke mindst: Ved at færgerne ekspedition er blevet fremskyndet på de dage, da toget er dubleret, i

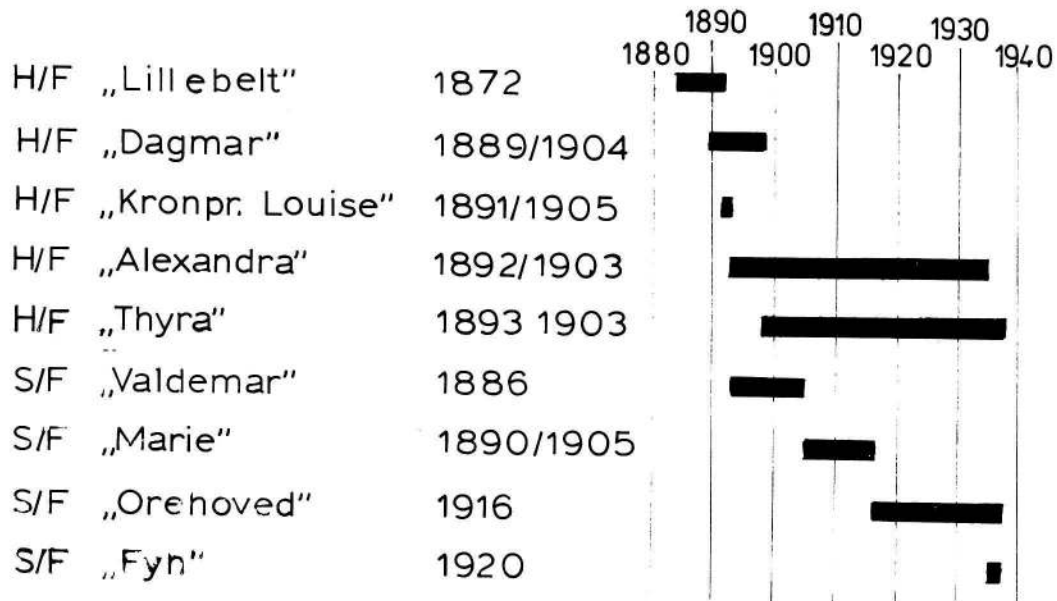


Fig. 15
Færger, der har gjort tjeneste ved Masnedøoverfarten. Andet byggeår angiver forlængelsesår.

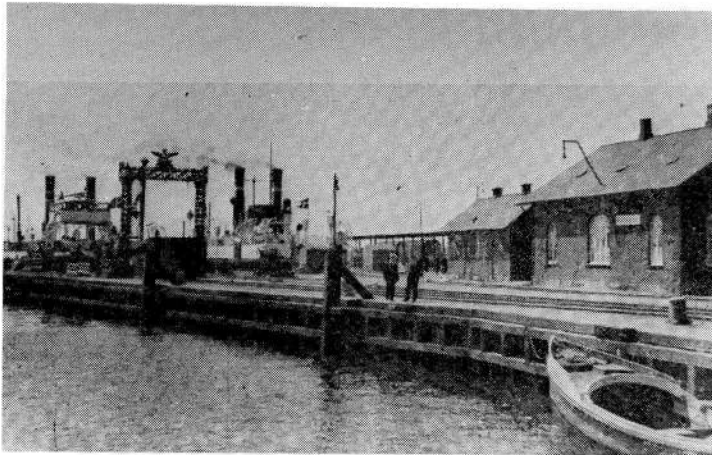


Fig. 16
Færgelejerne set fra øst, med en hjulfærge i østre leje og OREHOVED i vestre leje. Det mørke leje ud for østre lejers gitterportal en en vandvogn i blindsporet. Ca. 1935 (Danmarks Jernbaner).

Fig. 17
"Færgelejet ved Masnedø" med uidentificeret færge til venstre og VALDEMAR til højre. Ca. 1905 (Arkiv JB-P).



modsatning til forhen, er der vundet tid til - efter færgernes ankomst til Masnedø - at oprangere det først afgående tog af de 6 vogne udenlands fra."

Der har været livligt i både Masnedø og Orehoved, når Berlinerekspressen kom forbi ...

BERLINEREKSPRESSEN

Dette emne er berørt hist og her i det foregående, men burde nok ved lejlighed behandles nærmere.

"Berlinerekspressen", der fandtes både som dagtog og som nattoget, var et tog med meget høj rang og formentlig én af de vigtigste internationale forbindelser på DSBs linier. Det fremgår af R. Krafts ovenfor citerede artikel, at man både på Gedser-Warnemünde overfarten og på Masnedø-overfarten strengte sig virkelig an for at fremføre denne forbindelse rettidigt. På grundlag af artiklens oplysninger og enkelte andre data skulle det være muligt at rekonstruere togets oprangering omkring år 1930. Det skal indskydes, at de af R. Kraft nævnte tognumre 90 og 92 i 1936 var ændret til 130 henholdsvis 132, formentlig i forbindelse med almindelig sanering af tognummereringen i forbindelse med Lillebæltsbroens ibrugtagning i 1935.

To personvogne fra Hamburg to personvogne, én postvogn og én rejsegodsvogn fra Berlin havde en samlet længde på 107,57 m. De internationale siddevogne førte både 1., 2. og 3. klasse. Til dette

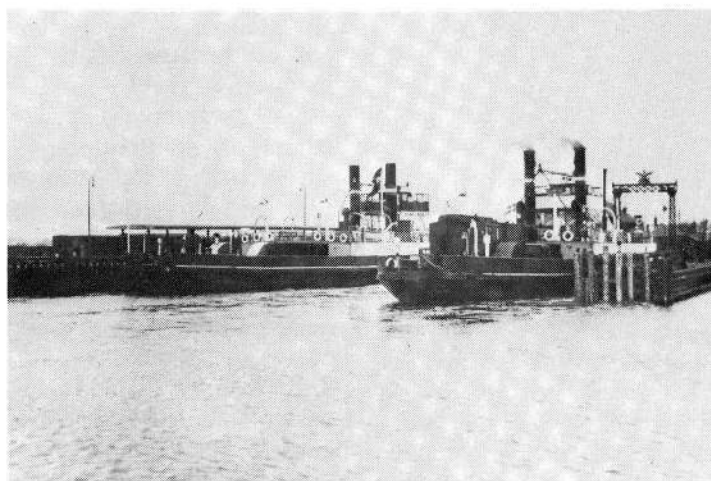
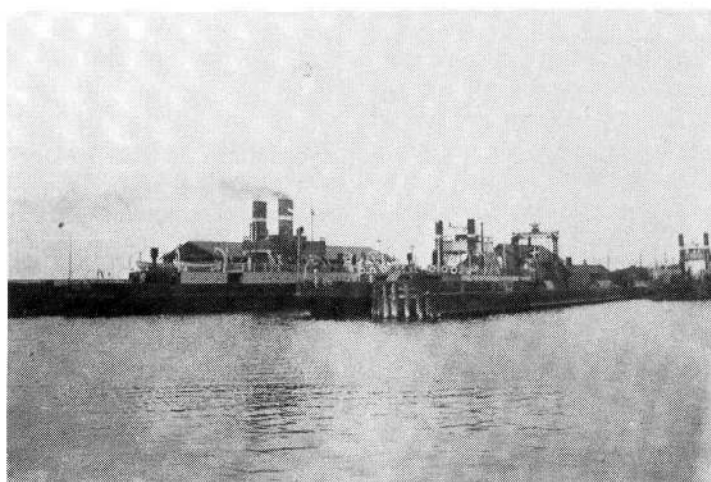


Fig. 18
"Masnedøoverfartens restaurant".
Formentlig i ALEXANDRA eller
THYRA. Ca. 1905 (lokalhistorisk
samling, Vordingborg).

Fig. 19
OREHOVED og ALEXANDRA, med
uidentificeret færge på liggeplads.
Ca. 1920 (Jernbanemuseet).

Fig. 20
THYRA til højre og ALEXANDRA til
venstre. Bemærk det nye perron-
tag. Ca. 1930 (Jernbanemuseet).

kom den lokale kombinerede post- og rejsegodsvogn på 18 m (= litra DJ), og der skulle således føres ialt 125,57 m tog over Storstrømmen på to færger. De fleste af vognene på ruten var bygget inden 1920 og havde længder mellem 18 og 20 m, kombinerede post- og rejsegodsvogne var præcis 18 m lange, og rene post- og rejsegodsvogne var 14-15 m lange.

Berlinerekspressens oprangering ved ankomsten til Orehoved var ifølge R. Kraft:

1-3 lokale personvogne,
fra Hamburg til København 2 per-
sonvogne,
fra Berlin til København 2 person-
vogne, 1 rejsegodsvogn og 1
postvogn,
K-maskine.

I Orehoved opsplittes toget således, at der på hjulfærgen ombordsættes de 2 personvogne fra Hamburg og 1 personvogn fra Berlin, ialt ca. 58-60 m, og på skruerfærgen 1 personvogn, 1 rejsegodsvogn og 1 postvogn fra Berlin samt 1 post- og rejsegodsvogn fra Nykøbing F (tog 90), ialt 66-68 m, hvilket færgerne i begge tilfælde har plads til.

Ved oprangeringen efter ankomsten til Masnedø sættes først hjulfærgens tre vogne foran de afventende lokale vogne, og derefter skruerfærgens 4 vogne, således at der kunne fås samme rækkefølge som ved ankomsten til Orehoved. Fra Masnedø medførte toget desuden den lokale post- og rejsegodsvogn (litra DJ), og trækraften var nu P-maskine.

Disponible vogntyper på ruten var følgende: DR AB4ü = DSB AM (1. og 2. kl.), DR ABC4ü = DSB AT (1., 2. og 3. kl.), DR C4ü = DSB CT (3. kl.), DR Post4 (med buede sider; ingen tilsvarende DSB-vogn), DR Pw4ü = DSB EJ (rejsegods), DR PwPost4ü = DSB DG, som var den internationale udgave af den kombinerede post- og rejsegodsvogn litra DJ. Desuden "Mitropa"-sovevogne af forskellige typer til nattogene. De ældste vogntyper blev efterhånden suppleret eller afløst af nyere stålvogne, hvis danske modstykker var litra AU og CA.

Et velkendt foto af ALEXANDRA viser 3 personvogne ombord: DR AB4ü - DSB ?CT - DR AB4ü, d.v.s. 2 Hamburg- og 1 Berlinvogn. Et foto af OREHOVED viser DSB DG - DR ?? - DR ABC4ü, sidstnævnte er stålvogn, og der er ingen lokal DJ-vogn, muligvis fordi færgen er på vej mod Orehoved. Der er således mange kombinationsmuligheder.

Natudgaven af Berlinerekspressen førte gennemgående siddevogn 1., 2. og 3. klasse København-Hamburg, og 1. og 2. kl. sovevogne København-Berlin og København-Hamburg. Minimum således 3 personvogne, hvortil kommer mindst én post- og rejse-

Fig. 21

OREHOVED med en halv Berliner-ekspress. Ca. 1935? (lokalhistorisk samling, Vordingborg).

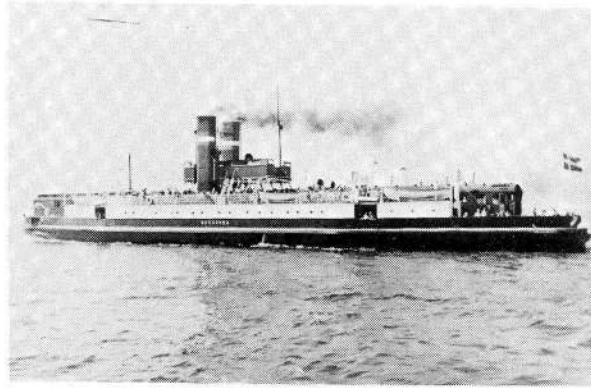


Fig. 22

Fra venstre FYN?, ALEXANDRA, OREHOVED og THYRA. Ca. 1935 (Danmarks Jernbaner).

Fig. 23

THYRA på liggeplads sammen med S/S AGNETE. I forgrunden motorjollen CARMEN af Masnedø. De to sidstnævnte sejlede med nysgerrige, der ville følge brobyggeriet på nærmeste hånd. Ca. 1935 (Jessen/Falsters Minder).

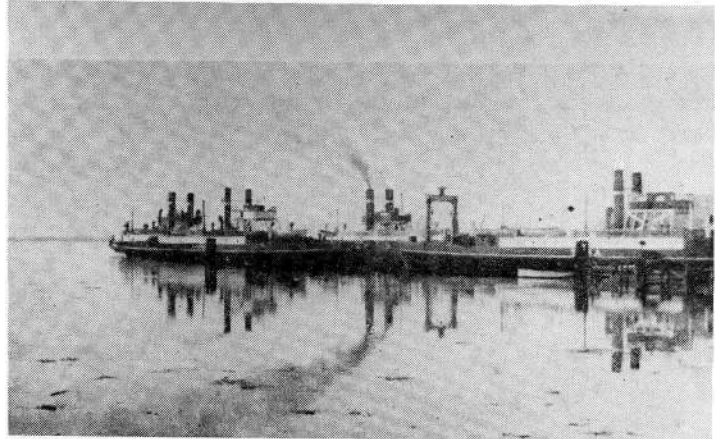


Fig. 24

Der køres vogne i land fra OREHOVED, og passagererne følger efter. Til højre for gitterportalen anses vandvognen og gavlen af en uidentificeret personvogn - muligvis en "Ø-vogn". Ca. 1935 (Jessen/Falsters Minder).

godsvogn. Også nattoget må have krævet indsats af to færger.

En tur på maskinen foran Berlinerekspressen over Falster i 1932 er beskrevet af A. Gregersen i SP, 13. årgang nummer 1, 1977.

Indenlandske gennemgående personvogne over Storstrømmen var begrænset til 1. og fællesklasse siddevogn København-Nakskov, formentlig normalt 1 stk. BP (efter 1941 kaldt AR).

MASNEDØ T

Fra åbningen af Storstrømsbroen 26. september 1937 var der etableret et trinbræt på sydsiden af Masnedø, ca. 100 m nord for broens landfæste med en lang asfalteret perron på sporets vestside og med udgang mod syd, således at der fra trinbrættet var let adgang til restaurant "Storstrømmen" lige på den anden side af hovedvejen.

Dette trinbræt var midlertidigt, lukkede 1956 og blev fjernet for at give plads for det krydsningsspor, der ligger der i dag. Den således etablerede nye Masnedø station var fjernbetjent fra Vordingborg station, men kunne i nødsfald betjenes fra relæhytten på stedet. Placeringen af denne krydsningsstation ca. 4 km fra Vordingborg og 6 km fra Orehoved

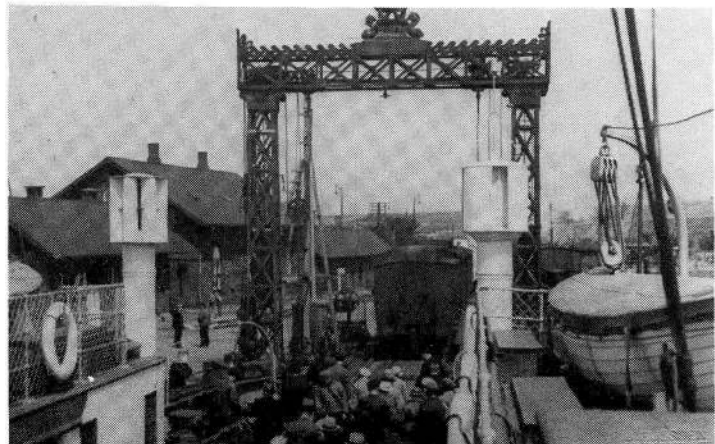




Fig. 25
Efter passagererne kommer så bilerne. Biloverførsel fandt iøvrigt også sted på den private Gåbensesund. Ca. 1935 (Jessen/Falsters Minder).



Fig. 26
P 913 ankommer med Berliner-ekspressen tog 121 den 5. april 1936. De lokale vogne forrest er CM - AN - ?CM, og derefter kommer de internationale vogne. (J. Steffensen/JS fotoarkiv A 1 01 F 055).

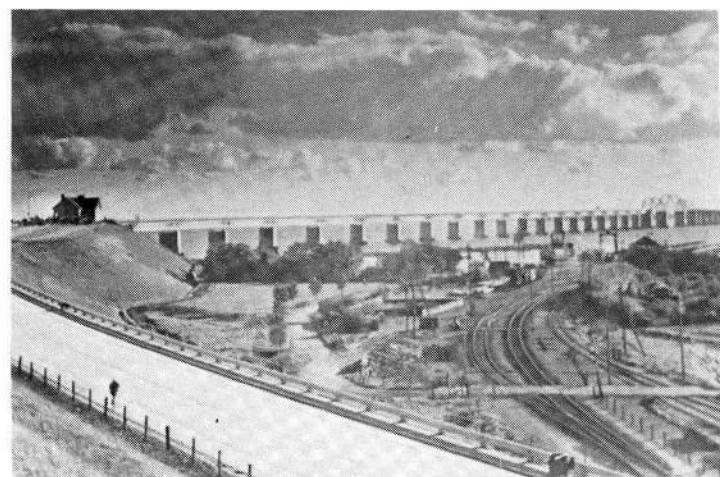


Fig. 27
Udsigt over Masnedø station få dage før Storstrømsborens indvielse den 26/9 1937. (Arkiv JB-P).

kale folk og langvejs rejsende bilister. Der blev moderniseret i 1963-64 med nye lokaler og nyt køkken, men stedet blev derefter lukket af DSB engang i 1970'erne, blandt andet fordi man ikke ville ofre enkelte istandsættelser af de iøvrigt velholdte bygninger. Så hellere rive ned ...

Restauratøren fra "Storstrømmen" s glansperiode i 1960'erne forblev dog hos DSB, for man finder ham i dag i "På Fortovet" i den østlige del af Østerport station i København. Stedet anbefales!

Når toget i dag farer over Storstrømsbroen, tænker ingen på, hvor omstændeligt det var for godt 40 år siden at komme den samme vej. Hvis ovenstående tekst har givet et lille indtryk af det, er undertegnede hensigt nået.

J. Bruun-Petersen

En tak rettes til
Rita Bruun-Petersen, Nyråd
Bengt Cronvall, Masnedund
Dancker-Jensen, Jernbanemuseet
Volmer Hansen, Lokalhistorisk
Samling, Vordingborg
Wilh. Paamejer, Falsters Minder,
Nykøbing F.

B.O. Schwartzbach, Vordingborg
P. Thomassen, Gentofte
for udlån af arkivalier og foto, oplysninger og anden hjælp.

LITTERATURHENVISNINGER

Ib V. Andersen, 1971: Danske Jernbanefærger, SP 7. årg.
Danske Statsbaner, 1937: Storstrømsbroen.

var vistnok forudset i de endelige planer for anlæggene omkring Storstrømsbroen, men det varede altså 19 år, før projektet blev ført ud i livet. Til gengæld har den været flittigt brugt lige siden og har betydet en del for afviklingen af trafikken på den enkeltsporede strækning.

Selvom trinbrættet lukkede i 1956, steg der dog en rejsende på så sent som i 1966, da en af mine

venner entrede vort tog, mens vi holdt og afventede krydsning. Togføreren var i embeds medfør noget fortørnet over den ureglementerede optagning af passager, men solgte dog alligevel en billet til Nykøbing F.

DSB ejede restaurant "Storstrømmen", der med den herlige udsigt over Storstrømmen og trafikken over broen i mange år var et godt spisested, søgt af både lo-



Fig. 28

Indvielsestoget ruller ind på Storstrømsbroen 26. september 1937, og dermed afsluttes færgesejladsen over Storstrømmen (Jessen/Falsters Minder).

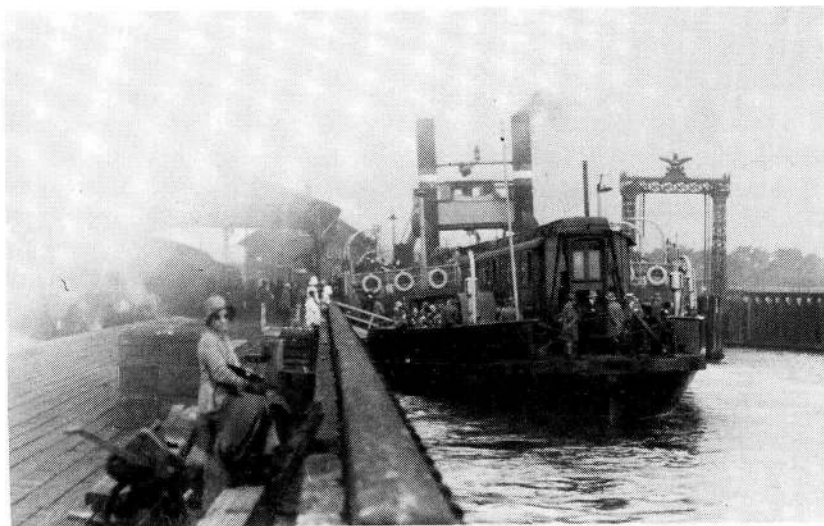
V. Heise, 1933-36: Færger og Skibe. I: Danmarks Jernbaner, bd. 1, s. 396ff.

R. Kraft, 1930: Om Gedser-Rutens Togfremførelse. Berlingske Tidende, 8/8 1930.

H.P.J. Mortensen, 1926: Trafikken ved Vordingborg. I: P. A. Klein: Vordingborg Købstads Historie, s. 303ff.

