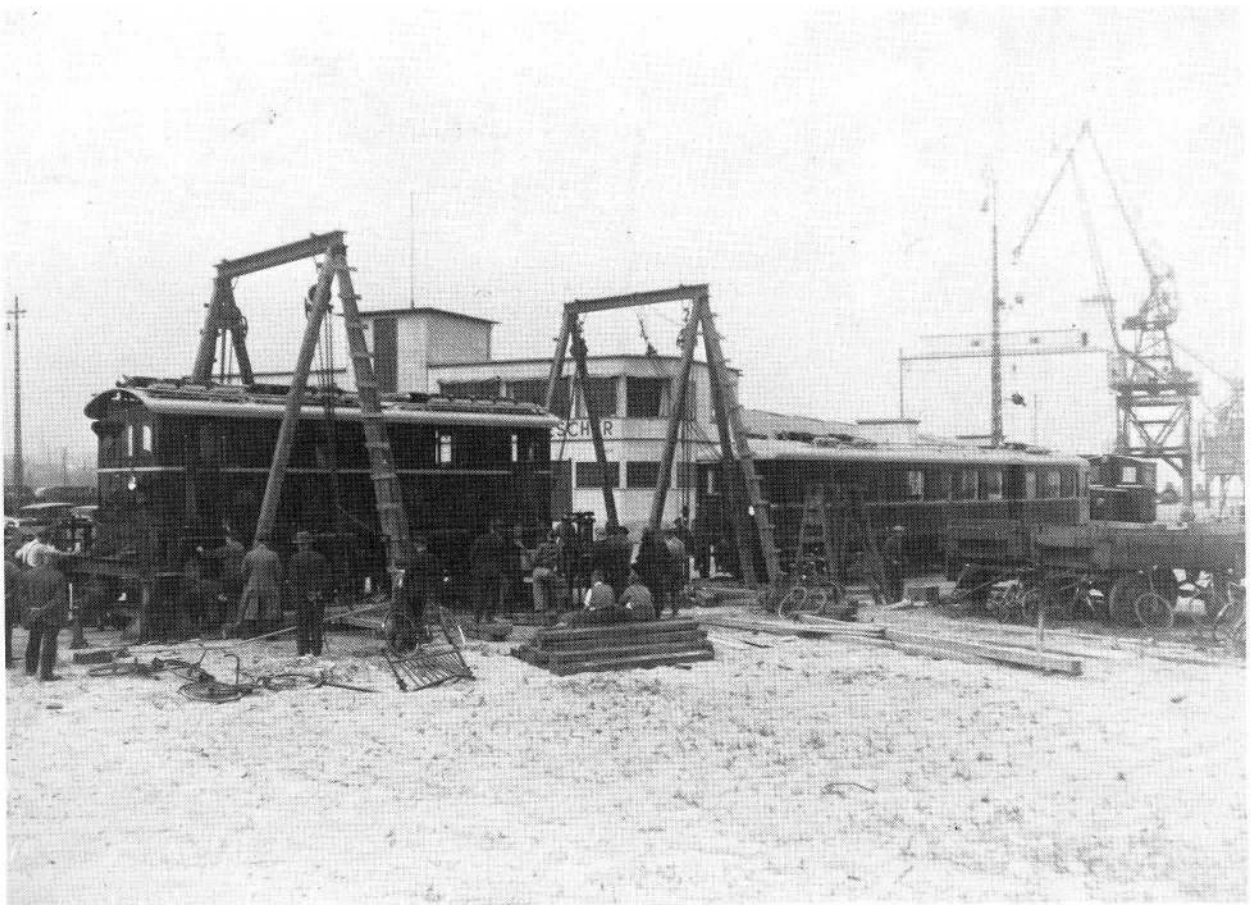
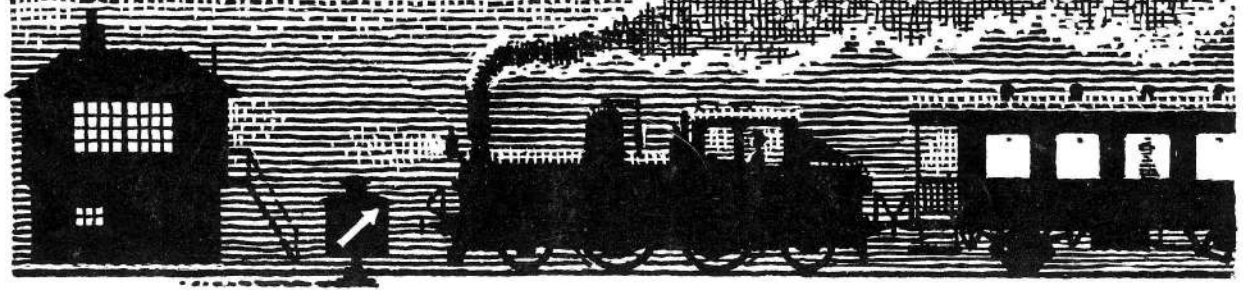