T. Nellemann, 1973: (Om BJ 664 m.fl.). SP 9. årg. s. 170.

J. Munch-Petersen, 1928: Broen over Storstrømmen.



==
» AUKTION «

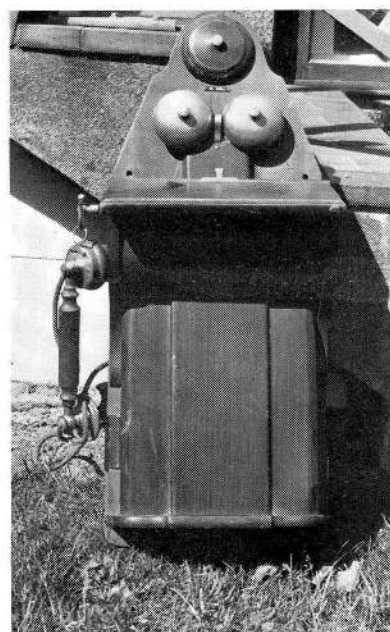
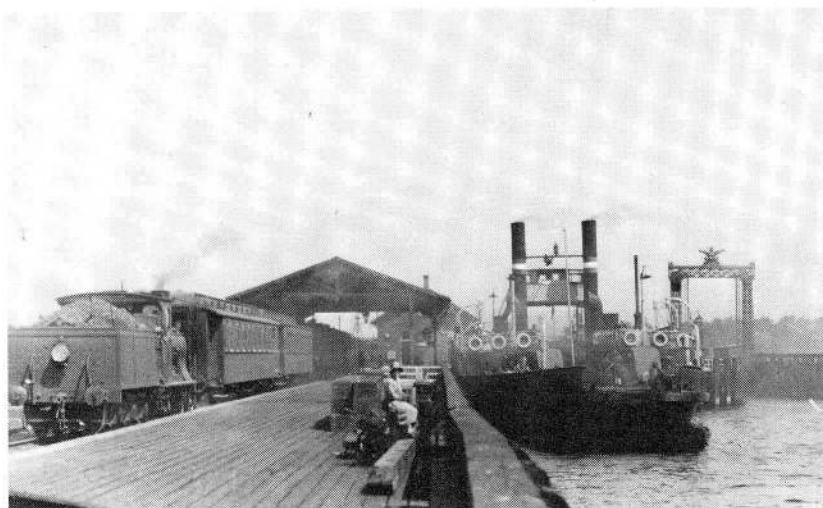
3 stk. vægtefonapparater, de to som billedet, det tredje af lidt ældre model med fast mikrofon i toppen og løst hørerør.

Telefonerne stammer fra Horsens Privatbaner og forefindes i samme stand som de i sin tid blev købt. Tilbud afgives skriftligt til redaktionen.

Der kan bydes enkeltvis eller samlet, men den for sælgeren bedste konstellation vinder.

Sidste frist for afgivelse af tilbud er 31. december 1979.

Eventuelle forsendelsesomkostninger tillægges.



Adams Hjørne



EN MODELJERNBANEMANDS ERINDRINGER

Modeljernbanen i kælderen var så småt begyndt at kede mig, men betingelserne var nu heller ikke de allerbedste. Rummet skulle også kunne benyttes til andre formål og den plads, der blev tilovers til mine gøremål, var nu udbygget til sidste kvadrattomme. Når man ser bort fra kørslen, var der ikke ret meget andet at tage sig til end at vende alle kørerne så de havde rumpen i vinden, eller at balre endnu et par vinduer i gartnerens drivhus, og det var ikke nok for mig.

Fortælleren er min gode ven - og tidligere medlem af DMJK - i hvis hjem jeg netop er blevet be-
værtet med mad og drikke. Et sted i baggrunden rumsterer fru-
en demonstrativt med opvasken, me-
dens vi hyggesludrer over rester-
ne af rødvinen. Det volder os in-
gen vanskeligheder at finde samtale-
lemmer, men som ældre menne-
sker har for vane, går snakken nu
mest på tidligere tiders bedrifter
og lykke. Det er ikke let at få et
ord indført, min ven har en rig-
holdig buket at plukke af, men ind-
imellem får jeg da mindet ham om
min tilknytning til SIGNALPOSTEN
samt manglende stof. Han er ikke
i tvivl om, hvor jeg vil hen med
disse bemærkninger, men viser
ikke større begejstring ved tanken.
Imidlertid presser jeg på, - re-

daktøren har samme dag været så
uforskammet at minde mig om
overskredet tidsfrist for stof til
bladet - så vi enes til sidst om
tilladelsen til denne lille historie,
på den betingelse, at han forbliver
anonym:

Som DU nok kan forstå så
var jeg kommet ind i et dødvande,
der meget let havde kunnet resul-
tere i et vendepunkt for min jern-
baneinteresse, der er jo så meget
andet morsomt at tage sig til, men
skæbnen ville det anderledes. Gan-
ske tilfældigt faldt jeg over et par
velskrevne bøger, der righoldigt
illustreret og i dramatiske ven-
dinger beskrev de forhold der
knytter sig til anlæg af jernbaner
i bjergrigt terræn. Løftede jeg
blikket fra bogen, faldt mine øjne
på den i baghaven beliggende sten-
høj, ikke særlig stor og høj end-

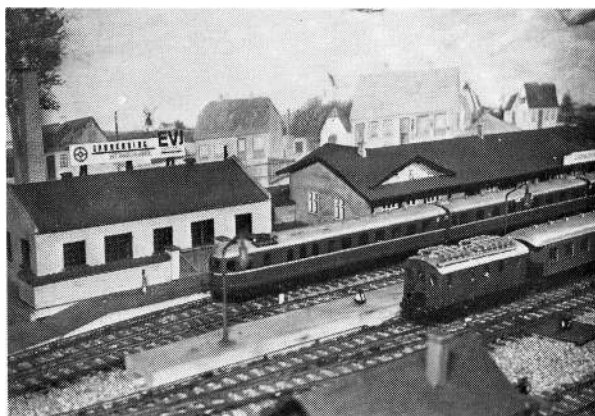
sige bjerglignende for den sags
skyld, men alligevel. Den lå jo
bare og ventede på min aktivitet
og fornyede modelbaneinteresse,
det måtte der kunne komme noget
nyt og spændende ud af.

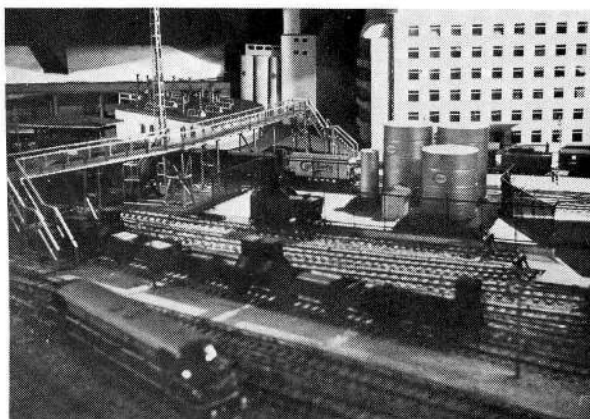
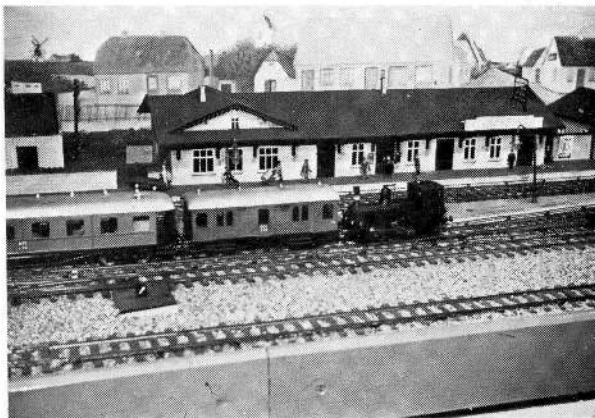
Inspireret af førnævnte bøger
forestillede jeg mig først et stykke
alpelignende bjergland, men kom
dog hurtigt til den slutning, at det
var at overdrive fantasien. Der-
næst det herlige Scharzwald, efter
sigende alle Märklin-baners for-
billede, men også dette forekom
mig for voldsomt. Omsider be-
sluttede jeg mig for det smilende
Harzen, med banen der udgår fra
Wernigerode og op til Brocken,
som forbillede.

Det var sidst på året, koldt
og blæsende, men vinteren havde
endnu ikke fået begravet "landska-
bet" i de sædvanlige og ufremkom-
melige snemasser, så der var mu-
ligheder for opmåling og planlæg-
ning i større omfang. Alt dette
blev iøvrigt baseret på at banen
skulle fremstilles som "byggeele-
menter" - indendørs arbejde -
som så lige kunne lægges på plads
uden større anstrengelser, når
tidens fylde var inde.

Det blev en god, lang og
travl vinter. Onde tunger påstod,
at kun de daglige måltider og be-
givenheder som juleaften formåede
at rive mig løs fra arbejdsbor-
det, men det passer selvfølgelig
ikke. Et tilbud om at få sengen
flyttet ned i kælderen opfattede jeg
da også blot som en dårlig vittig-
hed.

Efterhånden som byggeele-
menterne dyngede sig op, begyndte
det at knibe med pladsen, men
jeg fik så den geniale ide at an-
bringe dem i baghavens brænde-
skur. Derved blev der atter plads





til benene under arbejdsbordet, og de færdige emner blev udsat for en delvis udendørs aklimatisering.

Til trods for den nøje planlægning og den store flid lykkedes det mig ikke at overholde tidsplanen, men da foråret som sædvanlig var surt, vådt og kedeligt, og forsommeren ikke stort bedre, spillede det ikke nogen rolle. Forresten var jeg da også kommet i tanke om, at der ingen grund var til at begynde det egentlige anlægs-

arbejde, før stenhøjen stod i nogenlunde fuld flora.

Omsider oprandt så det store øjeblik. Vejret var det bedst tænkelige på en af mine fridage, og jeg var lige i hopla til at gå i gang. Det er helt utroligt, hvad der kan udrettes når alle forberedelser er vel gennemtænkte, og resten af familien bare passer sig selv, ja det gik endog så hurtigt og let fra hånden at uforudsete vanskeligheder nærmest var at betragte som

kærkomne afbrydelser. En undtagelse herfra var ganske vist påtænkte arbejder som udhugning af hyldepartier i større sten, det måtte jeg opgive efter første forsøg. I stedet blev de vippet ud over klippesiderne - eller banen måtte i pæne kurver føres uden om.

Mindre ændringer af linieføringen "måtte" da også indføres her og der, og især da, om sådanne ændringer medførte en "nødvendig" omhugning af større vegetation for at skære sig vej igennem. Alt i alt et meget realistisk stykke anlægsarbejde, omend det må indrømmes, at det jo ikke altid virker forskønnende på naturen, når vej og jernbane trænger sig på.

Hen på eftermiddagen var jeg nået frem og op til endestationen. Stationsbygninger og vareskure med mere blev sat på plads, og det var tid at forberede et indvielsestog. Arbejdstog og lignende havde i dagens løb bevist, at banen var brugelig med visse hensyn. Tolv aksler var den maksimale belastning for et lokomotiv - større tog måtte køres som forspand eller have en skyder på. Det var altså ikke noget problem at få toget op, vanskelighederne opstod først, når de skulle ned igen. Lokomotiverne var meget letløbende - eller havde for ringe bremsevægt. Overlevede de den første kurve, så stod de med garanti af i den næste og havnede som en uordentlig bunke i dalens dyb. Det problem havde jeg overhovedet ikke tænkt på, men nu skulle det løses i en håndvending - på stedet opfandt man så en bremsevogn, det vil sige en tungt læsset vogn, hvis hjulsæt blokeredes ved at sætte en tøjeklemme på akslen. Klemmen skulle sidde i en bestemt retning, ellers vippede den ned mod svellerne. Der kunne ikke rangeres med bremsevogne. Antallet af blokerede aksler rettede sig ikke blot efter togvægten, men også efter hvor sprælsk den pågældende maskine måtte være. Var beregningerne forkerte kom toget ikke ud af stedet - eller det havnede i grøften. Det var alt sammen meget fornøjeligt.

Nu kunne indvielsestoget afgå, det tog tilløb over græsplænen og gik i gang med opstigningen. Det første stykke uden større besvær, så ud på vandret plan, tilløb til næste forhindring, farten var taget lidt af, men endnu var der

mange kræfter i behold og turen gik videre. Kurver og stigninger i fællesskab er imidlertid af det onde, og mod slutningen var det nær gået galt, men den sidste bro inden endestationen gav det fornødne pusterum, og med æren i behold dampede toget ind til hornmusik og vajende faner.

Det var et imponerende syn at se de små tog stampe sig op mod toppen, og det var uhyre spændende at iagttage dem under en for det meste halsbrækkende nedtur. Nogen større lighed med Brockenbanen var svær at finde, men pyt med det, jeg havde haft en dejlig dag. Alle mine anstrengelser var kronedes med held, modelbaneinteressen havde overlevet sine vanskeligheder, og jeg var endog så småt begyndt at udtænke en forlængelse af banen, men så slog lynet ned ...

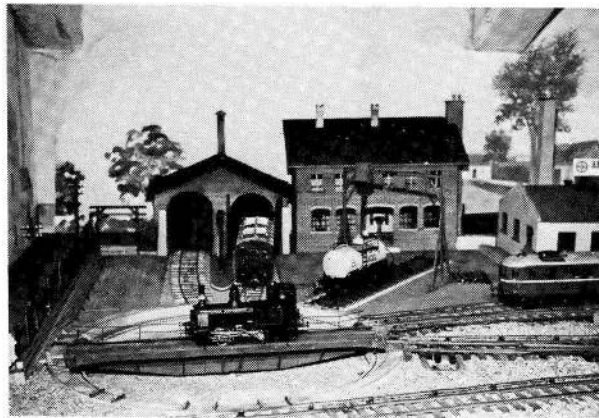
På stedet indfandt inspektøren for det lokale naturforskningsnævns sig. Lagttog kort mit mesterværk. Befalede det derpå, højroset og med stigende vrede, nedlagt, fjernet, naturen bragt tilbage til sit oprindelige udseende (ganske umuligt), samt indstillede ophavsmanden til strengeste straf. Alt med øjeblikkelig virkning.

Jeg var tolv år dengang og modelbanen min righoldige samling af bliktog (urværkstrukne). "Inspektøren" var min fader og stenhøjen hans yndlingsbeskæftigelse. Afstraffelsen bestod i en endefuld - foretaget uden tøven og med megen energi - samt tilføjet otte dages stuearrest, og så ku' jeg ellers med tårer i øjnene begynde at pille klemmer af, - dem fik jeg heller ikke brug for mere.

Læsere uden kendskab til dattidens opdragelsesmetoder (1935) må spørge deres forældre eller bedsteforældre til råds, om de da ellers ønsker nærmere forklaring. Hvad nutidens pædagoger og lignende folkefærd måtte kunne få ud af omtalte episode, kan jeg kun gisne om. Iøvrigt tror jeg nok at det undertiden gjorde lige ondt på begge parter, men recepten var vel den, at man handlede, indså og forstod, så kunne der fortrydes senere.

.....

Her slutter min vært sin beretning, i det samme sætter fru



kaffebakken ind. Hun har åbenbart fulgt med i samtalen, og udbryder: I to gamle tosser, tror I virkelig at der er nogen som gider læse om den slags drengestreger.

Vi svarer begge lidt undvigende, men jeg tænker ved mig selv, at modeljernbaneinteressen med tiden har fået så mange år på bagen, at man godt kan more sig ved at røre ved det, der ligger glemt i fortiden. Ovenstående historie indeholder kun så lidt af dette, men måske kunne det opild-

ne andre af vore veteraner til også at komme med et lille bidrag.

ADAM & Co.

PS. Vi fandt et billede af stenhøjen, før 1935, men det var også det eneste fra den tid. Øvrige billeder er fra KMJKs første anlæg (fotograf Ole Søndergaard), som jo også må betragtes som en art modeljernbanehistorie-billederne altså!

ADAM

OPRYDNINGSSALG

SIGNALPOSTENs forlag ændrer salgsbetingelser fra 1/9 1978:

Priserne på publikationerne nedsættes til:

| | | |
|---------------------------|----------|-----------|
| DAMPTRÆKKRAFT i model | 1100 gr. | kr. 95,00 |
| DSB OLD-TIMERE i model | 1100 gr. | kr. 50,00 |
| ROMANTIK i røg og damp | 400 gr. | kr. 30,00 |
| Fotohefte 1, FFJ | 125 gr. | kr. 10,00 |
| Fotohefte 2, AHJ og AHB | 125 gr. | kr. 10,00 |
| Fotohefte 3, TFJ | 175 gr. | kr. 18,00 |
| Fotohefte 4, NKJ | 125 gr. | kr. 12,00 |
| og så kommer toget, Trine | 150 gr. | kr. 14,00 |
| DSBs S-TOG | 150 gr. | kr. 14,00 |

Ved bestilling skal tillægges betaling for porto efter følgende skala: Samlet vægt indtil 500 gr.: Kr. 3,50, mellem 500 og 1000 gr.: Kr. 4,50, mellem 1 og 5 kg: Kr. 10,00 og over 5 kg: Kr. 16,00.

Indbetal beløbet på postgiro 6 49 47 22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj og anfør de ønskede titler på kupon til modtager.

Danske "Jernbanefærger"

af Ib V. Andersen

S/F (statsisbryderen VALDEMAR

S/F VALDEMAR blev i serien DANSKE JERNBANEFÆRGER omtalt i SP 7/5 (1971), hvor skibets historie på grundlag af det da indsamlede materiale blev ført frem til året 1938. Færgeren overgik herefter til Statens istjeneste for at indgå i isbryderflåden med station på Limfjorden, hvor den skulle afløse den gamle isbryder STÆRKODDER, der skulle udrangeres.

Isbryderen STRÆKODDER var bygget i 1883 til statsbanerne, oprindeligt til anvendelse på Storebæltsoverfarten, men var i 1929 overgået til Statens istjeneste, der havde benyttet den til isbrydning i indre danske farvande herunder Limfjorden. Skibet, der tillige om sommeren lejlighedsvis anvendtes som skoleskib for navigationsskoleelever, var blandt andet på grund af for lille maskinkraft og for højt liggende skruer ikke særlig godt egnet som isbryder, og havde i 1937 nået den alder, hvor det måtte erstattes af et andet og nyere skib.

Dette andet og nyere skib blev S/F VALDEMAR uagtet færgeren var bygget i 1886 og derfor kun 3 år yngre end STÆRKODDER. VALDEMAR var således i 1938 51 år gammel, og ligeledes efter sin alder tjenlig til udrangering. Færgeren var i 1921 blevet stationeret ved Oddesundsoverfarten som reservefærge for de her benyttede faste færger - H/F INGEBORG, der udgik i 1934, og H/F KRONPRINS FREDERIK, der sejlede 1935-38. Ind imellem var S/F VALDEMAR dog også blevet benyttet til isbrydning på Limfjorden, hvor den assisterede STÆRKODDER, der ofte havde store vanskeligheder med at klare isbrydningsopgaverne.

I 1937 blev det besluttet at udrangere isbryderen STÆRKODDER, og da samtidig tidspunktet for Oddesundbroens ibrugtagning nærmede sig, hvorved VALDEMAR ville blive overflødig, blev færgeren i juni 1937 taget i dok på Frederikshavn Værft og Flydedok til nærmere besigtigelse.

Besigtigelsen blev foretaget af Istjenestens daværende chef, skibsinspektør Fred. Grue, og overskibsingeniør Aage H. Larsen, der begge var betænkelige ved skibets alder og navnlig ved at maskinanlægget udviklede for ringe maskinkraft.

S/F VALDEMAR var som nævnt et gammelt skib og dets tilstand derfor trods rimelig vedligeholdelse gennem årene ikke helt så god - de mange år havde sat sine spor. I 1900 var der blevet indsat nye kedler i skibet, men disse var - uagtet at samtlige kedelrør var fornyet så sent som i 1933 - nu dårlige og udtjente som isbryderkedler. Af denne årsag var kedeltrykket i 1935 blevet nedsat fra 5,6 til 5 kg/cm², hvorved den af maskinerne udviklede hestekraft reduceredes fra 575 til 475 hk.

Endvidere var der udbredte tæringar ikke alene i skrogets yderklædning, men også i dæksplader, sidehuse og vingedækkene. Færgerens hele tilstand var dog ikke værre, end at den endnu kunne anvendes, men skulle den holdes sejlkklar på længere sigt, var en ret omfattende reparation nødvendig. Dertil kom, at færgerens eventuelle anvendelse som isbryder fordrede en større kulbunkersbeholdning end de daværende 24 tons (svarende til ca. 45 timers sejlads) samt ombygning af hele apteringen af hensyn til den større besætning, der ville blive nødvendig ved isbrydning. Dertil kom yderligere en række foranstaltninger vedrørende indretningen af kommandobroen m.v.

Overskibsingeniør Larsen frarådede derfor, at Statens istjeneste overtog færgeren, medens skibsinspektør Grue mente, at færgeren efter den nødvendige ombygning kunne gøre god fyldest som isbryder, da skroget havde en god isbryderform. Endvidere var der den mulighed, at hestekraftydelsen kunne øges noget, såfremt kedeltrykket efter installationen af nye kedler kunne sættes op.

Resultatet af de forskellige overvejelser blev som bekendt, at det blev besluttet at lade Statens istjeneste overtage skibet, der kom til ombygning ved Frederikshavn Værft og Flydedok i sommeren 1938. Medvirkende til beslutningen har utvivlsomt været den omstændighed, at anskaffelsen af en ny og moderne isbryder ville være en endnu dyrere løsning end ombygningen af VALDEMAR. Endvidere har det formentlig på grund af for stort dybgående ikke været muligt at indsatte en af de små isbrydere THOR eller TYR eventuelt statsbanernes isbryder MJØLNER, som alle havde større maskinkraft, da disse antagelig på daværende tidspunkt ikke har kunnet afses andre steder fra.

Ombygningen af VALDEMAR omfattede i store træk følgende: Indbygning af en ny kulkasse, hvorved bunkerskapaciteten blev forøget til 80 tons, indbygning af nye vandtanke og nye kedler, sidstnævnte leveredes af Aalborg Værft. Indbygningen af kulkassen bevirkede store ændringer i apteringen i forskibet, men også apteringen i agterskibet var genstand for en større ombygning. Ligeledes blev der foretaget mange forandringer i apteringen i sidehusene, blandt andet blev kabysen væsentligt udvidet, hvilket var nødvendigt, da besætningen ved isbrydning ville blive øget til 24 mand.

Også på hoveddækket skete der store ændringer, bl.a. ved kahyttsnedgange og casinger, og færgeren blev udstyret med slæbegrej. Kommandobroen blev ombygget således, at udsigten agterover blev væsentligt forbedret, og mellem skorstenene blev der anbragt en antenne- og signalmast med signallå. Færgeren blev herudover forsynet med radiostationen fra STÆRKODDER, der var indrettet til såvel radiofoni som telegrafi.

VALDEMAR's hovedmaskinanlæg gennemgik et større eftersyn, og den hidtidige dampdynamo blev erstattet med en ny, der ydede ca. 9 kW.

Herudover blev der udført et stort antal andre arbejder ombord i skibet, således at det var en meget forynget S/F VALDEMAR, der den 15. december 1938 sejlede fra Aalborg til Glyngøre med Isbrydningsrådet ombord. Turen forløb fuldt tilfredsstillende, og de foretagne ændringer fandtes i høj grad at have forbedret skibets egnethed som isbryder i den vestlige Limfjord.

Efter den store foryngelseskur var VALDEMAR således nu parat til indsats, og der blev god brug for den. I de næste 20 år var VALDEMAR den første danske isbryder, der blev udrustet og den sidste, der indstillede virksomheden. I det følgende vil vi betragte skibets virksomhed som isbryder for skibsfarten på Limfjorden, en virksomhed der gjorde den gamle færge landskendt.

Vinteren 1938/39 kom tidligt, allerede den 28. december 1938 blev VALDEMAR opfyret, den 29. december tog man 2 kulvogne ombord i Glyngøre, hvorefter færgen afsejlede til Nykøbing Mors for at fylde kul og vand og mønstre besætning. Togtet varede til den 3. marts 1939, hvorefter færgen igen blev oplagt i Glyngøre.

Oplægningen blev dog allerede den 19. marts afbrudt, da VALDEMAR blev fyret op igen for at gå til assistance for S/F HELSINGBORG (S/F Glyngøre), der sejlede som reservefærge på Sallingsundoverfarten i stedet for M/F MORSØ. S/F HELSINGBORG var grundstødt, men de første forsøg på at tage færgen af grunden mislykkedes, hvorefter VALDEMAR gik i færgefart, hvilken mulighed iøvrigt var forudset, da S/F HELSINGBORG ofte sejlede som reservefærge på Helsingør-Helsingborgoverfarten. Den følgende dag lykkedes det at bringe S/F HELSINGBORG flot, hvorefter VALDEMAR atter blev oplagt.

Efter isbrydningens afslutning i 1939 afgav færgens daværende fører kaptajn P. Kjeldsmark rapport om skibets egenskaber som isbryder. Det fremgik heraf, at forventningerne i det store og hele var blevet opfyldt og at skibets isbrydende egenskaber blev væsentligt forbedret, når de 2 kulvogne med reservekulbeholdningen var anbragt helt agter og agtertanken fyldt.

Den 1. januar 1940 var isforholdene i Limfjorden af en sådan art, at småskibsfarten behøvede isbryderassistance, hvorfor VALDEMAR atter blev opfyret. Først den 20. april blev isbryderen igen oplagt, og i den mellemliggende tid havde den ydet et utal af assistancer uagtet at forholdene havde været så vanskelige, at isbrydningen helt havde været indstillet i mange dage.

Den følgende vinter kom VALDEMAR i aktion den 3. januar og også denne gang var isforholdene så vanskelige, at isbrydningen i perioder måtte afbrydes. Først den 19. april 1941 kunne fyrene slukkes under VALDEMARs kedler.

Vinteren 1941/42 var langt den hårdeste, der er registreret i dette århundrede, og VALDEMAR kom igen på hårdt arbejde, hvad følgende uddrag af skibsdagbogen for den 26. januar 1942 viser:

"Stille, Rimtaage, minus 23, Barrom. 751 mm, Vand minus 3. Kl. 9.00 afgik Lemvig med Lods. Stangede i 8 tommer is. Snetykning, stangede, sad fast flere Gange og brugte Isanker og Vogn flere Gange for at komme løs. Kl. 20.45 stoppede for Natten i Isen. (Meget svær Is)."

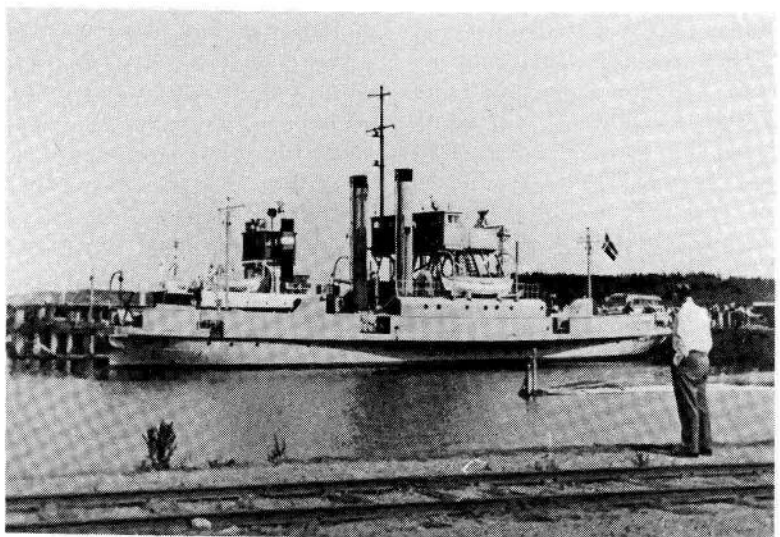
Denne vinter var VALDEMAR i aktion fra den 13. januar til den 27. april 1942, og skibet tog som det vil forstås af ovenstående uddrag af skibsdagbogen mangen

hård tørt i den isfyldte Limfjord. Ligesom de to foregående år var isbrydningen helt indstillet i perioder, og isbryderen brød is så langt øst på som Hals barre.

I januar og februar 1943 var VALDEMAR påny i aktion, men denne vinter var ikke så hård som de foregående.

Der skulle nu gå 5 år inden VALDEMAR igen måtte i aktion, men i februar/marts 1948 var isbryderens assistance nødvendig i 12 dage. Isbrydningen ved denne lejlighed gav kun anledning til få problemer. I vinteren 1950 og 1951 måtte VALDEMAR også ud af sit hi, men ved alle disse lejligheder klarede den sig alt i alt udmærket. Af en rapport fra skibets 1. mester A.E. Klinge syntes det dog at fremgå, at isbryderens aldrende maskineri nu begyndte at vise tegn på slid og at der er udført en del vedligeholdelses- og reparationsarbejder.

I den følgende vinter, 1951/1952, var isbryderen ikke udrustet, hvorimod VALDEMAR i de følgende 4 vintre atter måtte tage sin tørt med isen. Som sædvanlig var isbryderen ude for mange vanskeligheder, som dog alle blev overvundet på den ene eller anden måde. Som f.eks. den 29. januar 1954, da isbryderen med en konvoj på 3 skibe mødte 1-2 meter tyk is øst for Aggersundbroen. Først forsøgte VALDEMAR ved at lade det forreste skib i konvojen, M/T ESSO DAN, skubbe bagpå isbryderen, at forcere isen, men



Statsisbryderen Valdemar fotograferet i Glyngøre ved afleveringen til ophugning lørdag den 15. august 1959. I forgrunden kaptajn Jens Olsen (arkiv IVA)



Bugserbåd Goliath (foto stillet til rådighed af Bugsererselskabet Goliath, Ålborg).

de to skibe avancerede kun langsomt. Derefter vendte isbryderens fører færgen om, og lod den bakke ind i isen samtidig med at motortankskibet skubbede på isbryderens forskib. Herved lykkedes det - på det sidste stykke med hjælp af den isbrydende bugserbåd GOLIATH III fra Aalborg at komme igennem ishindringen. Det blev ved denne lejlighed helt klart, hvilken betydning en forskrue ville have, og enhver moderne isbryder er som en selvfølge naturligvis også udrustet med en sådan.

Vinteren 1955 gik VALDEMAR i aktion den 20. januar for igen at assistere skibsfarten på Limfjorden. Den 5. marts måtte isbryderen imidlertid afbryde arbejdet for at gå til assistance for M/F MORSØ på Sallingsundoverfarten, der efter at være assisteret af VALDEMAR på 2 ture, måtte udgå

af farten. VALDEMAR blev herefter endnu en gang indsat på overfarten, den 6. marts udførte den 5 dobbeltture, og i dagene 7. - 11. marts incl. dagligt 9 dobbeltture.

Den 10. marts om aftenen ramte VALDEMAR noget hårdt ved afsejlingen fra Nykøbing Mors, og dagen efter blev det konstateret, at konsollen til broklappen var revnet og krævede omgående reparation, såfremt der fortsat skulle kunne køres vogne ombord eller i land fra færgen. M/F MORSØ blev som følge heraf sat i fart men med assistance af VALDEMAR, der omsider hen på aftenen kunne gå til værftet i Nykøbing Mors for at få repareret skaden på konsollen. Næste morgen gik VALDEMAR efter endt reparation påny i fart på overfarten, hvor den sejlede den 12., 13. og 14. marts. Den 15. marts var isforholdene bedret så meget, at M/F MORSØ atter kunne sejle, hvorefter VALDEMAR igen gik til assistance for den almindelige skibsfart. Dette år var VAL-

DEMAR på isbrydning til den 2. april.

Den følgende vinter - vinteren 1955/56 - var VALDEMAR atter i aktion. Vanskelighederne var dette år større end de nærmest foregående år, men til forskel fra disse var der nu etableret samarbejde med GOLIATH-selskabet i Aalborg, hvis kraftige isbrydende bugserbåde assisterede, når VALDEMARS hestekræfter ikke slog til. Alligevel kom der perioder, hvor al isbrydning måtte opgives. I dagene 12/2-29/2 1956 lå VALDEMAR derfor "stand by" i Løgstør havn bortset fra et par enkelte mislykkede forsøg på at bryde ud. Først den 1. marts afgik isbryderen fra Løgstør mod Aalborg, hvorefter isbrydningen på fjorden blev genoptaget, men ofte under meget store vanskeligheder. Først den 4. april indstillede VALDEMAR virksomheden.

Endnu inden vinterens isbrydning var afsluttet afgav isbryderens fører en rapport om ski-

bets egnethed som isbryder. Det fremgik heraf ganske klart, at skibet savnede den tidligere omtalte forskrue, og at maskinkraften var for lille, da det på grund af at skibet var kulfyret ofte kneb med at holde damp i længere perioder med forceret isbrydning og at skibets isbrydningsegenskaber var meget svingende afhængig af den ombordværende kulbunkersbeholdning, der bevirkede større eller mindre nedtrykning i vandet. Isbryderen var bygget til færgefart på statsbanernes korte overfarter, dertil var skibet egnet og kun i mindre grad brugbar som isbryder på Limfjorden til trods for den i 1938 tidligere omtalte meget store ombygning og istandsættelse. - Unægtelig hårde ord, men utvivlsomt rigtige.

VALDEMAR havde som det vil fremgå af ovenstående ikke kunnet udføre isbrydningen tilfredsstillende, hvorfor der fremkom forslag om installation af olie-fyr til afløsning af de hidtidige kul-fyr. Fordelen ved denne ændring ville blandt andet være, at det derefter skulle være muligt bedre at kunne holde fuldt tryk på kedlerne, hvortil en økonomisk fordel og tillige en lettelse ved indtagelse af bunkers. Som et modargument hævdedes det, at bortfaldet af reservebunkersbeholdningen i den på jernbanesporet anbragte åbne godsvogn ville være uheldig, da det så ikke længere ville være muligt at hæve og sænke isbryderens stævn, når dette var nødvendigt for at komme fri af isen.

Tiden var imidlertid imod en ny ombygning af VALDEMAR. Skibet var nu så gammelt, at det senest inden udløbet af en 5-års periode måtte udrangeres, da det så ikke længere ville være økonomisk forsvarligt at holde det i sejlklar stand.

Den følgende vinter blev der ikke brug for VALDEMAR, derimod i vinteren 1957/58, som skulle blive den sidste, den gamle isbryder skulle komme til at virke i. Også denne vinter kom VALDEMAR ud for alvorlige vanskeligheder. Den 14. februar 1958 var isbryderen på vej vestover med en konvoj på 7 skibe, der var overtaget ved Hummerbanken (Draget), hvor der var svær pakis, der voldte store vanskeligheder, således at der kun avanceredes langsomt. Da man var nået til Normannhage,

måtte der ankres for natten på grund af regndis og mørke. I løbet af aftenen satte det ind med svær isgang, og VALDEMAR og 5 af skibene i konvojen blev sat på grund. Besætningen på isbryderen forsøgte på alle måder at få skibet af grunden, hvilket mislykkedes, og kl. 01.00 den 15. februar måtte der rekvireres omgående assistance hos GOLIATH i Aalborg. Den kraftige bugserbåd GOLIATH 5 afgik straks til assistance, og den nåede frem til VALDEMAR kl. 05.00 hvorpå den straks påbegyndte bjærgningen, og kl. 08.00 var VALDEMAR bragt flot. Resten af vinteren assisterede isbryderen skibsfarten uden større problemer, end skibet kunne klare og den 5. april 1958 blev den snart berømte åbne godsvogn sat i land i Nykøbing Mors, hvorefter VALDEMAR sejlede til Aalborg for dokning og eftersyn samt reparation af vintrens skader.

VALDEMAR afsejlede igen fra Aalborg den 25. april 1958 til Glyngøre for oplægning, og den 28. april blev fyrene slukket.

Indenfor Istjenesten og i Handelsministeriet ønskede man ikke længere at beholde den gamle isbryder. Skibet skulle sælges, hvorfor et forslag om at VALDEMAR skulle være reserve for GOLIATH blev afvist. Da det derefter i foråret blev kendt, at skibet ønskedes afhændet, kom man ud for en pudsigt ting, idet hotelejer Poul Rasmussen, Hotel Limfjorden i Glyngøre, forespurgte, om det var muligt at leje VALDEMAR i tiden 15/5-15/8 1959 for en månedlig leje på 500,- kr. Hensigten var at benytte den gamle isbryder som hotelskib - original ide, sommerferie med logi i gammel isbryder!

Ved skøde af 15/8 1959 blev VALDEMAR inclusive 2 reserve-skruer, der lå ved Aalborg Værft, solgt til ophugningsfirmaet Chr. Løgstrup, Randers, og den følgende dag ved middagstid forlod VALDEMAR - ved egen kraft - Glyngøre for sidste gang.

Den gamle isbryderfærgets afsejling, der fandt sted i øsende regn, vakte nogen opmærksomhed, og såvel Statsradiofonien som Fjernsynet var til stede ved begivenheden. Forinden havde skibets chef gennem mange år, skibsinpektør Jens Olsen, og chefen for Statens istjeneste, kaptajn K. J. Hørning, været ombord for at tage afsked med det gamle skib, der trods sine mangler havde været skibsfarten til stor nytte i mange isvintre.

Da VALDEMAR sejlede ud af Glyngøre havn, lød skibets fløjte for sidste gang, besvaret såvel fra land af 20-30 bilhorn som af M/F MORSØ på Sallingsundoverfarten.

S/F VALDEMARS sidste sejladss gennem Limfjorden på rejsen til Randers forløb uden vanskeligheder. Kl. 18.30 passeredes Limfjordsbroerne ved Aalborg, ved mørkets frembrud nåede man Hals Barre og ved midnat var man nået til indsejlingen til Randers fjord, hvor der blev kastet anker. Kl. 05.30 den følgende dag fortsattes sejladss, og kl. 08.00 var skibet i Randers. Fyrene blev slukket, og hermed blev der sat et endeligt punktum for færgens lange og ofte meget bevægede liv.

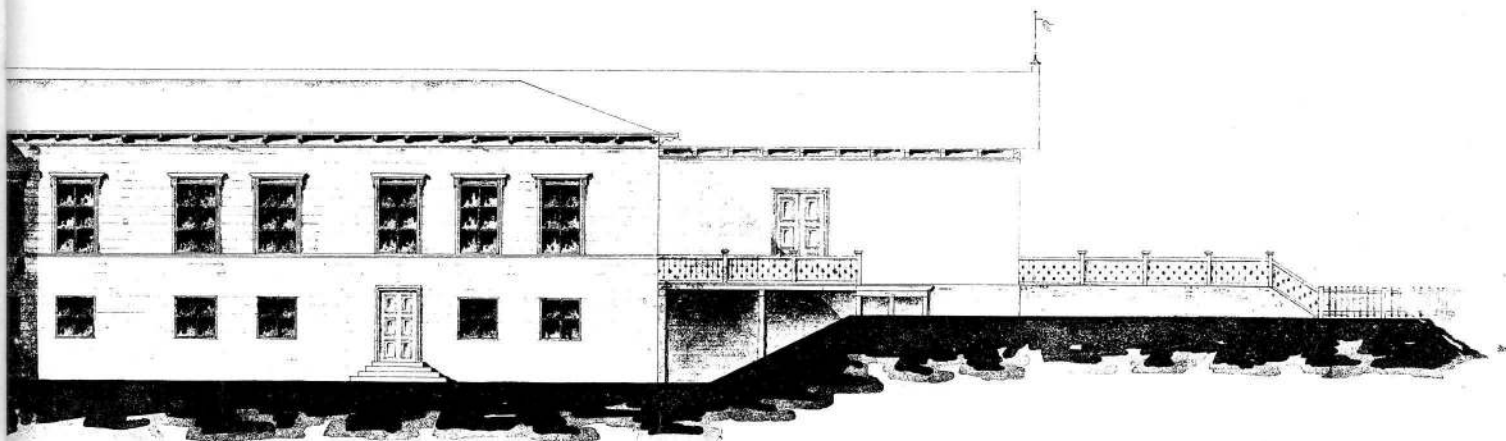
Intil i dag er VALDEMAR den statsbanefærge, der har eksisteret i den længste tid. Det blev til 73 år - en meget høj alder for en færge.

Ib V. Andersen

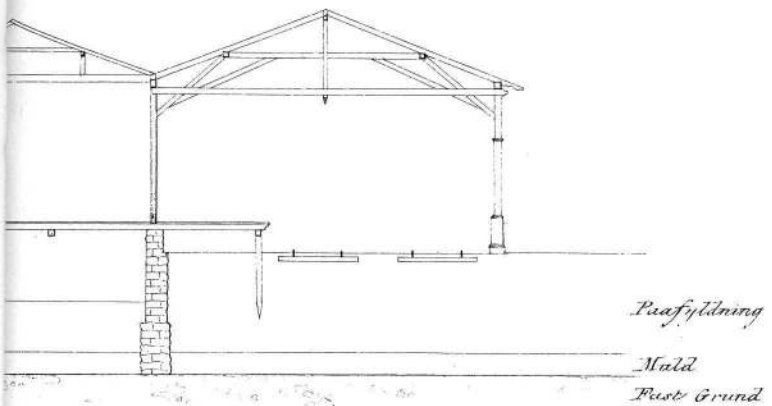


Copenhavns Banegaard.

gade



A.B.

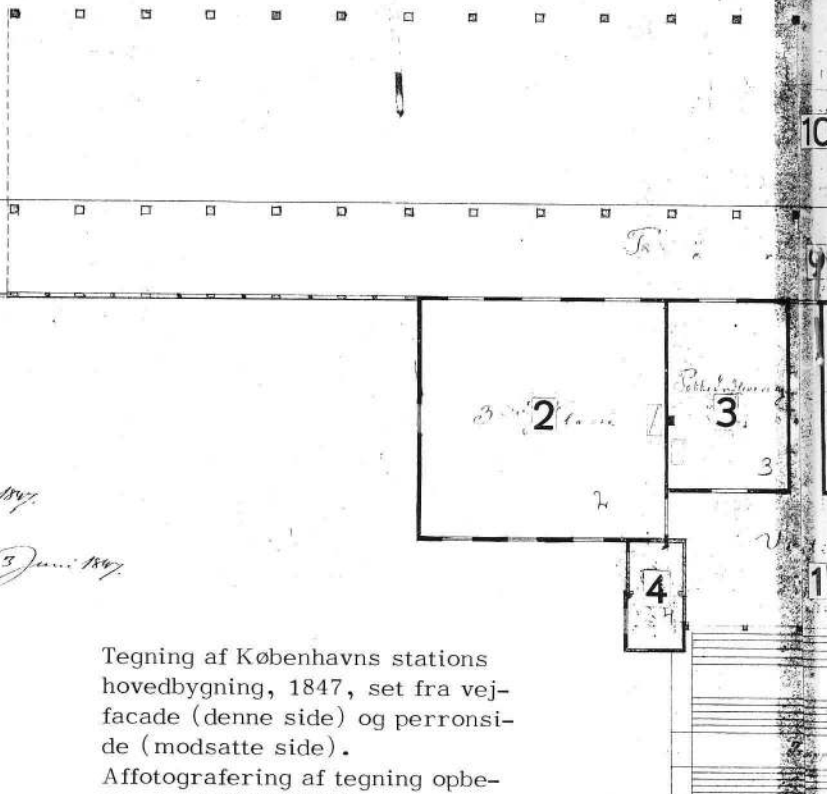
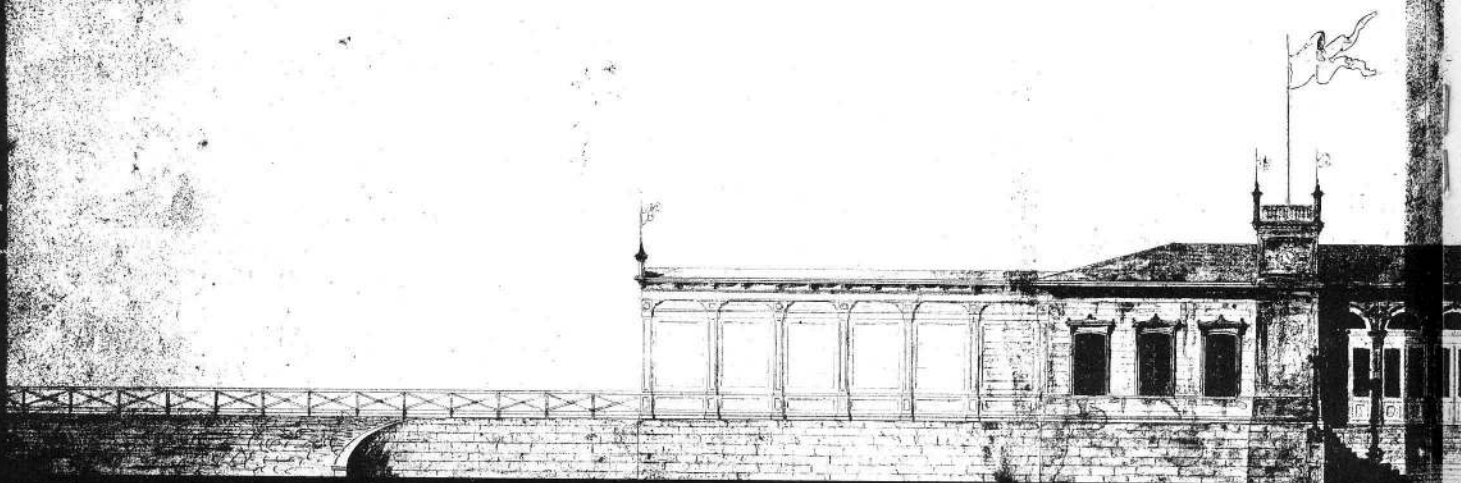


1:144.
50 60 70 80 90 100 Fod L.M.