SIGNALPOSTEN



16 årgang **1980**

juni, nr. **2**

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, 1864V. 01-22 77 05

TRYK & BOGBINDING:

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

16. ÅRGANG, NUMMER 1

MARTS 1980

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, HJJ	51
Korsørbanen	73
Klubnyt	80
Uheld, Bramminge 2.del..	87
Vi bygger, C i byggesæt	92
Frichs	99

Forsidebilledet:

Fra indskibningen af materiel til DBJ i 1935 i Århus havn. Billedet er udlånt fra Mahler, ex DBJ.

Billederne til artiklen på side 99 er dels fra DBJ, dels JMJK og dels Frichs.

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

PRIS: 16. årg. 1980:
kr. 76,00 incl. moms.

KÆRE LÆSER!

Jeg bør nok aller-, allerførst give en uforbeholden undskyldning fordi tog 1029s videre skæbne udeblev i forrige nummer. Årsagen er glemsomhed, overfladiskhed eventuelt senilitet hos den gamle redaktør, som ikke havde ventet en veritabel læserstorm i den anledning. Men tak for kløene!

Dernæst må jeg bekende atter at være i pladsnød! Trods de 56 sider i dette nummer, og trods det, at jeg ikke mente, at HJJ i "nedlagte" kunne fylde lige knap halvdelen heraf. Da vi startede på denne bane, var det med betænkelige minner, fordi vi ikke mente at kunne skaffe stof, herunder illustrationer, nok. Det lykkes, takket være mange kilder, som vi hermed bringer vor bedste tak. Men derved kom jeg i et dilemma, for jeg ville da ikke afvise det materiale, der fremkom, og jeg ville heller ikke dele artiklen - hvorfor sidetallet måtte udvides fra de ellers planlagte 44 sider, som var det økonomien ellers tilsagde som absolut maksimum!

Alligevel får jeg ikke plads til en omtale af de seneste litteraturudgivelser; Billedgalleriet (som jeg ellers havde lovet!); diverse indlæg fra vore læsere; flere modelartikler o.m.a. Undskyld!

Den yderst opmærksomme læser bemærkede måske, at der i nummer 1 optrådte en skrifttype diverse steder, som afveg lidt fra den ellers gængse? Det skyldes, at bladet er blevet tvunget til at anskaffe en ny "sættemaskine", da den gamle var blevet svigefuld på det seneste og ville blive alt for dyr at reparere. Den har dog også gjort trofast tjeneste i næsten 10 år.

Der er indkøbt en Olivetti ET 221 elektronisk skrivemaskine, som har en masse finesser, der letter redaktørens arbejde kolossalt. Den har udskifteligt skrivesjul, hvorfor det er let at ændre typografi. Skriften er endvidere lidt mindre, linieafstanden ligeledes, hvorfor

Nyt Fra Redaktionen

der på samme areal vil være ca. 10% mere tekst end førhen. Jeg imødeser gerne reaktioner på den nye skrift, herunder udtalelser om man synes jeg eventuelt skulle øge nedfoto-graferingsgraden noget - altså men endnu mindre skrift end i dette nummer? Et par læsere har foreslået dette, men skal bladet kun kunne læses med lup?

Maskinen giver iøvrigt automatisk lige højre margin. Den har en "lysavis", så fejl kan rettes, før linien skrives. Den har også "slet-og-ret"-tast, der for de sidst skrevne to linier selv ved, hvad det er der skal rettes!

Den har også flere muligheder indenfor samme skrifttype. En omstilling af en skyder giver automatisk understregning, halvfed skrift, halvfed med understregning, og endelig negativ skrift.

Jeg kunne udbrede mig meget mere om denne maskine, men må nok slutte her - også fordi jeg endnu ikke har lært alle mulighederne.