18
København d. 27 April 1847.

[Handwritten signature]

11



København d. 27 April 1847.

København d. 27 April 1847.

[Handwritten signature]

København d. 27 April 1847.

[Handwritten signature]

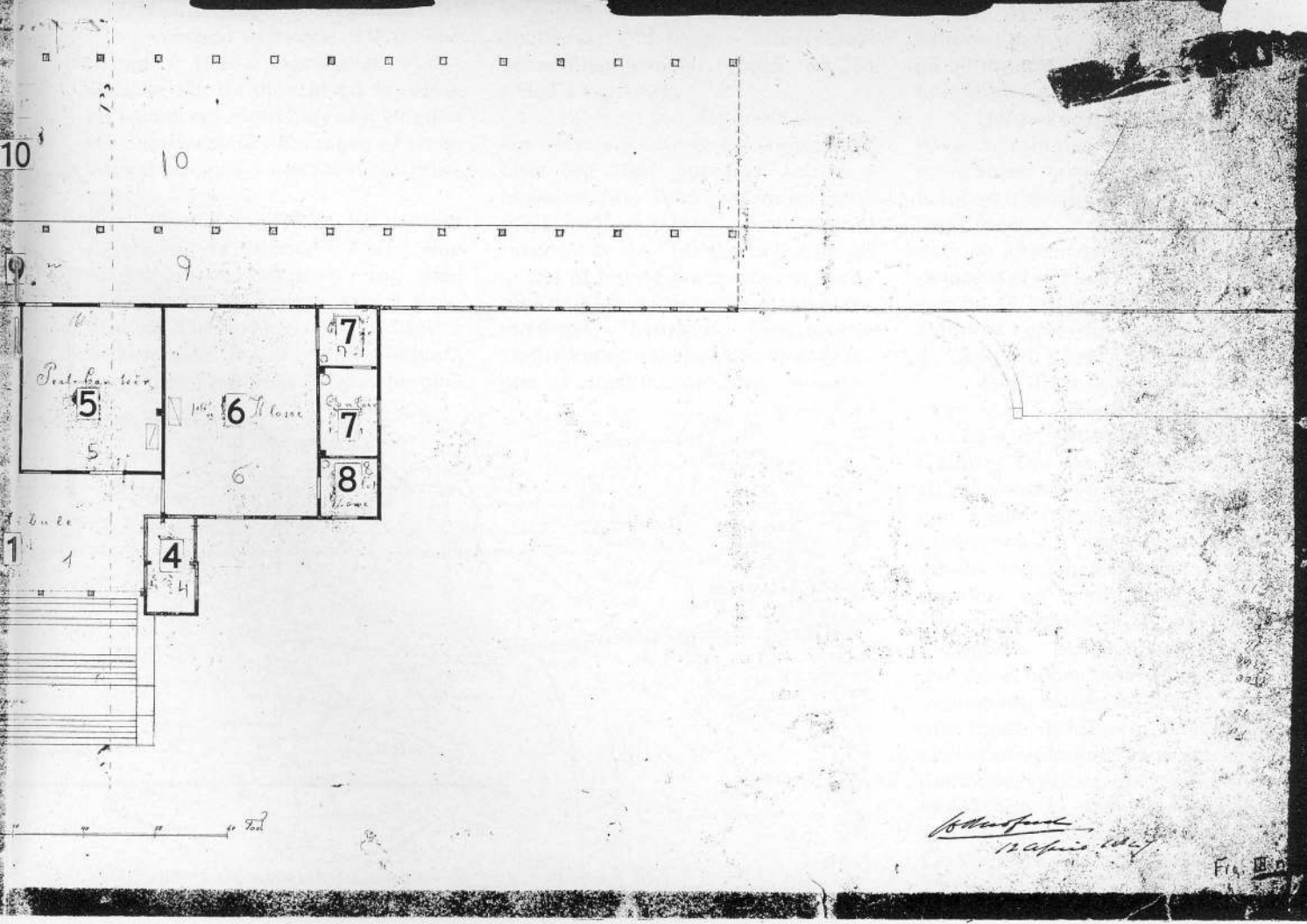
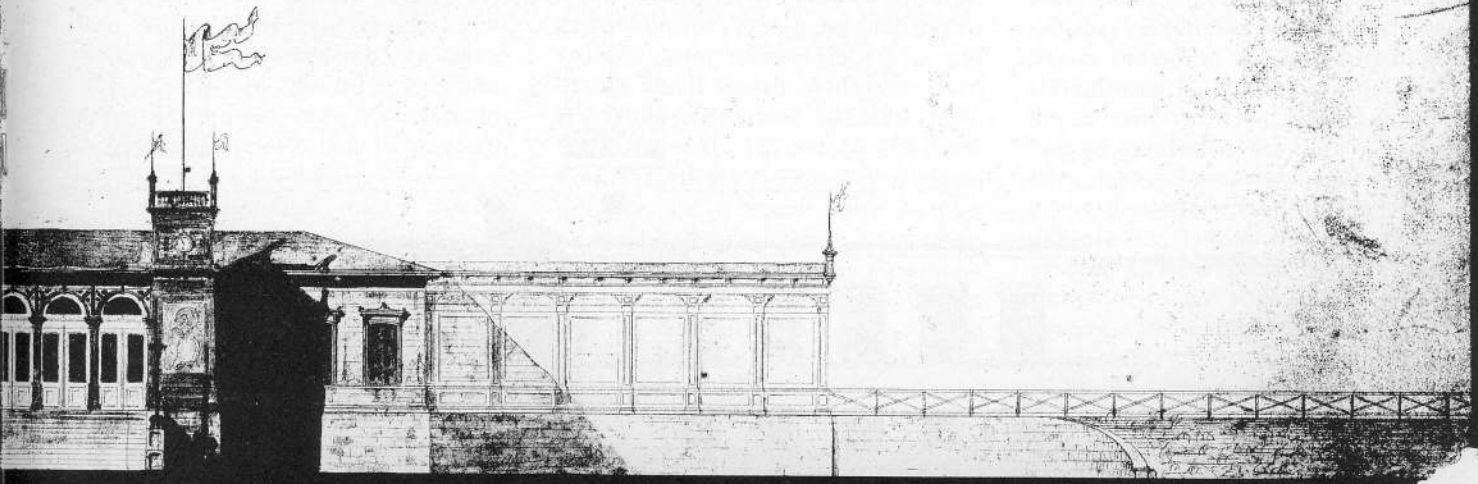
Tegning af Københavns stations hovedbygning, 1847, set fra vejfacade (denne side) og perronside (modsatte side). Affotografering af tegning opbevaret i RIGSARKIVET.

BILAG TIL SIGNALPOSTEN, 15. ÅRGANG, NUMMER 4.





Hovedbygning ved København Station

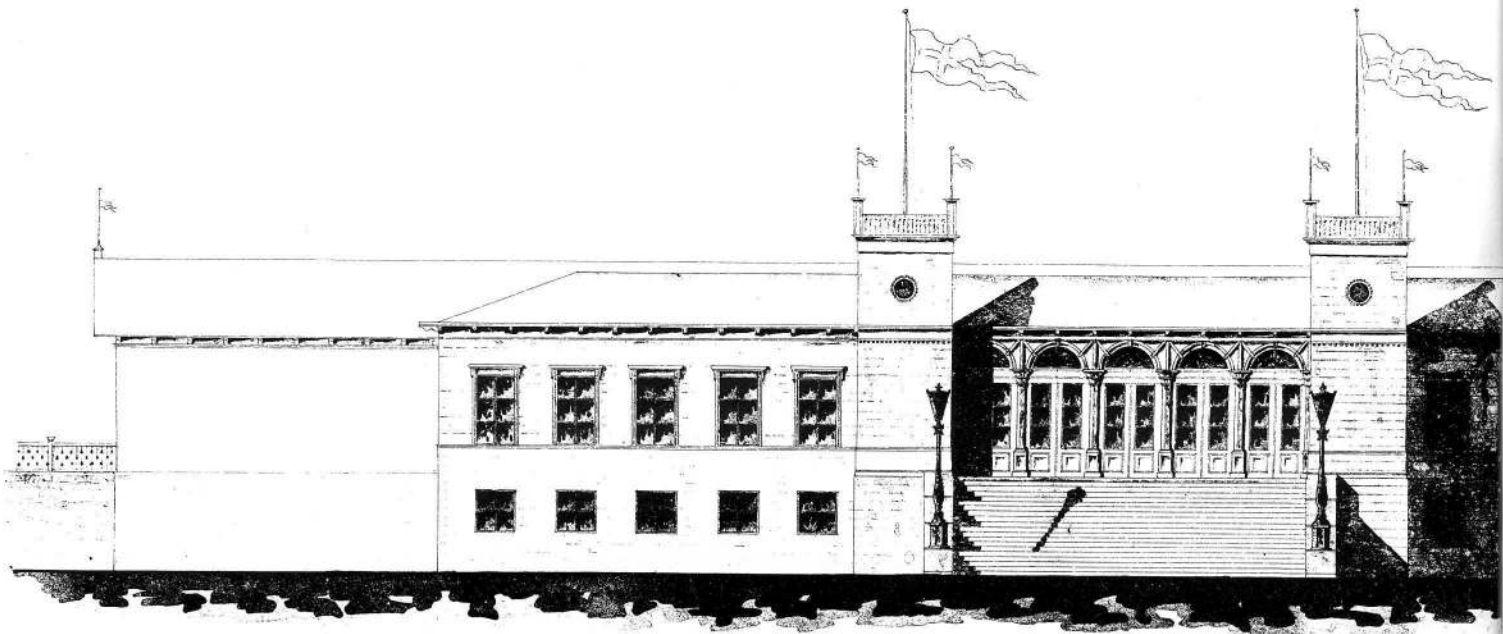


Handwritten signature and name: H. A. Jensen

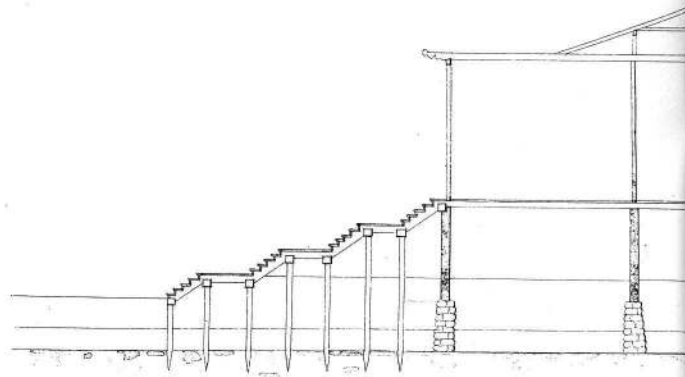
FIA. 1887

Hovedbygningen paa K

F



Profil



Maalestol



UHELD

TOG 1029s NEDBRUD -
26. JULI 1913 (1.del).

Lørdag den 26. juli 1913 var vejret overordentligt smukt og varmt. På Fredericia banegård og i færgenhavnen herskede der stor travlhed, som op ad dagen blev mere og mere udtalt. Lørdag var den store rejsedag, og udover de sædvanlige rejsende var der denne dag yderligere de ferierejsende, ikke så mange som i vore dage, men dog tilstrækkeligt til at sætte sit præg på trafikken.

Alt materiel måtte derfor tages i brug, og det kunne nok give problemer. På ugens andre dage var statsbanernes beholdning af truckpersonvogne tilstrækkelig til, at så godt som alle eksprestog kunne formeres af dette materiel, men på lørdage kneb det, således at der denne ugedag måtte indsættes 2-akslede personvogne i eksprestog for at tilvejebringe et tilstrækkeligt antal siddepladser til de forventede rejsende. Dette var tilladt i 1913. Statsbanerne bestræbte sig imidlertid på at undgå en sådan oprangering, såfremt den ikke fordrede al for megen ekstrakørsel og andre særforanstaltninger.

Eksprestog 1029, Fredericia afgang kl. 14.50 mod Esbjerg, var strækningens hurtigste tog med standsning undervejs kun i Kolding og Lunderskov. Toget blev i folkemunde kaldt "Emigranten", fordi det i Esbjerg havde forbin-

delse med Det Forenede Dampskibsselskabs damper til England. Det befordrede rejsende i gennemgående vogne fra København og bestod herudover normalt af vogne indgået til Fredericia i tog 934 fra Aarhus.

Denne lørdag adskilte sig ikke fra mange andre sommerlørdage. Trafikken gik sin gang, færgerne sejlede som sædvanligt og bragte blandt andet lukket godsvogn litra Q 34468, ankommet til Strib i tog 6001, og EM 2151 og AS 283, ankommet til Strib i tog 636 til Fredericia. De 3 vogne blev samlet og med rangermaskine kørt til et depotspor, hvor de blev sammenkoblet med 3 forstærkningsvogne, der også skulle indsættes i tog 1029 i Fredericia, nemlig CB 466 og CB 1003, ligesom godsvognen Q 34468 2-akslede, samt AA 20, der var en truckkupevogn. Herefter afventedes ankomsten af tog 934 fra Aarhus, hvis fire bageste vogne - CN 11049, AN 447, CM 10277 og CM 10226 - alle truckgennemgangsvogne, også skulle indgå i tog 1029.

Efter at tog 934 noget forsinket var ankommet til Fredericia, blev tog 1029 herefter samlet i hovedsporet. Trækraften var normalt én K-maskine, men denne lørdag var det blevet besluttet på grund af togets størrelse, at medgive en A-maskine som forspandsmaskine, hvorved køretiderne skulle kunne overholdes. Rækkefølgen af maskinerne blev herefter

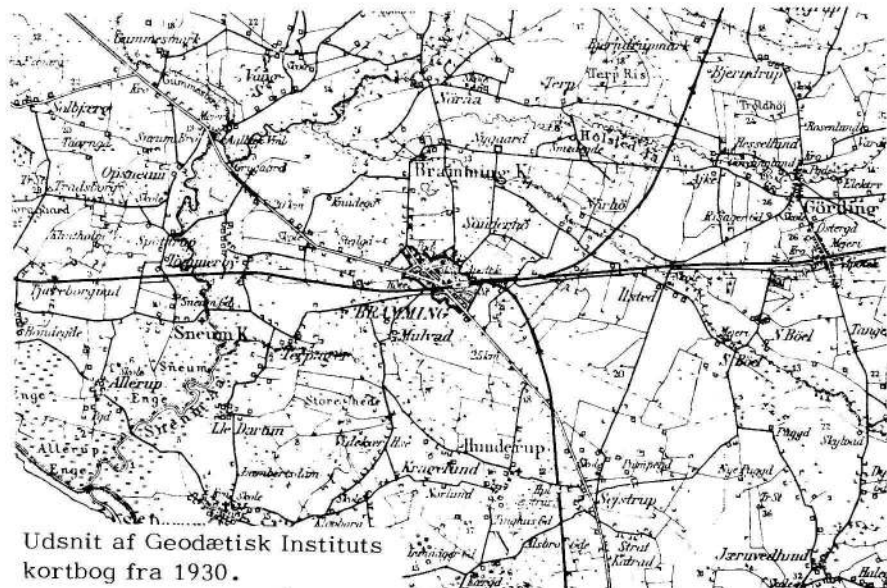
forrest K 505 (der normalt skulle have fremført toget alene) og derefter A 154, der var indgået til Fredericia fra Esbjerg den 23. juli og ikke havde været brugt i de mellemtiliggende dage. Forinden turen fra Esbjerg til Fredericia havde maskinen henstået i remisen i Esbjerg i længere tid uden at have været anvendt.

Kl. 15.06 afgik tog 1029 fra Fredericia, 16 minutter forsinket. Lokomotivfører C.F. Pedersen var fører af den forreste maskine og således ansvarlig for kørslen. Bageste maskine førtes af lokomotivfyrbøder R. H. Rasmussen, der kørte som fører i reserveturen. Togpersonalet bestod af 1 togfører, 4 togbetjente (hvoraf dog kun 2 var tjenstgørende mellem Fredericia og Lunderskov, hvor de skulle forlade toget for at gøre tjeneste i tog 1031) samt 1 pakmester. Det samlede antal pladser i toget var 13 I kl., 93 II kl. og 300 III kl. Ved afgang fra Fredericia var der 6 rejsende på I, 84 på II og 256 på III klasse.

Straks efter afgang fra Fredericia blev togets hastighed sat op på den højst tilladelige, hvorved den planmæssige køretid på 20 minutter til Kolding kunne overholdes.

Ifølge køreplanen skulle toget have 1 minuts ophold i Kolding, men tiden kunne på grund af de mange rejsende ikke overholdes. Der medgik 2 minutter til opholdet, og afgang fra Kolding fandt derfor først sted kl. 15.28. Toget var nu 18 minutter forsinket. Antallet af rejsende var henholdsvis 4, 72 og 190 på de tre vognklasser.

Tog 1029 ankom til Lunderskov kl. 15.40 efter at der var vundet 3 minutter på kørslen fra Kolding. Der var således kørt godt til, men uden at den for strækningen højst tilladte hastighed var overskredet. Ifølge køreplanen skulle toget have et ophold i Lunderskov på 4 minutter, idet der var forbindelse med et syd fra kommende eksprestog, ligesom der fandt nogen udveksling sted af rejsegods. Allerede kl. 15.43 afgik toget imidlertid mod Esbjerg uden flere planmæssige standsninger undervejs og med gode muligheder for at indhente en ret god del af forsinkelsen. Antallet af rejsende var nu 4 på I, 75 på II og 200 på III klasse.



Udsnit af Geodætisk Instituts kortbog fra 1930.

For at indhente forsinkelsen blev togets fart derfor sat godt op og kl. 15.49 passeredes Andst holdsplads. Portør Hans Hansen, der havde stationsvagt, syntes godt nok toget havde større fart på end sædvanligt, men hæftede sig ikke yderligere ved det.

På Vejen station havde assistent Møller vagten. Også han fandt at tog 1029 kørte med en højere fart end ellers, måske endda lidt over det tilladte ved passage af stationerne (75 km/h). Assistent J. A. Weilling i Brørup undrede sig også over togets fart, han kunne konstatere, at en betydelig del af forsinkelsen allerede nu var indhentet. Formand N. A. Jensen, der opholdt sig på perronen under togets passage, mente det kørte med mindst 120 km/h, hvilket assistent Weilling dog langt fra mente var rigtigt.

På Holsted station sad stationsforstander Rosenberg og drak kaffe med familien. Da tog 1029 passerede stationen rystede bygningen - forekom det ham - mere end sædvanligt, når et gennemkørende tog kørte igennem. Også assistent Lars Madsen Nielsen, der havde stationsvagten, fandt togets fart høj, han mente endog aldrig at have set det køre så stærkt nogensinde før.

Togets hurtige kørsel bevirkede, at der opstod en stor støvsky efter det, og assistent Jørgen Christian Rasmussen, der havde vagten på Gørding station, dækkede sig derfor under togets passage af stationen bag døren til rejsegodsekspeditionen. Han mente nok at farten var høj, men gjorde sig iøvrigt ingen tanker om, hvor hurtigt det blev kørt.

Inde i toget bemærkede nogle passagerer også, at kørslen blev forceret, hvilket uden besvær var muligt med de to maskiner, der fremførte toget. En del af de rejsende var udlændinge, nogle tyskere der var steget på toget i Lunderskov, andre danskere, hvoraf nogle agtede sig så langt væk som til Australien. Togets tilnavn "Emigranten" passede således rigtig godt.

Allerede ved togets afgang var der, som det fremgår af det foregående, mange rejsende. Dette fik en passager, fotograf Hans Søfelde fra Odense, der var på vej til Fanø, til at forlade den kupe i den næstsidste personvogn, han



allerede havde taget plads i, klemte sig forbi de mange rejsende, der stod op i sidegangen, og nå hen til forperronen i vognen, hvor ind- og udstigning fandt sted. Her fandtes et klapsæde, som han benyttede, men opholdet her var ikke behageligt, store støvmasser hvirvledes op under kørslen og trængte ind til trods for at alle vinduer var lukkede. Efter afgang fra Lunderskov syntes fotograf Søfelde, at støvplagen blev endnu værre og togets gang noget urolig, hvorfor han søgte ind i vognen for om muligt at finde en siddeplads i en af kupeerne, hvilket også lyk-

kedes for ham, men støvplagen var her ikke meget mindre end på udstigningsperronen.

I trediebageste vogns 3. forreste kupe sad driftsbestyrer A. C. Henriksen fra Nordsjællands Elektricitetsselskab på rejse til England. Da han var meget optaget af samtale med 5 engelske medrejsende bemærkede han ikke noget særligt under kørslen, men dette skyldtes måske også, at han var mere rejsevant end mange andre af togets passagerer.

Den 20-årige Ane Margrethe Larsen var derimod ikke rejsevant. Hun opholdt sig også i tre-





diebageste vogn og hun syntes i hvert tilfælde, at toget kørte med en god fart. En medrejsende herre bemærkede kort før passagen af Bramminge station: "Det kan nok være vi kører med en ordentlig fart, men det er de også nødt til, for der er kun 10 minutter til at vi skal være i Esbjerg". I næstsidste vogn sad fru Dorthea Elisabeth Christensen fra Hørdum med sin 4-årige søn, hun var ikke vant til at køre i tog, og hun syntes farten var uhyre stærk. Hun nævnte dette overfor søsteren Sorine Nielsen fra Esbjerg, der også var med i kupeen og overfor de øvrige rej-

sende, der forklarede at den høje fart skyldtes lokomotivførerens forsøg på at indhente forsinkelsen.

Christian Brandborg, der kørte i trediebageste vogn fandt også at farten var meget høj. Han åbnede et vindue nogen tid efter afgang fra Lunderskov, stak hovedet ud, men trak det hurtigt ind igen, da støv og småsten gjorde det umuligt at se noget som helst.

Også blandt togets øvrige rejsende gav den stærke fart anledning til omtale, og en del blev ængstelige. Men den omstændighed, at det støvede så meget var ikke noget usædvanligt dengang, da

grusballast var almindeligt forekommende.

Lokomotivpersonalet på de to maskiner, der fremførte tog 1029 gjorde sig naturligvis umage for at indhente forsinkelsen. Derfor blev der kørt godt til, men ingen steder indtil Lunderskov blev de fastsatte hastighedsgrænser overskredet.

Efter afgang fra Lunderskov kørtes igen med stor fart og fra toppen af bakken ca. 3 km øst for Holsted var damptilførslen uforandret. Begge maskiner havde regulatoren i midtstilling, K-maskinen det store spjæld åbent, A-maskinen det lille. Dog havde A-maskinen også det store spjæld åbent mellem Holsted og Gørding, hvorfor farten på denne strækning øgedes yderligere, hvorved de fastsatte hastighedsgrænser blev overskredet noget. Intet under derfor, at nogle af de rejsende fandt farten høj, ej heller at nogle vogne slingrede en del eller at støvplagen øgedes.

Afløsningsassistent L. Rasmussen var fungerende stationsbestyrer på Bramminge station. Han havde været ovre på 2. perron, men gik nu, da tog 1029 skulle til at passere, tilbage til 1. perron for at undgå støvskyen, der fulgte efter toget. Klokkeslettet for passagen var 16.11 og assistent Rasmussen gik ind på kontoret for at melde passagen til Tjæreborg og Esbjerg stationer, men inden meldingen var afgivet begyndte skinnekontaktklokken for Sneum bro pludselig at ringe, hvorfor assistent Rasmussen satte et stykke papir i knebelen for at standse ringningen, som han antog for at være fremkaldt af en fejl i ledningssystemet ligesom ved tidligere lejligheder. Derefter gik han til et andet telegrafapparat, hvorefter meldingen blev afgivet til Esbjerg, men han fik ikke noteret tidspunktet for telegrammets afsendelse, begivenhederne tog nu pludselig fart.

Ib V. Andersen

HUSK
IKKE AT GLEMME
AT FORNY
ABONNEMENT



RØGKAMMERSMULD

THE GREAT LITTLE TRAINS OF WALES

Sommerferien stod for døren. For andet år i træk agtede familien sig over Vesterhavet til England, der for os står som noget nær det

ideelle ferieland. Rejsen i 1979 var delt i to afsnit; 1 uge i motorbåd på Norfolk Broads og 1 uge i Wales.

Hvad der skulle ske i den første uge, var umuligt at planlægge, men derimod var det nok

værd at se på, hvad der bød sig af muligheder i Wales. Efter en del overvejelser blev de forskellige beslutninger taget, bl.a. hvor man ville bo, tanken var den at bo fast et sted og så køre ud derfra til de forskellige mål, men gerne ville besøge.

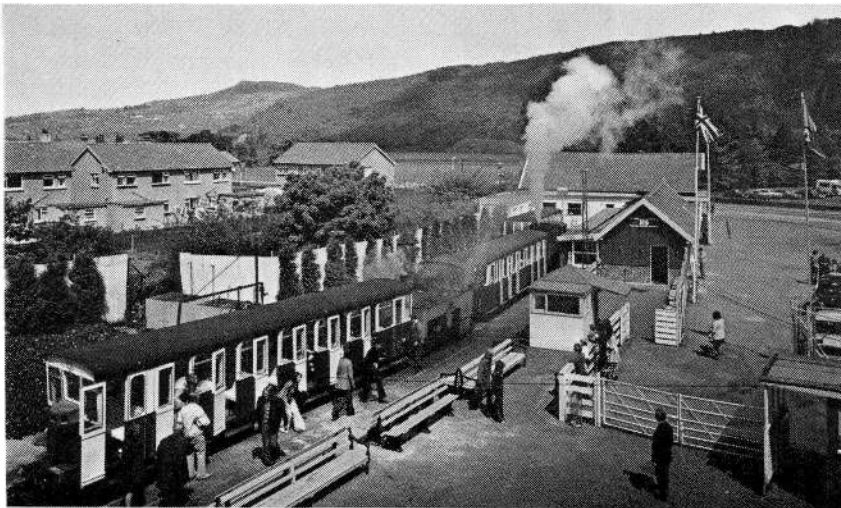
Medens forberedelserne stod på, blev det tilvejebragte brochurermateriale om Wales gennemgået. Forinden en sådan rejse påbegyndes, må man i store træk være klar over, hvad man vil, og under denne gennemgang stødte vi pludselig på en side i en brochure med overskriften: Narrow Gauge Railways, Wildlife Parks, Slate Caverns. Alle 3 overskrifters indhold kom vi senere til at stifte nærmere bekendtskab med, men her vil vi kun beskæftige os med "Narrow Gauge Railways", en spændende overskrift for en jernbaneinteresseret.

Efter en omtale af, hvad man kunne se og opleve, var anført en adresse, hvortil man kunne skrive efter nærmere oplysninger samt en køreplan. Det kostede kun et lille brev og et frimærke og var forhåbentlig ulejligheden værd. Det største problem var nok, om svaret kunne nå frem inden afrejsen fra Danmark, det tidligere års erfaringer med det engelske (og måske også det danske) postvæsen havde ikke været så gode.

Svaret fra Wales kom forbavsende hurtigt, og hvad fik man så tilsendt? Jo, en folder med en omtale af de i alt 11 baner, der omfattes af denne artikels overskrift samt køreplaner for banerne. Og med dette materiale i bagagen begyndte ferierejsen til England anno 1979.

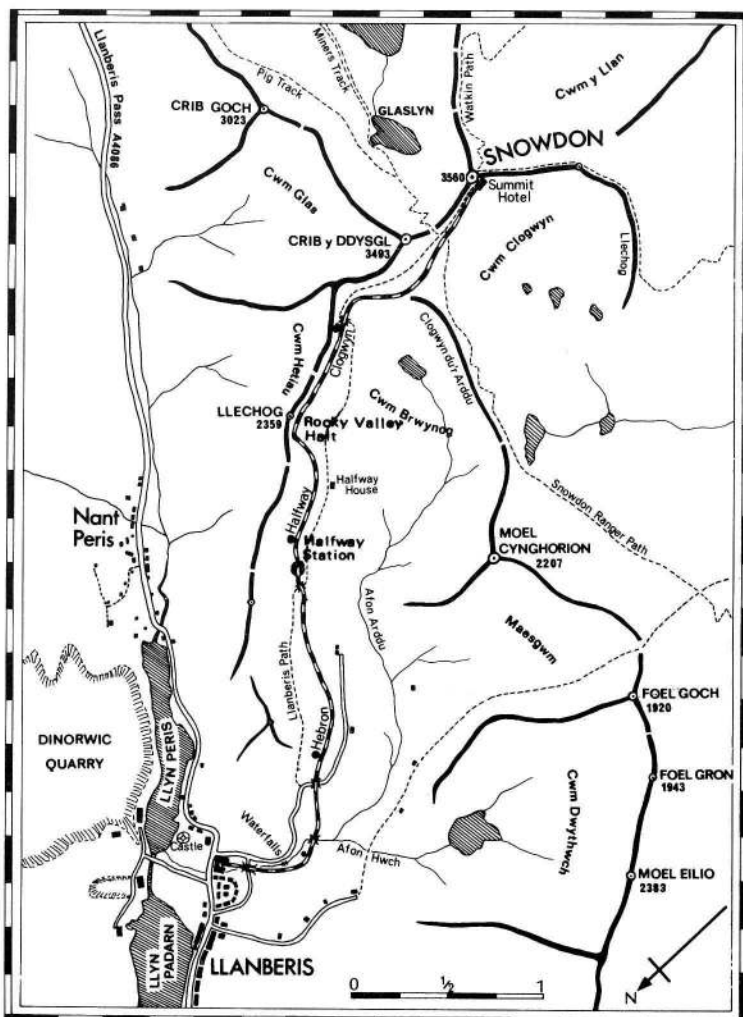
I modsætning til i Danmark, var vejret i England udmærket og ligeså i Wales, hvortil vi ankom efter en uges vellykket bådsejls. Meget heldigt blev indkvarteringen som forud planlagt klaret i det udsete område - bed and breakfast til særdeles rimelig pris - således at man tidligt en søndag eftermiddag kunne tage hul på ferieoplevelserne i Wales.

Da ingen i familien havde noget specielt ønske eller forslag på dette tidspunkt, foreslog under-



Snowdon Mountain Railway, Llanberis Station

S.0763





tegnede at man jo kunne se, hvor den nærmeste veteranjernbane befandt sig. Hvis afstanden dertil ikke var for stor, kunne man køre derhen og se, hvad det var for noget og eventuelt køre en tur. I forvejen var det blevet bestemt, at der om mandagen skulle være udflugt til Snowdon Mountain Railway, den skulle det altså ikke være, men der var jo også 10 andre muligheder.

En undersøgelse af det medbragte materiale viste, at nærmeste veteranjernbane fandtes ved byen Bala (Bala Lake Railway), og at afstanden dertil var ca. 25 kilometer. Ankommet dertil var det ikke muligt at finde tegn på en jernbane nogetsteds, men parkeringsvagten på parkeringspladsen vidste besked. Stationen lå noget udenfor byen, ca. 20 minutters

gang væk, hvilket viste sig at passe ganske godt.

Inden vi nåede frem til stationen, forkyndte en sig nærmende røgsky, at et tog var under indkørsel, og det holdt allerede ved perronen, da vi nåede frem. Og hvilket tog? Tilsyneladende et normalt tog, men kun i halv størrelse bestående af et lille 2-koblet sadeltanklokomotiv samt 2 lukkede og 2 åbne personboggievogne.

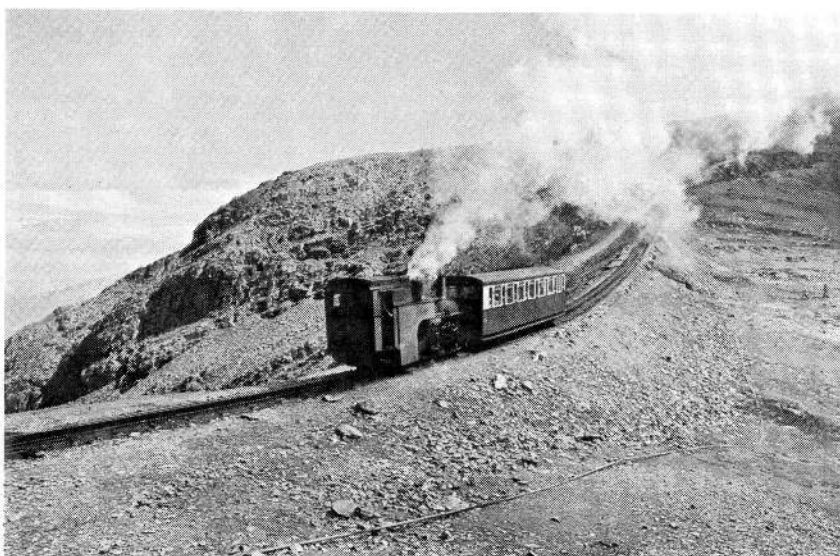
Straks efter ankomsten løb maskinen om og var hurtigt retvendt klar til afgang mod den anden endestation, der hedder noget så ligetil som Llanuwchllyn P. Familien besteg toget, og snart efter kørte man med forbavsende god fart afsted langs med Bala Lake, der kunne ses fra banen det meste af strækningen. Undervejs var der én station (holdeplads), men el-

lers ingen ophold. Ved ankomsten til endestationen skyndte jeg mig hurtigt ud af den åbne personvogn, vi havde kørt i, for at fotografere lokomotivet alene under rangeringen og sammen med stammen, og det lykkedes også at få nogle billeder, men ikke så mange, da lokomotivet hurtigt forsvandt ind i den nærliggende remise.

Vi skulle tilbage igen, og jeg regnede med at maskinen var kørt i hus for at få vand og kul, og når det var overstået igen kørte for toget. Men sådan gik det ikke, den nydeligste miniature MY blev nu startet op og forspændt toget til tilbageturen, der forøvrigt nu kun bestod af 3 vogne. Og så gik det afsted nogenlunde, som da damplokomotivet fremførte toget. Tilbage ved udgangspunktet blev der lejlighed til nogle spørgsmål til det tjenstgørende "personale", men desværre fik jeg ingen oplysninger om damplokomotivet, og om diesellokomotivet kun dette, at det var bygget specielt til banen i 1973. Efter denne oplysning fik man så en mistanke om, at det var så som så med "veteranbanen", hvilket straks efter blev bekræftet af brochurens oplysninger, hvorefter Bala Lake Railway var anlagt på en del af den gamle Great Western Railway. Sporvidden på "veteranbanen" var 1 ft. 11 1/2 inch (600 mm). Om årsagen til ombytning af damplokomotivet med diesellokomotivet blev det oplyst, at første og sidste tog hver dag blev kørt med diesel og resten med damp, så var der tid til at klargøre og opfyre damplokomotivet indenfor normal arbejdstid.

Dagen efter gjaldt dagens besøg den berømte Snowdon Mountain Railway, og det blev en virkelig oplevelse, selvom driften på grund af reparation af sporet var indstillet på den øverste fjerdedel af banen. Alene maskindepotet ved udgangsstationen i Llanberis var en oplevelse, her var 7 maskiner under opfyring til dagens tog.

Selve kørslen på banen, der er en tandhjulsbane og den eneste i Storbritanien, var en stor oplevelse. Hvert tog bestod af 1 vogn og 1 damplokomotiv. Togafgang kunne først finde sted, når alle pladser i et tog var besat, og dette kunne bevirke ændringer i køreplanen med kort varsel. Omvendt viste det sig også, at afgang kunne blive dubleret, når der var til-



strækkeligt mange rejsende, som tilfældet var, den dag vi besøgte banen. Køreturen mindede mest af alt om rutschebanen i Tivoli (i henholdsvis op resp. nedadgående retning). Der findes 3 mellemstationer (nævnt nedefra: Hebron, Halfway og Clogwyn) alle med krydsningsspor. På Halfway station måtte der tages vand. Vi kom ikke længere end til Clogwyn station, hvor der var 1/2 times ophold, hvorunder man kunne gå frit omkring og beundre udsigten, banen og materiellet. Vejret var lidt skyet under vort ophold, men udsigten betagende. Tid blev der også til at kikke lidt på materiellet. Damplokomotiverne er ikke så store, men ret gamle og bygget i Schweiz. Det ældste årstal på en byggeplade, jeg fik mulighed for at se, var 1896. Maskinerne er meget specielle med skråtstillet kedel og et noget kompliceret gangtøj, alt i alt en maskintype, som nok nærmere burde beskrives i en separat artikel, udarbejdet af en fagmand.

Under opholdet benyttede lokomotivpersonalet lejligheden til at rense fyr; aske og slagger blev kastet ud ved siden af maskinen, så man skulle passe på ikke at komme for tæt på til den side, hvor det foregik. Nedturen var naturligvis ikke så belastende for lokomotivet som opturen, men trafikken på hver station stor, - oftest 2 tog på krydsningssporet (det var hvad der kunne være) og 2 tog i hovedsporet. Måske var trafikken lidt mere sammentrængt på grund af, at der ikke kunne køres helt til toppen.

Efter turen med bjergbanen kørte familien til øen Angelsey, man var nu ikke indstillet på mere kørsel med "veteranjernbaner". På tilbageturen blev der gjort ophold ved Llanberis Lake. Her dukkede pludselig på den modsatte søbred - desværre for langt væk - et pænt lille tog op, trukket af et lille damplokomotiv (Llanberis Lake Railway). Grundet afstanden kunne vi desværre ikke se det rigtigt og der blev desværre ikke lejlighed til at køre med det.

En af de følgende dage fik vi et glimt af The Festinog Railway, men til noget nærmere kik blev det ikke, det var "ruindag", så det drejede sig om gamle borge og ruiner. Senere på dagen var der imidlertid en svag mulighed for at

komme til at se The Talyllyn Railway, men desværre var tiden for knap, så det nåedes ikke.

Ferien i England og Wales blev en stor succes både ud fra et almindeligt feriensynspunkt og også med hensyn til "veteranbanerne". En rejse til Wales for at se på jernbaner kan varmt anbefales enhver med interesse for gamle tog og særprægede jernbaneforhold; er vejrforholdene ikke alt for uheldige, garanteres for en helt usædvanlig og udbytterig rejse.

Ib V. Andersen

JERNBANEN PÅ ISLAND.

INDLEDNING

"Vrøvl!" vil nogen sikkert hævde efter at have set overskriften, "enhver ved da, at der ikke findes jernbaner på Island."

SIGNALPOSTENS læsere har imidlertid for år tilbage stiftet bekendtskab med faktummet: Islands jernbane. Dengang bragte bladet et uidentificeret billede af et smalsporet damploko (1), og mange læsere genkendte lokoet fra bogen "Farvel til Damphesten" og kunne identificere det som værende "Pionér" (2).

Der er siden kommet så meget nyt frem om "Pionér" og jernbanen på Island, at det vil være på sin plads at føre historien up to date, ikke mindst fordi mange jernbaneinteresserede har en lille svaghed netop for fjerne og ukendte baner som den islandske - af nogle kaldet "Øbaner".

Rent historisk har Island og Danmark haft et vist fællesskab, således blandt andet fælles konger indtil engang under sidste krig. Det er derfor naturligt, at man på Island har søgt mod Danmark, når der f.eks. var et større entreprenørarbejde, der ikke kunne klares lokalt. Også artiklens fig. 1 er et bevis på dansk indflydelse; kortet er nemlig udarbejdet af vort hjemlige Geodætisk Institut.

"MINØR" OG "PIONÉR" PÅ ISLAND

Havnen i Reykjavik trængte først i dette århundrede til at moderniseres. Den bestod af gamle pælebroer, og man ønskede et tidssvarende havneanlæg med kajer og beskyttelsesmoler af sten. Arbejdet gik til det danske ingeniørfirma, N. C. Monberg, der medbragte alt til faget hørende fra Danmark, blandt andet en komplet 900 mm tipvognsbane. Det første damploko til banen hed "Mi-



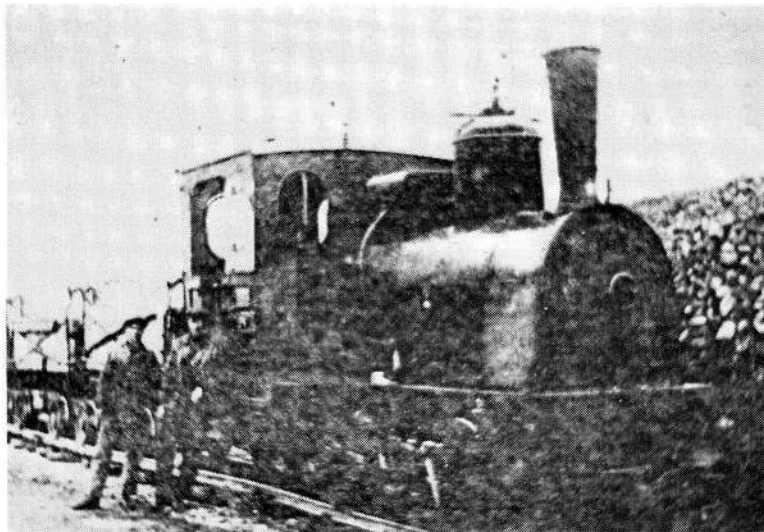
Islands Jernbane, tegnet af "Pionér"s fører P. Ásmundsson på et Geodætisk Institut kort fra 1902. Stregerne i havet markerer de senere moler. Ingen målestok. (Affoto).

nør", og det ankom i marts 1913 og sattes i drift i april. Det andet loko var "Pionér" og det ankom et par måneder senere.

Arbejdet varede til 1917, og så længe havde lokomotiverne nu travlt med at slæbe sten til molerne og grus til opfyldning af havnens bagland. I 1916 - endnu inden arbejdet var helt færdigt - måtte "Minør" dog tages ud af driften på grund af svageligt helbred, men "Pionér" fortsatte alene.

Da arbejdet var færdigt i 1917, købte islændingene en stor del af entreprenørmateriellet, bl. a. nogle kraner og de to lokomotiver, så man nu var rustet til selv at forestå kommende udvidelser af havnen. Monberg har sikkert også været glad: det var jo ulige lettere at slæbe kontanter hjem end at skulle hjemtage en hel jernbane. Navnlig må det have været en tilfredsstillelse at slippe af med "Minør", der på det tidspunkt var hensat defekt.

Islændingene indsmurte den og anbragte den i et materieldepot på havnen. "Pionér" derimod fortsatte sin dont. Efter anstrengelserne med havnebyggeriet kunne den nu slappe af et par år med lejlighedsvis kørsel mellem kaj og forskellige pakhuse og lagerpladser på havnen og i de nærme-



1915. Under havnearbejdet måtte togene dog også flytte kul fra skib til lagerplads ved havnen. Kullene ses til højre. P. Ásmundsson står ved lokoet. Han er i lære? Lokoføreren hedder Karl Nielsen, og efter navnet at dømme er han dansk. (Affoto).

ste omgivelser langs banen. Der var tale om varegrupper som kul, tømmer, olie, mel og kød.

Det var i denne periode begrænset, hvad der skulle køres af sten og grus til havnebyggeriet, men hele den oprindelige entreprenørbane lå endnu, og i 1920 blev der brug for den igen. "Pionér" måtte nu i to år slæbe grus og stentog til havnens anden etape, der var færdig i 1922. Lokoet var

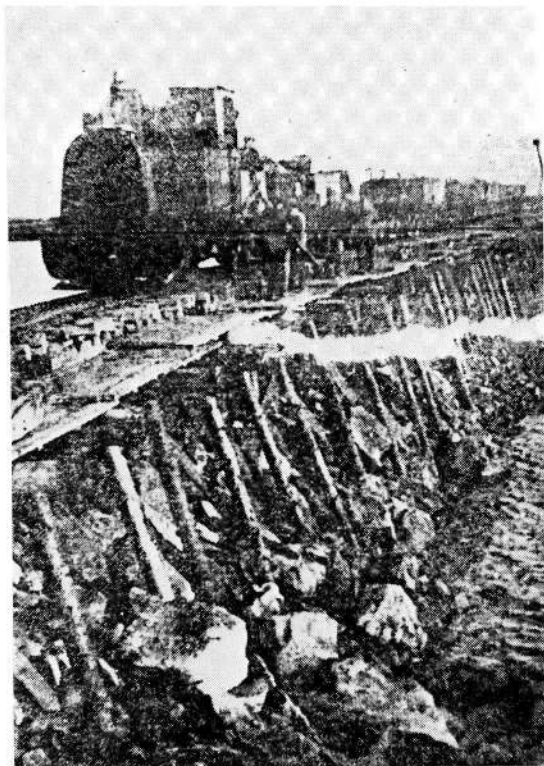
nu islandsk-ejet, og islændingene stod selv for arbejdet.