Fra forlaget meddeles, at fotohefterne 1 og 2 er lige før at være totalt udsolgt. Det samme gælder iøvrigt de "løse" eksemplarer, jeg fik fremstillet af Supplement/rettelser til Bay medens der af Danske jernbanestrækninger er lidt tilbage, og om denne publikation kan fortælles, at Jeppe Hansen arbejder på en ny og stærkt udvidet udgave.

Der var mange flere ting, jeg skulle have haft med (bl.a. en "hilsen" til Postvæsnet), men min linietæller fortæller mig, at det nu er slut.

På genhør sidst på sommeren!
HOLTRUP

Nedlagte Baner

HORSENSBANERNE

HORSENS PRIVATBANER bestod af følgende strækninger:

HORSENS-JUELSMINDE, HJJ,

længde 30,5 km, åbnet for drift 25. maj 1884, nedlagt 28. september 1957.

HORSENS-TØRRING, HTB, (HTJ),

længde 28,1 km, åbnet for drift 1. december 1891. Smalspor 1000 mm, omlagt til normalspor fra 16. maj 1929, samtidig forlænget til Thyregod, længde nu 47,3 km og med sidebane fra Rask Mølle til Ejstrupholm, længde 26,3 km. Nu betegnet **HORSENS VESTBANER, HV**, persontrafik ophørt 31. december 1957; nedlagt 31. marts 1962.

HORSENS-BRYRUP, HBJ,

længde 38,0 km, sporvidde 1000 mm. Åbnet for drift 23. april 1899, omlagt til normalspor og forlænget til Silkeborg 16. maj 1929, nu betegnet **HORSENS-BRYRUP-SILKEBORG, HBS**, længde 60,9 km, nedlagt 31. marts 1968.

HORSENS-ODDER, HOJ,

længde 33,6 km, åbnet for drift 14. maj 1904. Nedlagt 31. marts 1968.

FÆLLESDRIFTEN

Fra 1899 havde HJJ og HBJ fælles driftsbestyrer (S. Holmblad) og fra HOJ's åbning i 1904 var driftsbestyreren fælles for alle tre baner. Tørringbanen, HTB, havde sin egen driftsbestyrer (N.P. Stensballe) indtil 1924, da han afløstes af S. Holmblad, og herefter havde alle fire baner fælles driftsbestyrer og hovedkontor.

Hovedkontoret for HJJ var i Juelsminde indtil 1901 og for HTB i Tørring indtil 1. oktober 1921, herefter i Horsens.

Den egentlige fællesdrift begyndte den 1. oktober 1921.

VÆRKSTEDSFORHOLD

HTB og HBJ har haft fælles værksted siden HBJ's åbning, medens HJJ og HOJ oprindeligt havde sine værksteder beliggende i henholdsvis Juelsminde og

i Horsens. Omtrent fra det tidspunkt, da banerne fik fælles driftsbestyrer, har HJJ og HOJ benyttet HTB's og HBJ's fælles værksted, og det fortsatte også efter banernes ombygning til normalspor i slutningen af 1920'erne. Værkstederne ejedes dog stadig af HV og HBS i fællesskab og udførte reparationer for alle fire baner i henhold til overenskomst om fælles drift af værkstedet.

HJJ's maskindepot lå i Juelsminde, HTB's i Tørring. I 1952 indviedes en ny remisebygning i Horsens fælles for alle fire baner, samt et fælles trafikkontor på perron 3 i Horsens.

HORSENS-JUELSMINDE JERNBANE

HJJ

Juelsmindebanen var en af de få baner, hvorom der ikke førtes lange diskussioner om linieføringen. 1. april 1882 forelagdes i Rigsdagen et lovforslag om "Koncession på anlæg og drift af en bane fra Horsens gennem Bjerre og Hatting herred til Juelsminde", efter at der derom fra byerne var modtaget et andragende.

De vigtigste forkæmpere for forslaget var fabrikant Roesthøj fra Stenderup og herredsfogeden i Bjerre-Bræstrup, som også blev formand for Horsens-Juelsminde Jernbaneselskab.

Projektet blev velvilligt modtaget i Folketinget og vedtaget ved lov af 12. maj 1882, hvorved "Regeringen bemyndiges til at meddele eneret på anlæg af en jernbane fra Horsens til Juelsminde". Koncessionen udstedtes 9. august 1882. Halvdelen af ekspropriationsudgifterne skulle udredes af staten.

Anlægget blev påbegyndt i oktober 1882 og kostede 1.026.200 kr. + 106.900 kr. som staten erlagde for udgifterne til ekspropriationen. Der var tegnet for 98.200 kr. i aktier, medens restbeløbet på 928.000 kr. optoges som lån med kommunerne som garanter.

Banen - ofte kaldet **BJERRE-HERREDSBANEN** - blev indviet den 25. maj 1884 i overværelse af kgl. kommissarius, stiftamtmand Rosenørn.

Første bestyrer var ingeniør ved anlægget H. Helweg, der i 1894 overtog Vejle-Give banen og Vejle-Vandel banen. Han efterfulgtes af ingeniør A. Bentzon

til 1897 og fra 1897 til 1921 var - som ovenfor nævnt - S. Holmblad driftsbestyrer. Banernes sidste driftsbestyrer var N. Damgaard Andersen.

BANENS TEKNISKE DATA

Banens længde var 30,5 km, og efter at den nye station i Horsens var taget i brug i 1929 - 30,2 km.

Den maksimale stigning var 1:80, mindste kurveradius 1200 fod. Skinnevægten 35 lbs/yard. I tidsrummet 1898 til 1924 er 2,9 km nærmest Horsens udskiftet med 22,5 kg/m skinner og resten af strækningen er til 1927 udskiftet med 27,55 kg/m skinner. Statistikken over banen fra 31/3 1936 nævner, at 5 km nu ligger med 33,4 kg/m skinner (brugte fra Sønderjylland?) og resten med 27,55 kg/m skinner.

Maksimal hastighed oprindeligt 45 km/h, senere hævet til 60 km/h, for skinnebusserne endog 70 km/h.

Havnesporet i Juelsminde blev fuldført i 1896.

LINIEBESKRIVELSE

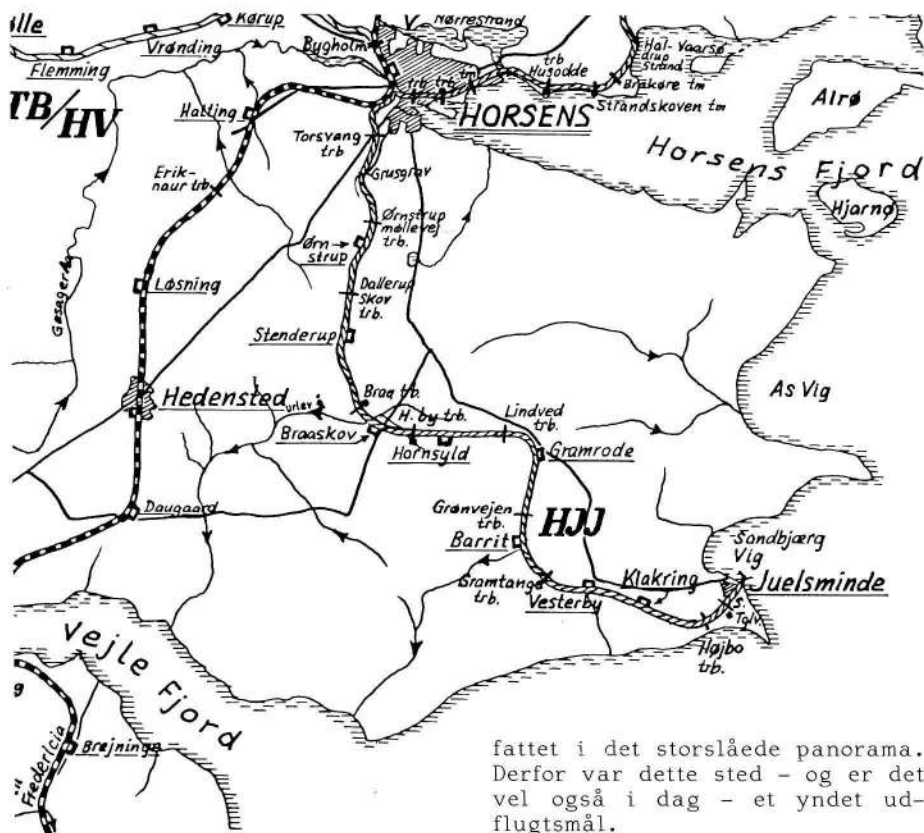
ved J.G.