Der kom nu igen et par rolige år for "Pionér" med lokal godskørsel på havnen, men i perioden 1925-28 udførtes tredje etape af havnebyggeriet, og "Pionér" trak læsset, men for sidste gang. Andre entreprenørmaskiner, lastbiler samt det islandske vejnet var nu så effektive, at Reykjaviks bane kunne nedlægges. Ligesom "Minør" blev "Pionér" ikke hugget op, men indsmurt og hensat.

I 1961 fejrede Reykjavik 175 års byjubilæum og ved den lejlighed blev "Pionér" hentet frem og udstillet (på havneområdet?) som et minde om Islands jernbane og måske også om islændingenes gamle drøm om en rigtig jernbane. Denne skulle i givet fald have gået fra Reykjavik til Selfoss med sidebane til en ikke navngiven lokalitet (3).

Efter festlighederne kom lokoet på museum, men det måtte stå udendørs. Efter ti år i det fri så det ud som, nå ja, - andet fritlevende jernbaneklubsmateriel. Imidlertid fik museet bygget hus til "Pionér" og sat den smukt i stand, og ikke nok med det, men den blev også repareret til dels med dele fra "Minør" (som stadig står i sit skur i havnen), så den i dag er køreklar! Der er dog fra officiel side ingen planer om at køre med den, selv om islandske kilder har nævnt det.

Manden bag restaureringen er ingen ringere end lokoets fører



1914. Tog på en af pælebroerne, der senere blev til mole. Der er allerede fyldt godt op med sten. (Affoto).

gennem mange år, Páll Ásmundsson. Han startede som ung i 1917 som fyrbøder på havneanlægget - sikkert i lære hos en af de medbragte danske lokomotivførere. Hurtigt lærte han kunsten og blev selv lokofører, og han har siden kørt "Pionér" og fra 1928 passet både "Minør" og "Pionér" i deres skur. Det var også Ásmundsson, der malede "Pionér" op til jubilæet i 1961 og igen satte den i stand som museumsklenodie i 1972.

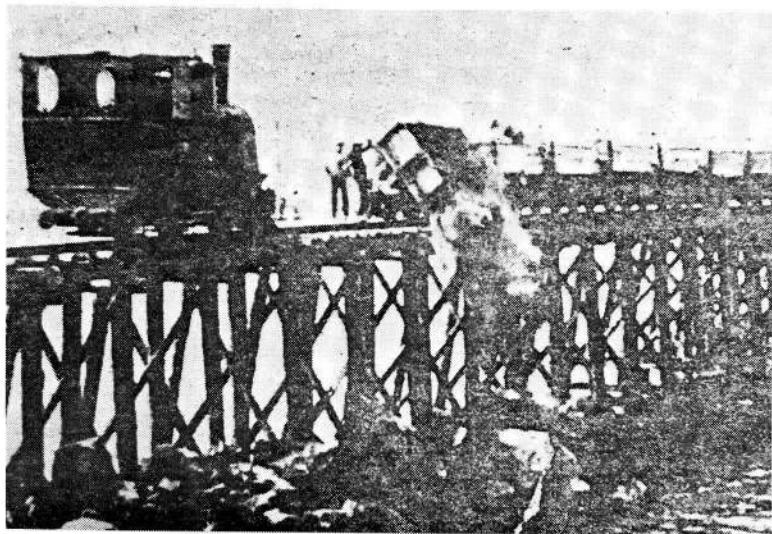
Museet, som "Pionér" står på, hedder Árbæjarsafn og ligger i Árbær i Reykjavík; det kaldes også Reykjavík Museum! "Minør"s position kendes ikke, men også den er inden for de seneste år igen behandlet mod den tiltagende oprustning.

BANENS UDFORMNING - KØRSLEN

Banen udgik syd for byen ved en stor grusgrav, fig. 1. Efter 500 meter nåedes et omløb/krydsningsspor, hvorfra man kunne komme både vest omkring byen til vestmolen og øst om byen til østmolen. Sidstnævnte spor havde en gren til havnepladsen. Sporene kom således til at gå i en stor bue uden om det dengang bebyggede byområde, således at man undgik at skulle køre gennem byen. Der var tilsyneladende ingen forbindelse fra havnepladsen til østmolen direkte. I forbindelse med østmole-sporet lå dels remise og værksted, dels et sidespor til stenbruddet. Molesporene lå fra starten på pælebroer i vandet, indtil der var tipet så meget stenmateriale, at sporene kunne få fast grund under fødderne.

Sporvidden var 900 mm. Banelængden var 12 km (5). Sporet var ret kraftigt og lå godt, men det var jo også ret permanent. Der nævnes hastigheder på op til 50 km/h (3), og togene kunne være temmelig tunge. Der er nævnt op til otte stentog daglig eller 17 grustog daglig. Sidstnævnte på op til 27 vogne. Bestemt ikke nogen lille bane. Største stigning 1:40 og mindste kurveradius 55 m.

Sikringsanlæg fandtes ikke (det var nu også kun i banens første år, der kørtes med to tog). Ikke engang vejoverkørslerne var sikrede i banens levetid, så lidt som man i mørketiden kørte med



1916. Der tippes sten fra en af de andre moler, hvor man er kommet knap så langt. (Affoto).

lys (anvendeligt lys). Der nævnes dog intet om ulykker.

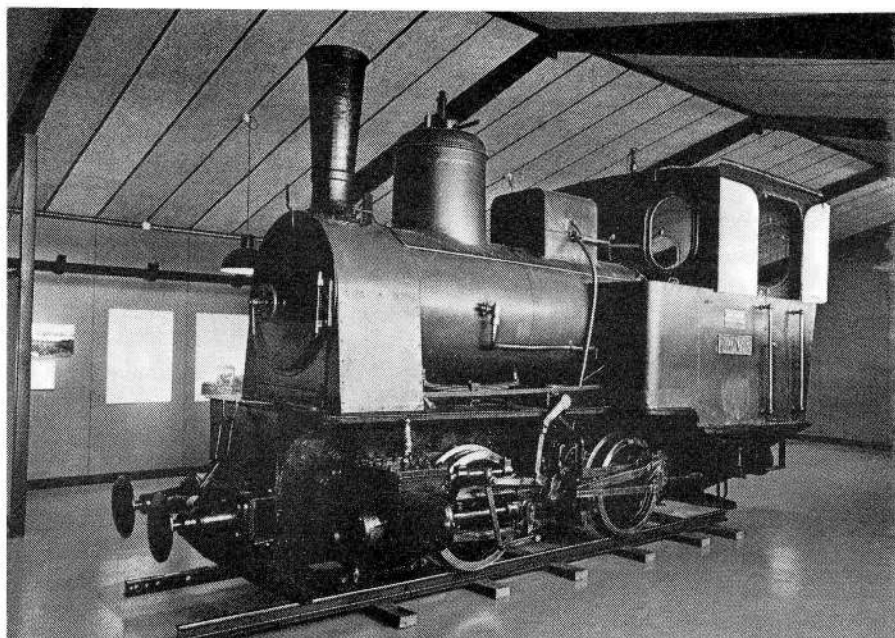
Kørslen indstillede som nævnt i 1928, men banen fik lov at ligge til først i 1930'erne inden den blev taget op.

De flyttelige grusspor samt diverse sidespor på lagerpladser m.v. er ikke vist på sporplanen. Denne skyldes iøvrigt nævnte P. Ásmundsson.

LOKOMOTIVERNE - FORHISTORIE OG DATA

Lokomotivernes oprindelse fortaber sig i det uviste. Begge er godt nok stadig udstyret med deres fabriksplader, og her læses for

"Pionér" byggenummer 1591 og byggeår 1910 (4). "Minør" skulle være 1592/1910. Begge loko af Arnold Jung fabrikat. De skulle være ens med kedeltryk på 12 ato, hedeflade 29,3 m². 2-koblede var de også begge. Efter udseendet at dømme passer byggeåret 1910 næppe. "Minør" kunne vel ikke være slidt op i 1916 efter kun seks års tjeneste. Islendingene angiver da også den som værende noget ældre, nemlig som: "smiðuð i þýskalandi 1897" (smedet i Tyskland) (6). En islandsk avisartikel angiver imidlertid lokomotiverne som værende bygget i 1892 - samme resultat kommer en svensk forsker også til (3). I 1910 har



1978: "Pionér" på museet i Reykjavík i den nyindrettede hal. Postkort.

lokomotiverne så fået nye kedler, og samtidig er byggenummeret hugget af fabrikspladen og erstattet med den nye kedels nummer. Det ses tydeligt i kilde (4), at de oprindelige ophøjede tal er borte. Det oprindelige byggenummer fra 1892 kendes ikke (og oplysninger om sagen modtages gerne af redaktionen).

Før "Pionér" kom til Island, kørte den en overgang jord ved Østerport station. Allerede dengang var N.C. Monberg ejer. Det var et billede fra dette arbejde, der var i SP. Hvad "Pionér" tidligere har bedrevet er uvidst. "Minør" nævnes første gang i 1915, hvor N.C. Monberg står som ejer. Maskinen var da hjemmehørende i København, hvilket dog ingenlunde udelukker, at den arbejdede i Reykjavik. Islændingene købte som tidligere nævnt først begge loko i 1917, - og man kan sige, at de har passet på dem siden!

ANDRE LOKO PÅ ISLAND

De islandske havnemyndigheder har overfor mig benægtet, at der har kørt andre damploko på Island. Der foreligger imidlertid oplysning om mindst seks danske loko på Island, dog i dansk regi. På Island indrømmer man dog, at der har været andre baner, men kun til manuel drift. Tilmed kommer det faktum, at Pedershåb har solgt et motorloko til Island (7). Modtager var J. Thorlakson & Normann i Reykjavik. De herrer må antages at være entreprenører (indtil andet er oplyst). Tager jeg ikke meget fejl drejer det sig om Pedershåb 177/10906 fra 1937. Sporvidden var 900 mm passende til den dog forlængst optagne jernbane på Island, men måske, at firmaet har købt af banens spor og vogne?

Kildemateriale, supplerende litteratur samt henvisninger fra teksten:

- (1) SIGNALPOSTEN nr. 5/1970
- (2) SIGNALPOSTEN nr. 6/1970
- (3) TÅG nr. 7/1978 (Svenska Järnvägsklubbens medlemsblad)
- (4) Nordens Järnvägar 1974, sidste side.
- (5) Artikel på islandsk i islandsk dagblad. Jeg kan ligeså godt indrømme, at jeg desværre ikke kan læse artiklen. Er

der blandt læserne nogen der kan hjælpe mig med f.eks. at få artiklen indlæst på bånd, hører jeg gerne nærmere. Der er fire sider i A3, hvilket nok er for stor en mundfuld skriftligt?

- (6) Postkort fra Islands Museum.
- (7) Peter Andersen, Smalsporede industrimotorloko, 3. del, side 65.

Artiklen i TÅG 7/1978 vil kunne give supplerende oplysninger.

Jeg skal beklage kvaliteten af af-fotoene og kan oplyse, at de er af-fotograferet efter en kopi af en avis. Under sådanne omstændigheder kan billederne næppe blive stort bedre.

Bent Hansen

OLIEBORING PR. DAMPLOKOMOTIV

Dette er historien om tre A-maskinekedlers medvirken i olieeftersøgning på dansk jord midt i 1930'erne.

Først forhistorien: I løbet af 1920'erne lykkedes det danske geologer at vække interessen for at foretage borer efter olie på dansk jord. I det store udland, især USA, var der udviklet geofysiske metoder til udforskning af strukturerne i den skjulte undergrund, og sådanne metoder blev fra begyndelsen af 1930'erne også anvendt i Danmark af indkaldte prospekteringselskaber.

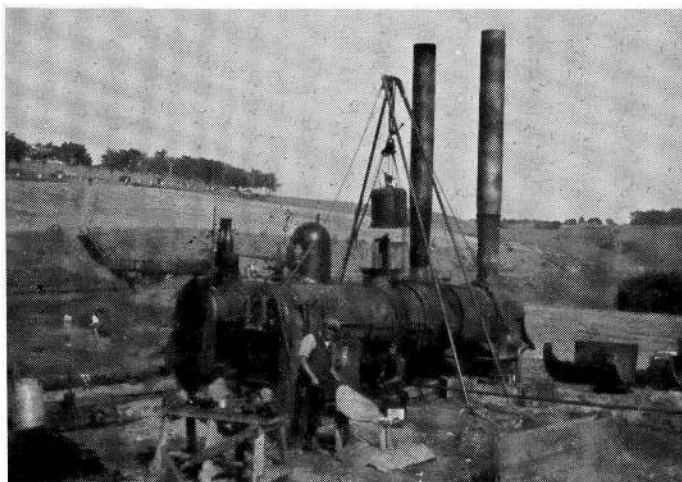
I "Danmarks Natur", bind 1, side 108-113 (Politikens forlag,

1967) er forholdene omkring olieeftersøgningen i Danmark i 1920'erne og 1930'erne udførligt omtalt.

En dansk ingeniør, K. Østman, hørte i 1933 om mulighederne for at finde værdier i den danske undergrund og henvendte sig til en amerikansk olieingeniør, Ravlin, der kom til Danmark i 1934 og udgav sig for en af USAs mest benyttede olieeksperter. Han opnåede hurtigt en kortvarig eneret til eftersøgning af råstoffer i undergrunden og garanti for en 50-årig eneret på eftersøgning og udnyttelse, hvis han fandt et enkelt af de råstoffer, der var omtalt i den dengang gældende råstoflov.

På grundlag af resultaterne af de geofysiske undersøgelser blev et punkt vest for Kolding udpeget som det bedst egnede for den første boring efter moderne metoder. Stedet ligger lige ved Kolding Å i den såkaldte Alpedal (omtrent der, hvor der nu ligger et vandkraftværk), nær landsbyen Harte, der har givet boringen dens navn: Harte 1.

Ved olieboring sidder boret ("skæret") på en "stamme" af hule stålrør. Efterhånden som man kommer dybere ned, sættes der flere stålrør på ved hjælp af spil og taljer i boretårnet. Gennem den hule stamme presses en lervælling til afkøling af skæret, og dette bore-mudder kommer op til overfladen igen sammen med stykker af de gennemborede geologiske lag. Borets stamme ender foroven i et "drejebord", der ved at blive drejet rundt af en maskine eller motor igen drejer boret rundt nede i dybet. Nutildags bruger man mest



Fra boringen Harte 1. Kedlerne fra A 132 og 139, af hvilke den nærmeste er under opstilling eller reparation, ca. 1936.

store dieselmotorer til at trække drejebordet og dermed boret rundt med. Men ved boringen Harte 1 blev der brugt en dampmaskine, der fik sin damp fra 2 lokomotivkedler. Efter flytning til et nyt borested i nærheden (Harte 2) fik man yderligere 1 lokomotivkedel. Det er disse 3 kedler, det følgende drejer sig om.

- - - - -

Skrivelse af 23. juli 1935 fra DSBs generaldirektorat til driftsingeniør K. Østman, Saltboringen, Harte pr. Kolding:

"I Anledning af Deres Skrivelse af 18. ds. til Centralværkstedet i Aarhus sender man Dem hermed bekræftet Afskrift af den seneste Eftersyns- og Kedelprøveattest for Lokomotiv Litra A Nr. 139 samt tre Tegninger, der viser Kedlens og Fyrkassens Konstruktion. Kedlen er bygget i Statsbanernes Centralværksted i 1899 i Henhold til forannævnte Tegninger, og den har Fabrik Nr. 93, hvilket Nummer skal være angivet paa Kedlen. Kobberfyrkassen er fornyet i 1922. Lokomotivet har siden sidste Hovedreparation med indvendigt Kedeleftersyn, afsluttet 3. Januar 1929, henstaaet ubenyttet med udtørret Kedel."

Således synes kedlen fra A 139 at være kommet til Harte, men yderligere data om leveringstidspunkt og pris haves ikke. Boringen af Harte 1 påbegyndes den 27. juli 1935. Af et brev af 10. marts 1936 fra DSB/Maskinafdelingen, til Centralværkstedet i År-

hus meddeles en kopi af et brev til driftsingeniøren på borestedet, med tilbud på "4 Beskyttelsesglas, 4 Vandstandsglas og 1 Rensehuldæksel til Lokomotivkedler A Nr. 132 og 139 for en samlet Pris af Kr. 40,00". På dette tidspunkt har der således været to kedler i Harte. Brevet slutter således: "Med Hensyn til Slutbemærkningen i Deres Skrivelse af 24. f.M. skal jeg samtidig oplyse, at de af Dem købte Lokomotiver i sin Tid er solgt til Ophugning. Iøvrigt skal jeg senere komme tilbage til Spørgsmålet om Salg af endnu en Lokomotivkedel".

Generaldirektoratet har åbenbart fået nogle syrlige bemærkninger om kedlernes tilstand sammen med bestillingen på reservedele, der er blevet leveret pr. 13. marts 1936.

Det første foto viser kedlerne fra A 132 og 139 på borestedet Harte 1. Hovedvej 1 med hvide vejsten, vejtræer og parkerede biler anes i baggrunden. Kedlerne er delvis ribbet for beklædningsplader, som ses i græsset til højre. Skorstenene har fået nogle lange forlængerrør, og fra bunden af røggammeret på den nærmeste kedel udgår et kraftdamprør. Denne kedel synes at være under reparation, siden toppen af dampdomen er løftet.

Måske er det i en lignende situation, at ingeniøren ikke kunne finde tegningerne, for Generaldirektoratet skriver 8. april 1936, at kedeltegninger allerede er afsendt (nemlig 23. juli 1935, det først citerede brev).

De første kedlers tilstand gjorde det åbenbart nødvendigt med yderligere én, for 20. maj 1936 skriver DSBs maskinafdeling til "den Kommitterede i Handelssager" at man ikke vil sælge kedlen fra det reparerede og tjenstdygtige A 147, men at man er villig til at sælge kedler med overheder fra de hensatte, ureparerede, men brugelige A 133 eller 134, begge med fyrkasse fra 1931. Prisen for en kedel med overheder bør ifølge skrivelsen ligge 700 kr. over prisen for en kasseret kedel.

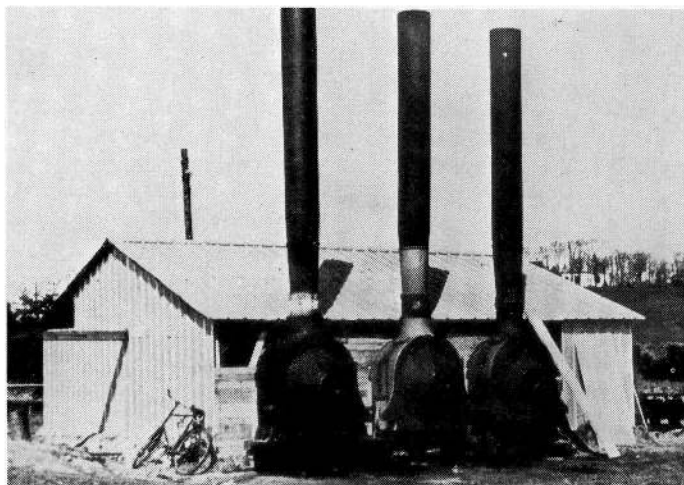
I juli 1936 sætter boret sig fast i 790 meters dybde, og en ny boring påbegyndes 30 m vestligere i september samme år.

Det fremgår af skrivelse fra DSBs maskinafdeling 23. februar 1937, at kedlen fra A 134 er solgt til borestedets ingeniør kort tid forinden. Boringen af Harte 2 ophører august 1937.

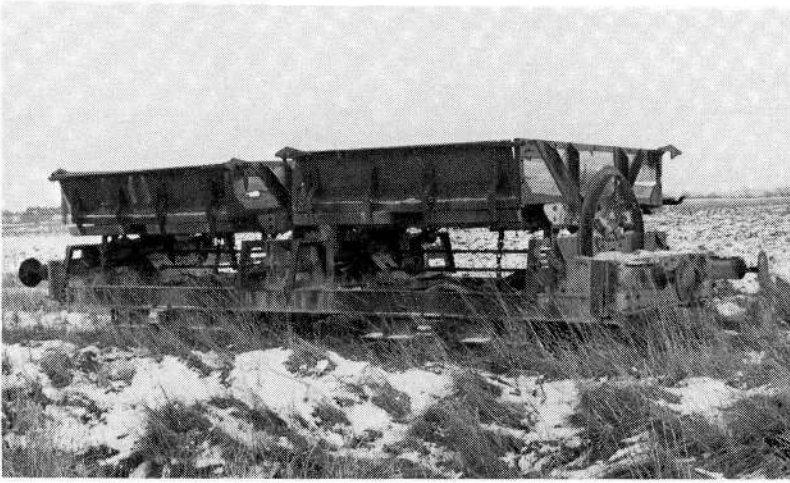
Så tier de skriftlige kilder, og tilbage er kun det sidste foto med alle tre kedler anbragt side om side i samme kedelhus. Det kan anes, at de to tilvenstre har kegleformet røggammerdør, og at den yderst til højre har flad røggammerdør. Nummerskiltene er fjernet, så det er ikke til at se, hvem der er hvem. Billedet er fra Harte 2, optagelsestidspunktet sikkert sommeren 1937.

Der blev fundet salt i Harteboringen i november 1936, så koncessionen var sikret. Koncessionshaveren solgte den straks med god fortjeneste til et olieselskab. En retssag efter krigen viste dog, at der nok var tale om et falskneri, da saltet var købt i en materialhandel i Odense. Alt dette kan man læse meget mere om i "Danmarks Natur", bind 1, eller i "Saltfundet ved Harte", beretning afgivet af Ministeriet for offentlige arbejder i 1948. Kedlerne fra A 132, 134 og 139 spillede kun en lille, men ikke uvæsentlig statistrolle i dette spil, hvor indsatsen kunne give den store gevinst: Retten til efterforskning og udnyttelse af råstoffer fra Danmarks undergrund.

Jens Bruun-Pedersen, med tak til James Steffensen, København, og Poul Nielsen, Århus, for stor hjælp ved fremskaffelse af arkivalier.



Fra boringen Harte 2. Kedlerne fra A 132, 134 og 139 (i ukendt rækkefølge) i fælles kedelhus, ca. 1937 (arkiv J-BP)



DANSK NORMALSPORET TIPVOGN?

For år tilbage havde SP den udmærkede skik jævnlige at tilbyde læserne foto til køb.

I forbindelse med køb af en fotoserie med blandt andet DSBs (første) N-maskiner, var der tilfældigvis endnu et foto med. Det er gengivet i fig. 1. Billedets bagside oplyser følgende:

"DSB ZY 99201 i Klåby Mergelleje januar 1954. Foto Poul E. Clausen, Jernbanehistorisk Selskab, fotoarkivet".

At dette billede var med i samlingen, skyldes måske, at N-maskinen også var fotograferet i mergellejet i Klåby. DSB solgte nemlig et antal af dem til Vestjyllands Mergelforsyning, der blandt andet drev omtalte mergelleje. Herom kan læses mere i Industribaneklubbens blad, Tipvognen nr. 5/1977.

Denne mærkelige DSB-vogn var i mange år lidt af en gåde for mig, men det er nu lykkedes at finde lidt flere oplysninger om den.

Vognen blev bestilt af Vestjyllands Mergelforsyning omkring 1920. Den blev bygget i Tyskland og kostede 7-8.000 kr. Det var dyrt, navnlig da man ved bestillingen regnede med en pris på 4.000 kr. Vognen var beregnet til mergeltransport, og de to kasser kunne tippes, men vognen var uden fjedre.

I 1947 var vognen stadig i daglig drift. Den er formentlig først hensat i 1951, da mergeltransporterne pr. bane ophørte fra Klåby. Vognen har åbenbart stadig stået i Klåby, da Clausen fotograferede den i 1954.

Det oplyses i 1947, at vognen fungerede upåklageligt og havde tjent sig ind. Det var jo ellers en pebret pris i sin tid. Den trafikerede til daglig strækningen Klåby Mergelleje - Vedsted station.

Udsagnet om den udmærkede funktion skal forstås sådan, at vognen var sat til et arbejde, den kunne magte. Den var egentlig bestilt til et helt andet job, men det er en længere historie:

På vognens fødselstidspunkt - omkring 1920 - var dansk landbrug i en rivende udvikling, men kæmpede samtidig med et stort gødningsproblem. Man havde - ud over naturgødning - stort set kun mergel, hvis man da ikke skulle lade markerne ligge brak. Al den mergel, der kunne graves, kunne sælges, men transportproblemerne var enorme, og de blev ikke mindre af, at verdenskrigen 1914-18 havde stoppet for kultilførslerne, så DSB og privatbanerne måtte transportere enorme mængder af tørv. Oven i købet faldt sæsonen for både tørv- og mergeltransport sammen. Begge dele skulle

graves og læses om sommeren. Også andre virksomheder gav bærerne mere at køre med end nogensinde før. Mergellejet i Rindum kunne læsse 10.000 vogne på årsbasis, hvilket krævede en vognudveksling på 200 vogne daglig, men DSB kunne højst levere 50%, og så havde man endda vist mere end god vilje. Det er her vognen kommer ind i billedet! Det var tanken at tippe vognen fra fri bane. Herved håbede man at nedsætte omløbstiden for vognene væsentligt. Desværre lykkedes forsøget ikke. Mergelen faldt for tæt på sporet, så det blev kun til denne ene vogn.

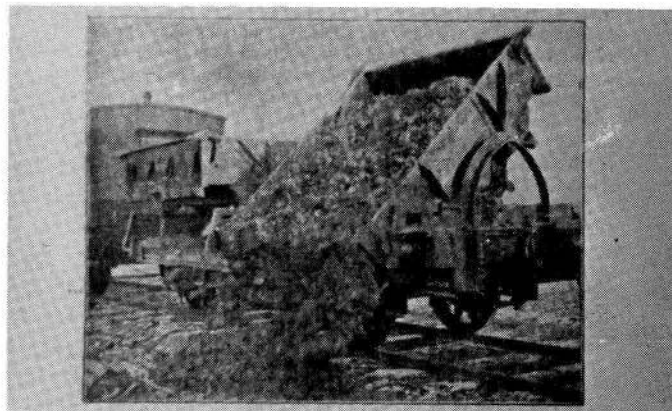
I 1921 begyndte brændselsituationen at lette, da kullene så småt begyndte at vende tilbage. Mange tørvogne kunne nu frigives til mergeltransport. Samtidig dristede man sig også til at læsse 15 t mergel i adskillige 10 t vogne. Disse vogne måtte dog ikke trafikere de privatbaner med de svageste spor.

Sluttelig må nævnes, at DSB dog på den svagt trafikerede Hering-Skjern bane havde tilladt aflæsning på fri bane (med skovl fra almindelige åbne vogne).

Kilde hertil: Mergel og kalk i Vest- og Midtjylland. Af Harald Skodshøj. Udgivet af Andelsselskabet Vestjyllands Mergelforsyning i 1947. Herfra er fig. 2 lånt.

Hedeselskabet var i noget af et dilemma med hensyn til købet af tipvognen. Adskillige fabrikker ville gerne levere en hel stamme på mindst tolv vogne, men Hede-





Affoto fra Hedeselskabets årbog (arkiv PA)

selskabet ville have konstrueret, bygget og afprøvet én vogn først inden man bestemte sig for købet af et større antal.

Endelig lykkedes det at finde en enkelt vogn, der var til købs. En tysk privatbane i nærheden af Hamborg havde den til salg. Vognen købtes nu i fællesskab af 1) Hedeselskabet, 2) Vestjyllands Mergelforsyning, 3) Alhedens Mergelselskab (merglede på Viborgkanten fra leje ved Kølsen på Viborg-Løgstørbanen) og 4) Lervanggaard Mergelselskab (merglede langs RØHJ fra leje ved Lervang station).

Vognen var bygget af Görlitz Waggon- und Maschienenbau A/G, der foruden en 10 t vogn også var leveringsdygtig i en 15 t udgave. Den aktuelle vogn var af 10 t typen hvilket også var nødvendigt ved kørsel på flere af de vestjydske strækninger.

Vognen kunne tippe, uden brug af løftestænger, men det var dog en betingelse, at den var symmetrisk læsset. De første prøvekørsler faldt heldigt ud, og det var faktisk meningen at anskaffe hele tog af disse vogne. At det ikke gik sådan, er en velkendt sag. I indledningen er anført en del grunde hertil.

Kilde til de fire sidste afsnit: Hedeselskabets Tidsskrift nr. 2 fra 1922.

Bent Hansen

Her foto 1 af EMFORS, øvrige fotos til denne artikel er teksten i artiklen.

Vi Bygger

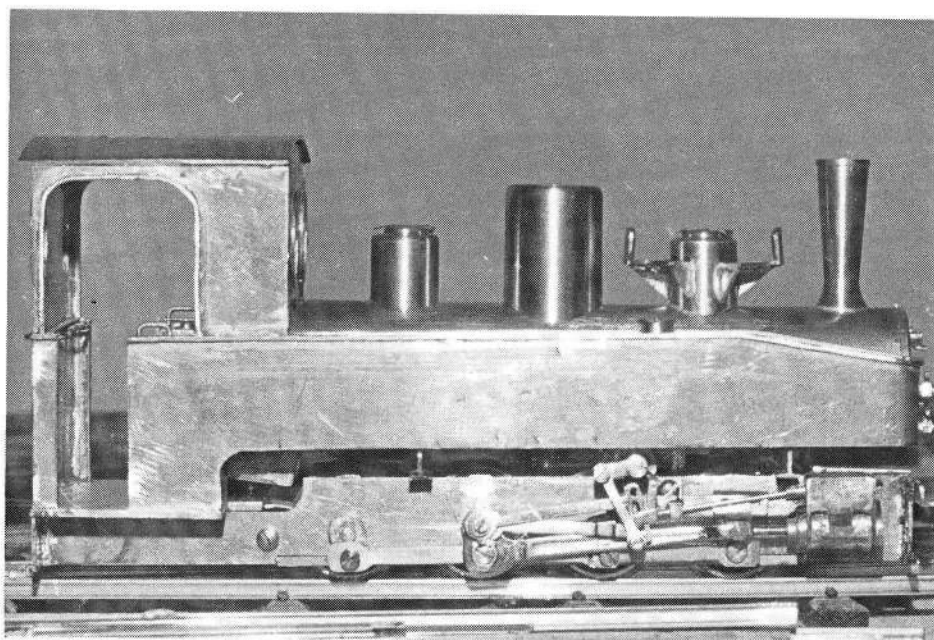
Modelbanestof har gennem længere tid været efterlyst, og jeg vil derfor her bringe en kort beskrivelse af vinterens arbejde. (Her må RED nok lige indskyde, at artiklen har ligget "på lager" et års tid, hvorfor vinteren er den i 1977/78. Ligeledes må oplyses, at det færdige resultat kunne beskues i Billedgalleriet i 15/3 - det skulle have været omvendt. RED beklager dybt!).

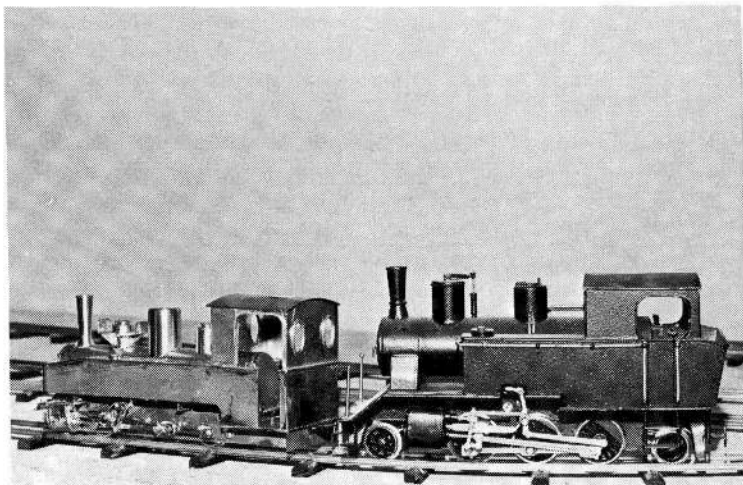
Det drejer sig om en model i 1:45 med sporvidden 750 mm = 16,5 mm af Ohs Bruks Järnvägs loko nr. 2 EMFORS - et 4-koblet 600 mm loko, bygget i 1919.

For at denne lokotype med sine 4 koblede aksler og flanger på alle hjul skal kunne passere skarpe kurver og ujævnheder på de ikke altid lige omhyggeligt lagte spor, er 1. og 4. aksel udført som hulaksler (system Klien-Lindner). Inde i hulakslen findes en anordning, der sørger for at hulakslen også trækker, når hovedakslen drejer rundt, se SP 1969/6 side 183. Som det ligeledes ses, er hulakslen styret i en slags boggie, men at der ikke findes nogen ligeudstillingsanordning, hvilket også bevirker, at lokoet ved højere hastigheder, sådan en 15-20 km/h, nærmest zig-zagger henad sporet. Det ser dramatisk ud, og føles ikke mindre ubehageligt, når man er på lokoet.

For at undgå en indviklet beskrivelse af modellen, har jeg valgt at illustrere med nogle fotos samt forklare et par detaljer nærmere. Jeg må dog bemærke, at lokoet endnu mangler ventilationskasse på taget, sandingsanordning, samt alle rør og haner på kedlen og i førerhuset. Disse fremgår ikke af min byggetegning, men jeg er jo så heldig, at EMFORS findes indenfor rækkevidde. Modellen er heller ikke malet endnu.

Jeg har ved denne model anvendt min nyerhvervede Emco-Unitmat i størst muligt omfang som drejebænk, fræser og borestan-der, hvor man kan lave huller med en reproducerbar afstand på 0,1 mm nøjagtighed. I SP 1971/5 og 1975/1 har jeg tidligere beskrevet





modeller, hvor jeg hos en kammerat har fået drejet skorsten, dom og røgkammerdør og ellers har anvendt en elektrisk boremaskine, en skruestik og diverse file. Disse loko kører stadig perfekt, og selv om ens krav til nøjagtighed og detaljer øges med tiden, var man nok mindst lige så lykkelig, da ens allerførste model bevægede sig ved egen kraft første gang, som man er i dag.

Nå, men lidt teknik: Hulakslernes hovedaksel er, ligesom aksel 2 og 3, lavet af 2 mm rundjern med et gevind i hver ende til krumtappene. Hulakslen er en messingstang, 4 mm ø, der er 21,2 mm lang målt over ydersiden af hjulsættet. Der bores først på langs med et 3 mm bor fra begge ender til ca. 0,5 mm fra midten, og den sidste mm bores så igennem med et 2 mm bor. Hjulene bores, hvis de skal isoleres, til aksel 1 og 4 op med et 5 mm bor og til aksel 2 og 3 med et 3 mm. Hullerne fyldes med Araldit, og når det er tørt, bores henholdsvis 4 og 2 mm huller i hjulene. Disse kan nu limes på akslerne.

Der er ingen boggieanordning, og det har vist sig nødvendigt at lade en bladfjeder trykke disse aksler mod skinnerne, da lokoet var tilbøjelig til at løfte det forreste inderste hjul i kurver. Lokoet kan køre gennem et sporskifte, jeg har på A/S Sandved Grustransports remiseområde, hvor radius på et 7 cm langt stykke er 15 cm.

Det fremgår af konstruktionen af hulakslerne, at de ikke driver lokoet, og for at få størst mulig trækraft, er akselhullerne til 1. og 4. aksel boret 1 mm højere oppe på vangerne end 2. og 3. ak-

sel. Lokoet hviler altså kun på de drivende aksler, medens hulakslerne styrer lokoet gennem kurver. Aksel 1 og 4 har en bevægelighed på 2 mm og 2. og 3. aksel på 1 mm i lodret plan.

Styringen er af typen Stephenson og er lavet på grundlag af nogle af ADAMs artikler i sin tid i SP 1968/1 og 3, idet jeg må bemærke, at det der beskrevne gangtøj er af typen Tricks. Hele herligheden er lavet i messing, kobbelstænger i 1 mm og resten i 0,5 mm. Krydshovedet og drivstangen har jeg dog fra et defekt gangtøj fra Märklin. Jeg er så heldig at have mulighed for at få det hele forniklet, men jeg vil hellere leve med messingfarven, som dog kan kamufleres lidt, frem for at arbejde i det langt vanskeligere jern.

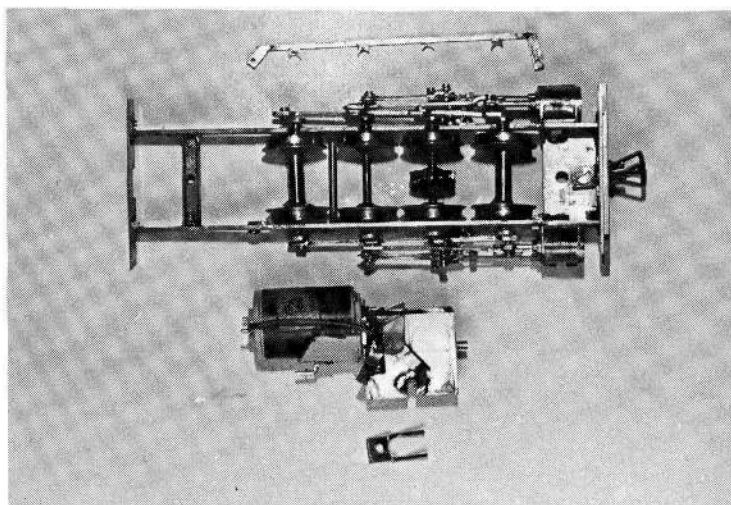
Til kvadranten som nærmest ligner den på Heusinger-styringen altså med slids, samt til hængeskinner og excentriker er anvendt 1,4 mm skruer. Excentrikstængerne er befæstet til kvadranten med 0,8 mm jerntråd, der forsigtigt er loddet til de dertil borede

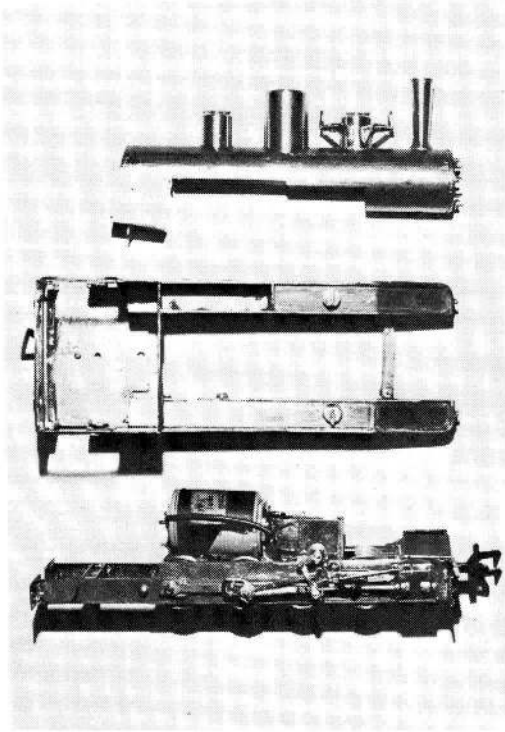
huller på 0,8 mm på excentrikstængerne. Udfræsningen i kvadranten er lavet med et 1,0 mm bor. I kvadranten er desuden boret to 0,8 mm huller til excentrikstængerne og et med 1,4 mm gevind til hængeskinnerne. Gliderstokken er en del af en knappenål. Det var de dele, der har voldt mig de fleste bryderier, så nu over til fotografierne.

Nr. 1 viser lokoet i naturlig størrelse, hvis ikke billedet er ændret undervejs, idet afstanden mellem pufferplankerne er 11,3 cm.

På billede nr. 2 ses lokoet sammen med FSB nr. 6, her omsporet til 750 mm og nu tilhørende Villerup Nord-Sandved banen. Der er ingen indretning i førerhuset, men motoren illuderer udmærket kedel og regulator. Gelænderholderne er gelænderceptre beregnet til modelskibe. Farven er sort maling på spray-dåse, der også kan anvendes til at male racerstriber på bilen, hvis man synes om det. Gangtøjet undtagen kobbelstængerne er fra Märklin. Lokoet er fra før jeg fik drejebænk.

Det 3. billede viser underdelen med 1. og 4. aksel drejet som i kurver. Derunder ses motoren og gearkassen sammenskruet. Motoren er en Microperm-Special, der er 17 mm i diameter og 26 mm lang, beregnet til 12 V jævnstrøm. I gearkassen findes to tandhjul på 10 og 20 tænder samt en snekke, der sammen med snekehjulet med 20 tænder på 2. aksel giver en total udveksling på 1:40. Dette vil nok være i overkanten for andre lokotyper, men giver en passende lav hastighed i dette tilfælde. På gearkassen findes strømaftagerne, der hviler på





undersiden af 2. og 3. aksels hjul. Motor og gearkasse er lige til at sætte ned over snekehjulet og monteres med gaflen, der ses nederst. Forinden sættes den under motoren pålimede krog ned under den runde tværstiver mellem 3. og 4. aksel. Vi har nu et ophæng, der tillader den drivende aksel fri lodret bevægelse. Motoren har bibeholdt en del af sin oprindelige plastic-sokkel for at undgå for mange resonanser. Af en eller anden grund laver lokoet dog mere støj ved forlæns end ved baglæns kørsel.

Over rammerne på billedet ses det arrangement, der er ved begge vanger for at holde akslerne på plads. Det er skruet fast på undersiden af vangerne ved cylindre-

ne og bag 4. aksel. Se skruen på foto nr. 1.

På billede 4 ses de nødvendige udsavninger i kedlen samt motoren monteret på sin plads. Det sidstnævnte ses også på billede 5, hvor også fjedrene til 1. og 4. aksel anes.

Jeg har ved denne gennemgang undgået en detaljeret beskrivelse og håber en og anden har fået lidt inspiration af billederne. I øvrigt kan modellen jo laves på ligeså mange måder, som der er modelbyggere.

Under arbejdet med denne artikel har jeg erfaret, at kun numre fra 1972 af SP kan købes endnu, d.v.s. at nytilkomne læsere kun kan sige "nå!" til hen-

visningerne, mens de gamle i gårde straks kan fatte SP-bunken.

Hvad gør man så? Til stor irritation for gamle læsere kan man så efter en 10-15 års periode begynde at genoptrykke bl.a. ADAMs fremragende artikler. Men det er vist en ringe løsning bortset fra den nydelse, det er at læse ADAMs letløbende pen, som nye læsere altså må undvære.

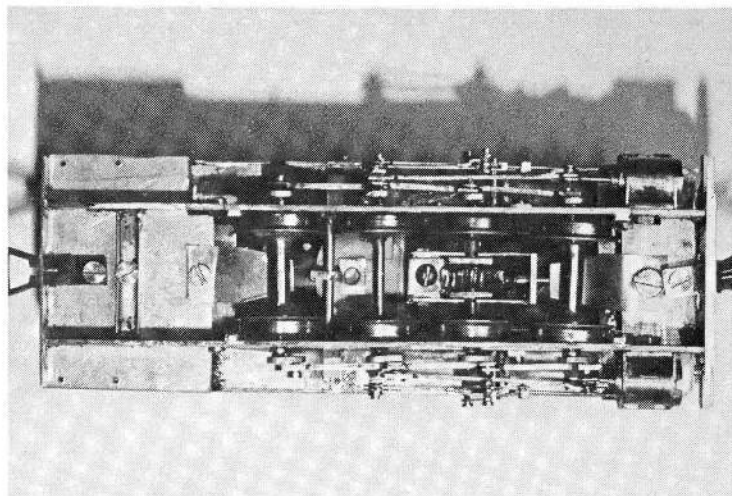
Men da det snart er længe siden, vi sidst har set noget fra ADAM i SP, kan det måske være, han kunne overtale til at starte et sikkert mindre engagement i form af "ADAMs tekniske spørgekasse"! Her kan et spørgsmål f.eks. være: hvorfor larmer førortalte loko mere, når det kører forlæns end baglæns?

Ligeledes kunne jeg tænke mig, at en "elektrisk" kyndig ville melde sig under fanerne også i form af en brevkasse, og her kunne et problem være: radio- og fjernsynsstøjdæmpning af små elektromotorer.

Den praktiske fremgangsmåde kan være den, at man skriver direkte til den pågældende redaktør, der så sender spørgsmål og svar til Holtrup. Hvad siger for øvrigt den gamle redakteur? Den store mangel på modelbanestoftaget i betragtning, kan der forhåbentlig findes et ledigt hjørne i bladet. Hvis der ellers er behov herfor!!

I øvrigt kan jeg kun opfordre til, at man fortæller om vinterens kreationer - også om landskaber, bygninger, træer og ellers om alt hvad der findes på modelbanen.

Franz Bo Frenzel



genbrug

Siden sidst har en af bladets læsere af mælkekartonartiklen spurgt om hvordan jeg i øvrigt laver stråtaget på en stråtekt bygning.

I den første artikel om mælkekarton-bondegården (SP 15/2) var nævnt den meget simple løsning, at benytte kartonens fortrykte tag. Det må nok betegnes som en nødløsning, og var da også kun beregnet som en slags "igangsætter", som man eventuelt selv kunne videreudvikle.

Til mine egne stråttekte bygninger benytter jeg et stykke papir (crepe- el. lign.), der er præget i tætliggende parallelle "krøller", f.eks. er en af DSBs håndklædeservietter meget velegnet. Inden en bygnings løse tag klistres fast, beklæder jeg dette med et sådant stykke crepepapir. Papiret limes fast med en lim, der ikke indeholder vand, men f.eks. konaktlim, for ikke at ødelægge papirets præg. Papiret kan til et almindeligt fladt tag limes på på to måder. Enten limes det direkte på tagfladen, eller det afklippes et par cm større end tagfladen, hvorefter det overflødig papir ombukkes og limes på bagsiden af taget. Ved mere komplicerede tagtyper med brudte tagflader, kan kun den første måde benyttes.

Når limen er tør skal stråtaget males. Hertil bruger jeg en fixativ-sprøjte og forskellige farver maling: brun, gul, grøn, sort o.l. Her må den enkelte se på en bygning med stråtag eller eventuelt et farvefoto deraf, og så selv danne sig et indtryk af, hvilke farver - og hvormeget af hver, der skal benyttes. Farverne fortyndes til en passende konsistens, ca. halvt farve og halvt fortyndingsvædske, og sprøjtes på taget (inden det limes fast på bygningen).

Medens man normalt skal sørge for at puste kraftigt i fixativ-sprøjten for at opnå en fin og jævn forstøvning, kan det her være en fordel at spare lidt på luften, så sprøjten klatter lidt.

Et lille stykke af papiret (servietten) sprøjtes i en lidt lysere (lidt mere gul) farve og limes på tagryggen som mønning.

Kragtræerne på tagryggen laver jeg af små grenstykker jeg finder i haven, f.eks. birkegrenene.

Grenene afsaves i passende længder ca. 10-15 mm og flækkes to-fire gange. Skulle den mørke bark eventuelt falde af når grenene flækkes, må man inden de flækkes fjerne barken og male grenene med en mørkebrun eller sort farve i stedet for. De enkelte træstykker limes nu på tagryggen et efter et, idet man dog må huske at udelade et par, hvor skorstenen(e) skal placeres.

Skorstenene laves af f.eks. 4-6 mm kvadratisk træliste og males (se evt. SP 15/3). Til sidst afsluttes med eventuelle vindskeuder af 1 x 2 mm træliste.

Nogen vil måske mene at det er bedre at sprøjtemale papiret inden det klippes ud og limes fast til taget. Det kan man naturligvis også gøre. Herved opnås, at papiret, der nu er mere stift, bliver nemmere at arbejde med, fordi det nu ikke så nemt presses ud af facon. Det kan endvidere være en fordel, at man i så fald kan sprøjtemale - helt eller delvis - på papirets bagside. Man får derved en mere mat overflade. Til gengæld bliver begge tagets sider ens (hvis man klipper dem ud af samme stykke papir) og det er et stråtags to sider sjældent. Her vil sydsiden ofte være forholdsvis normal at se på, omend angrebet af sollyset, medens nordsiden ofte, og især på ældre stråtage, vil være bevokset med grønne mos- og lavarter.

Ved den første metode bliver de to sider næsten aldrig ens, medens man eventuelt med den anden metode enten må bruge papir i forskellige nuancer eller afslutte med eftermaling af den ene side med lidt grøn maling.

Efter samme princip laver jeg også den stenbelagte gårdsplads. Også til dette formål kan

man finde en bestemt serviettype, der er præget på en sådan måde, at den netop passer til vort formål (de fås/udleveres ofte i markederier o.l.).

Servietten sprøjtemales på bagsiden med en blanding af maling i nuancer, som man mener er passende til brolægningens bundfarve (det farveindtryk man får ved at se på stenfladen som en helhed - gennemsnitsfarveindtrykket). Til dette bruges forskellige mængder af rødt, gråt og brunt, der fortyndes og påsprøjtes som ovenfor beskrevet. Også her er det et underformål at gøre servietten mere stiv, hvorfor man eventuelt må sprøjtemale nogle gange ekstra, selv om den ønskede farve er opnået.

Herefter vendes servietten og sprøjtemales på forsiden med små mængder aff.eks. grønt, brun eller sort. Dette må gerne klattes på, som ovenfor beskrevet, med fixativ-sprøjten og lille lufttryk, idet det jo skal illudere græstotter mellem stenene, eller sten med andre farver end bundfarven. Eventuelt kan en lille træklods - med glat overflade - påføres en lille smule af en passende farve, og derefter trækkes forsigtigt hen over stenenes toppe, for at afsætte farven der, men til gengæld også kun dér.

Lige som ved de andre artikler ville det glæde mig at høre om nogen af læserne gør brug af artiklens indhold. Har disse overhovedet interesse? - Jeg har netop talt med redaktøren, der oplyste, at der indtil nu hverken havde været telefon- eller brevstorm.

E.V. Pedersen

De Gode Gamle Dage

Befordringen af kongelige og fyrstelige personer var et anliggende, der ofte afstedkom foranstaltninger af større og mindre omfang alt efter de pågældendes rang og herkomst. De gamle kopibøger indeholder tit breve, hvis indhold beskæftiger sig med de forskelligartede forholdsregler, der blev taget; i det følgende nogle eksempler:

Fredericia, den 2. Juli 1892.

Fredericia station.

Til Indlemmelse i Extratoget Natten mellem den 4. og 5. Juni for Hans Kongelige Højhed Prinsen af Wales ville de tyske Baner sende en til Befordring i deres Iltog egnet toaxlet Bagagevogn til Kjøbenhavn, endvidere vil den engelske Salonvogn blive sendt tilbage til Kjøbenhavn for eventuelt at kunne benyttes til Hendes Kongelige Højhed Prinsessen af Wales' Rejse.

Dette meddeles herved Stationen, idet bemærkes, at Befordringen af disse Vogne sker

fragtfrit i Overensstemmelse med § 6, 3. Stk. Uebereinkommen betreffend die gegenseitige Wagenlaufe.

0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0

Ovenstående brev omhandlede en udenlandsk fyrstelig persons rejse, men den danske konges rejste naturligvis også med toget. Nedenstående breve omhandler foranstaltninger i anledning af majestættens besøg i Esbjerg i 1893 i anledning af 25-året for åbningen af Esbjerg havn.

Fredericia, den 28. Maj 1893.

Trafikforvaltningen.

Tillader mig at forespørge, om der i Anledning af Kongebesøget i Esbjerg skal sørges for ordentlige Møbler til II. Kl. Ventosal eller om der muligen vil blive oprejst særligt Telt mellem III. Kl. Ventosal og Udhuset ved Perroren, hvorved man vil opnaa den Fordel, at Stationsbygningen kan benyttes af Publikum som sædvanlig og Kongen kan faa en bekvem Adgang til og fra Toget, samt et passende Locale for Modtagelsen.

0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0

Foranstaltninger i Esbjerg var naturligvis ikke det eneste, der måtte foretages. Majestæten skulle passere bælteerne, derfor følgende:

Fredericia, den 24. Juni 1893.

Til Søfartschefen, Kjøbenhavn.

Tillader mig at forespørge, om Søforvaltningen drager Omsorg for Tæpper til Landgangsbroerne i Nyborg, Striib og Fredericia i Anledning af Majestæternes Rejse.

0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0

Dette var imidlertid ikke tilstrækkeligt, ved brev af 25. juni 1893 modtog Knudshoved station følgende underretning:

Dampfærgeren vil den 27. og 28. ds. afgaa fra Korsør Kl. 4.45 Em til Nyborg med henholdsvis Hs. Majestæt Kongen og Hds. Majestæt Dronningen ombord.

I denne Anledning bedes Stationen flage. Slips-havn bedes underrettet.

o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0

Man kan så undre sig over, hvorfor kongeparret ikke fulgtes ad på rejsen, den gamle kopibog røber ikke noget om årsagen.

Samme dag som ovennævnte brev er dateret modtog Nyborg station følgende skrivelse:

Fredericia, den 25. Juni 1893.

3 af de bedste Sofaer) af II. Kl. Ventosal og
9 - - - -) Dameværelset
bedes sendt til Esbjerg imorgen.

0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0

Møblementet på den daværende Esbjerg bane-gård var åbenbart ikke pænt eller tilstrækkeligt nok, hvorfor man klarede problemerne ved at låne sig frem på andre stationer. Allerede dengang var det sparetider for staten, og det har som bekendt ikke ændret sig ret meget siden.

En anden foranstaltning i anledning af kongens rejse var følgende:

Fredericia, den 25. Juni 1893.

Hr. Maskininspektøren, Nyborg.

Reservemaskine i Anledning af Kongetoget bedes stationeret i Tommerup. Begge Dage (d. 27. og 28.) koblet til Tog 49 og 68 Nyborg-Tommerup. Kongetogets Maskine kobler til Tog 42 fra Striib.

0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0

Der var andre majestæter, der rejste med toget som f.eks. følgende:

Fredericia, den 4. Maj 1894.

Vamdrup Station.

Den 6. ds. Tog 170 ankommer Hans Majestæt Kongen af Sverrige-Norge til Vamdrup i en svensk Bogiekongevogn.

Denne vogn, der ledsages af 2 svenske Jernbanebetjente gaar videre sydpaa, hvorvidt den med Bogievognen følgende svenske Bagagevogn ligeledes skal gaa ud over Vamdrup afgøres af de fremmede Baner. Betalingen for Rejsen paa de fremmede Baner erlægges i Vamdrup.

0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0

En kongelig rejse kunne også foregå under mere beskedne former. Som f.eks. følgende:

Fredericia, den 9. November 1895.

Nyborg Station.

Hs. Højhed Prins Hans afrejser Tog 45 imorgen til Udlandet via Vamdrup. Der reserveres Hs. Højhed en første Kl. Kupé i en Ab-Vogn, som overføres med Færgeren fra Sjælland og skal gaa igennem til Vamdrup. Kupéen stilles af Courtoisie. Togføreren bedes underrettet.

0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0o0

(Courtoisie = belevenhed, galanteri)

Prinsessen af Wales (Alexandra) rejste ofte med toget i årene op til århundredskiftet, hvilket

genspejler sig i de gamle kopibøger på forskellig vis. Her endnu et par eksempler:

Fredericia, den 25. Marts 1897.

Til Trafikafdelingen, Aarhus.

Sektionen tillader sig at indberette, at de 2 Togbetjente (Togfører 10 Honoré og Konduktør 268), der igaar betjente Kongetoget, der befordrede Hendes Kongelige Højhed Prinsessen af Wales, erholdt udbetalt et Gratiale.

Togføreren 10 Kr.)
Konduktøren 4 -) ialt 14 Kr.

hvilket Beløb af Personalet er afleveret her indtil Approbation paa dets Modtagelse foreligger.

Det tilføjes, at der blev udbetalt Gratiale direkte til Overfarten over Lillebælt, samt at jeg ikke har erfaret Noget om, hvorvidt Lokomotivpersonalet har modtaget et sådant.

00000000000000000000000000000000

Fredericia, den 24. August 1897.

Fredericia Station.

Prinsessen af Wales ankommer imorgen Onsdag med tysk Tog 12 til Vm og skal viderebefordres med Tog 175/64 Vm-Kh.

1 engelsk Salonvogn
1 belgisk Rejsegodsvogn

1 Kloset A skulle gennemføres i disse Tog og indrangeres fra Vm bag i Tog 175 med Togs ordinaire E-vogn som Slutbremse og Rejsegodsvognen nærmest denne.

Fa har 1 E-Vogn parat til eventuel Omlæsning paa Færgeren, saafremt den belgiske Rejsegodsvogn ikke kan overføres over Storebælt.

Chefen for Overfarten er anmodet om at stille Hjulfærge til Disposition Kl. 2.30 Em. til Overførsel af ovennævnte 3 (eventuelt 4) Vogne.

Togene 164/175 medgives imorgen Forspand Fa-Vm-Fa. Tog 175/164 har 1 Mand extra Vm-Ng og der er tilsagt 2 Mand til eventuel Omlæsning af Rejsegodsvognene paa Færgeren.

00000000000000000000000000000000

Den russiske kejser var ogsaa blandt de rejssende fyrstelige og kongelige personer. Herom følgende:

Fredericia, den 16. Oktober 1898.

Fredericia Station.

Herved meddeles, at Tgf. Friis tilligemed 20 Togbetjente ere tilsagte til at give Møde paa Stationen imorgen for at besørge Omlæsningen og deltage i Ordens Opretholdelse.

Endvidere henstilles det, om det ikke vil være hensigtsmæssigt at anbringe en Ladebro mellem de tvende Rejsegodsvogne.

Det fremsendte Personale tager selv mod Rejsegodset i dets Vogne.

00000000000000000000000000000000

Ovennævnte brev efterfølges 2 dage senere af følgende skrivelse:

Fredericia, den 18. Oktober 1898.

Hr. Trafikchefen.

Hermed fremsendes Kr. 500,- som af mig ere modtagne fra Kejsertoget med Bemærkning, at Beløbet ønskedes uddelt til det ledsagende underordnede Personale i Togene og Færgerne paa Strækningen Gjentofte-Vamdrup, herunder henregnet Maskinpersonalet.

Endvidere skal jeg tillade mig at henstille og anbefale, at der ved Fordelingen særligt tages Hensyn til Vognopsynsmand Jørgensen i Fredericia, der havde et betydeligt Arbejde ved Sammenføjningen og Prøvningen af den automatiske Bremse, og som skal have modtaget et Udsagn om, at han ogsaa skulle blive betænkt med en Ducør.

Paa Strækningen Nyborg-Vamdrup vare følgende Togbetjente tjenstgørende:

Togf. 10 Honoré
Kond. 40 Frandsen
Kond. 253 Poulsen
Kond. 295 Jebjerg
Kond. 109 Petersen.

00000000000000000000000000000000

Vi vil slutte denne "udgave" af De Gode Gamle Dage med følgende breve omhandlende en rejse foretaget af den svenske dronning i 1906.

Lillebæltsoverfarten var ofte et problem af speciel art, de korte færger satte snævre grænser for, hvad der kunne overføres på én gang med samme færge, derfor følgende skrivelse:

Fredericia, den 3. Februar 1906.

Trafikbestyreren i 1. Kreds, Kjøbenhavn.

For at alle Vogne i Særetoget for Hds. Maj. Dronningen af Sverige kunne staa paa een Lillebæltsfærge, bedes en af de korteste AM-Vogne anvendt, og oprangeringen ønskes helst saaledes regnet fra for paa Færgeren ved Ankomsten til Nyborg:

Rejsegodsvogn, Salonvogn, AM-Vogn.

00000000000000000000000000000000

Et helt andet problem blev løst ved følgende brev:

Fredericia, den 3. Februar 1906.

Vamdrup Station.

Under Henvisning til vedlagte Særtogsanmeldelse angaaende Særtog til Hds. Majestæt Dronningen af Sverige meddeles, at Dronningen efter Bestemmelsen agter at spise til Middag under Opholdet i Vamdrup.

Stationen anmodes derfor om i Jernbanerestaurationsen at bestille Middag til Dronningen og Følge.

Foruden Hertugen af Nerike bestaar Følget af 7 á 8 Kavalerer og Hofdamer og 9 Tjenere.

Ib V. Andersen.

SÆLGES

SIGNALPOSTEN sælger en nu overflødig rygheftemaskine - en god og kraftig model (se foto) for

kr. 500,-

afhentet på redaktionens adresse.
Ring eller skriv herom - først til mølle

LITTERATUR

ØSTBANEN i foto

udgivet af Østsjællandske Jernbaneklub.

52 sider, A 5.

Pris kr. 25,- excl. porto.

Bestilles hos ØSJKs handelsafd.

Jens Christiansen,

Kildetoften 9

2680 Solrød strand.

En broget kavalkade af foto i hovedsagelig god kvalitet, der fortæller næsten alt om Østbanen.

Der er billeder af samtlige stationer og holdepladser, af tog i mange varianter og endelig er der en lang række billeder af det rullende materiel med de vigtigste data gengivet i ganske få linier.

Gengivelsen af billederne er stort set i orden, og prisen er fornuftig.

SYDØSTJÆLLANDSKE JERNBANER af Niels Jensen.

J. Fr. Clausens forlag.

Format 130 x 185 mm, 96 sider, illustreret.

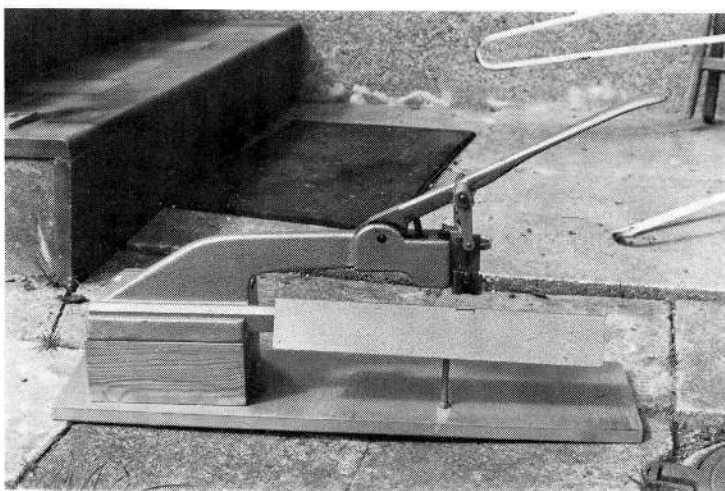
Pris kr. 56,30 - i boghandelen.

Bind 11 i "Clausens Jernbanebibliotek" hedder denne bog i forlagets pressemeddelelse, og tror jeg nok - den fuldender landsdelsgennemgangen af vort banenet.

Bogen følger det hidtil brugte skema, så her sker intet stilbrud. Men der mangler et oversigtskort (det plejer der da at være) og det forekommer mig, at fotoudvalget er lidt "mat" denne gang - jeg synes ikke, at der er nogle godbidder imellem.

Bogen bør dog absolut ikke mangle i samlingen.

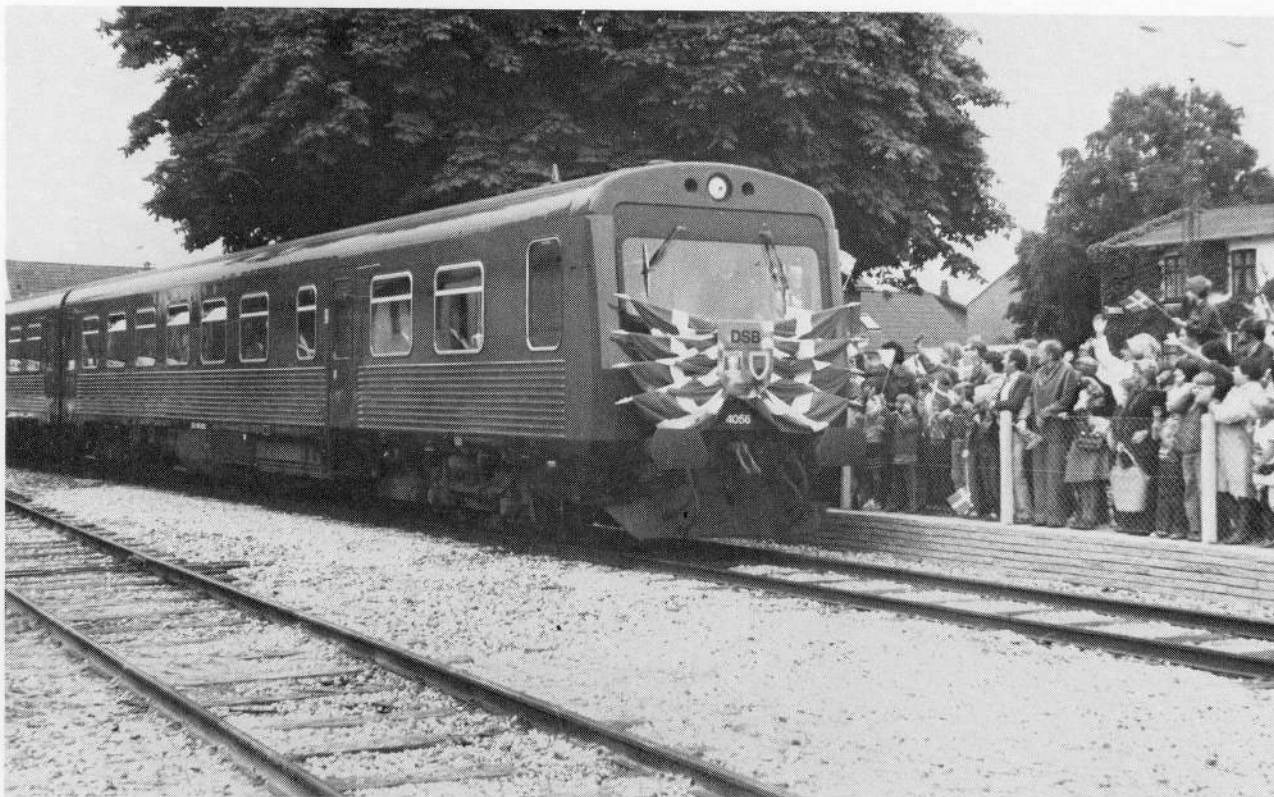
Holtrup



EFTERLYSNING.

Dette billede er dukket op i JGs gemmer, men - desværre - uden nærmere oplysninger angivet på bagsiden. (En meget almindelig foreteelse - husk altid at skrive oplysninger bag på fotos!). Vi spørger vore læsere: Hvorfra stammer mon dette billede, og fra hvornår? Svar til RED.

BILLEDGALLERIET



Herover: Det officielle indvielsestog på Århus nærbane ankommer til Hornslet 4/8 1979 (Ole E. Mogensen)

Herunder: Særtog 1946 krydser plantog 29 på Strande station, 20/7 1979. Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbanens 100 års dag (Ole E. Mogensen)





Herover: R 946 ved Funder 12/10 1975 (C.-J. Semler)

Herunder: S 736 på broen over Guldborgsund 19/10 1976 (C.-J. Semler)





Herover: DSB E 991 med godstog mod Herning afventer krydsning på Kølør station i juli 1969 (Asger Christiansen).

Herunder: VLTJ 6 ved Thyborøn 29/9 1974 (C.-J. Semler)

Bagsiden: HBS, Silkeborg 2/10 1966 (J.G.)