Turen fra Horsens til Juelsminde androg 30,2 km. Der var på strækningen i banens sidste leveår 8 stationer plus de to endestationer i Horsens og Juelsminde. Normalt betegner vi mindre holdsteder som Trinbrætter; på Horsensbanerne var navnet derimod Stoppesteder. Det hedder udtrykkeligt, at de er "midlertidigt etableret", og meningen er selvfølgelig, at sådanne "stoppesteder" med kort varsel kan oprettes eller nedlægges - alt efter behovet. På Juelsmindebanen var der i de sidste år 10 stoppesteder.

Men lad os se lidt nærmere på strækningen. Ikke med hensyn til udstyr og opbygning, men derimod hvordan den løb gennem landskabet, og hvilke seværdigheder, man kunne møde.

Som ved andre baner af lignende karakter har det været nødvendigt at berøre så mange byer som muligt - årsagen er vist kendt - og derved fik banen et ret så bugtet løb, der som oftest skyldtes småbyernes placering og ikke altid så meget terrænforholdene.

HJJ udgik fra den østlige side af DSB's station i Horsens.



den dog have haft en vis betydning som også kom banen til gode.

Såvel fra Hornsyld som fra Bråskov var der mange - før bilernes tid - der tog de 10 km mod syd til herregården Rosen-vold på grund af dens meget smukke beliggenhed i de skovrige områder ved Vejle fjord. En rigtig skovtur var i gamle dage altid forbundet med en krohave, hvor man kunne fouragere og hvile sig oven på rejsens besværligheder. I Hornsyld var der en krohave af den slags som alle der skulle på skovtur forestillede sig som det ideelle sted, når man rastede. I hvertfald i Horsens og omegn satte man megen pris på den smukke krohave i Hornsyld, som blev besøgt af mange turister, der skulle eller havde været på udflugt i Bjerre Herred.

Banen fortsatte efter Hornsyld i østlig retning, men lidt før Gramrode station (18,7 km) svingede den mod syd. Atter er vi i et område med et meget kuperet og smukt landskab. Nogle få kilometer fra Gramrode station ligger Klejs bakker, hvorfra der igen er vid udsigt, især fra det 110 m høje Trolde-mosebjerg. Herfra ser man ud over Vejle fjord og Trelde-næs mens Nordfyn skimtes i baggrunden. I sydlig retning ses Skamlingsbanken langt ude. Ser man mod øst mødes øjet af Æbelø, Endelave og måske - hvis vejret er meget klart - Refsnæs på Sjælland. Mod nord ser man hele Bjerre Herred udbredt mod Horsens fjord.

Banen løb videre i sydlig retning og nåede Barrit station i km 21,8. En typisk privatbanestation, et helt lille samfund for sig, med andelsmejeri, sparekasse, mølle, købmandsbutikker og hvor flere småhåndværkere oprettede værksteder og butikker. Banen løb nu i svag østlig retning mod Vesterby station (24,9 km),

Horsens. Tv. DSB, Th. HJJ.
(Foto: Just Andersen).

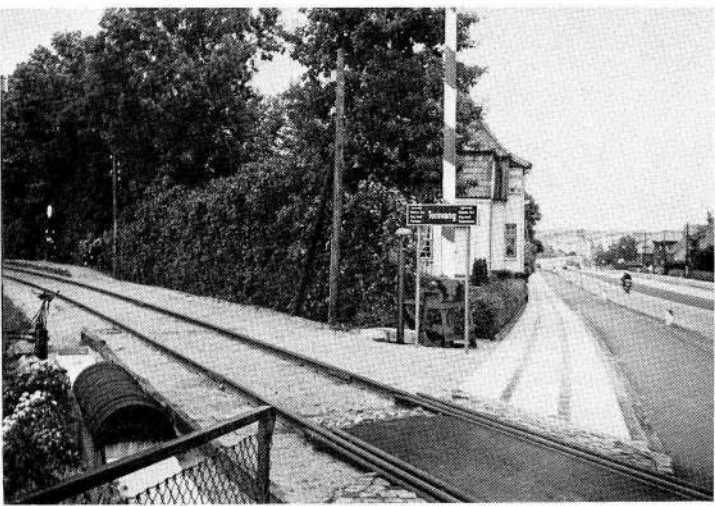
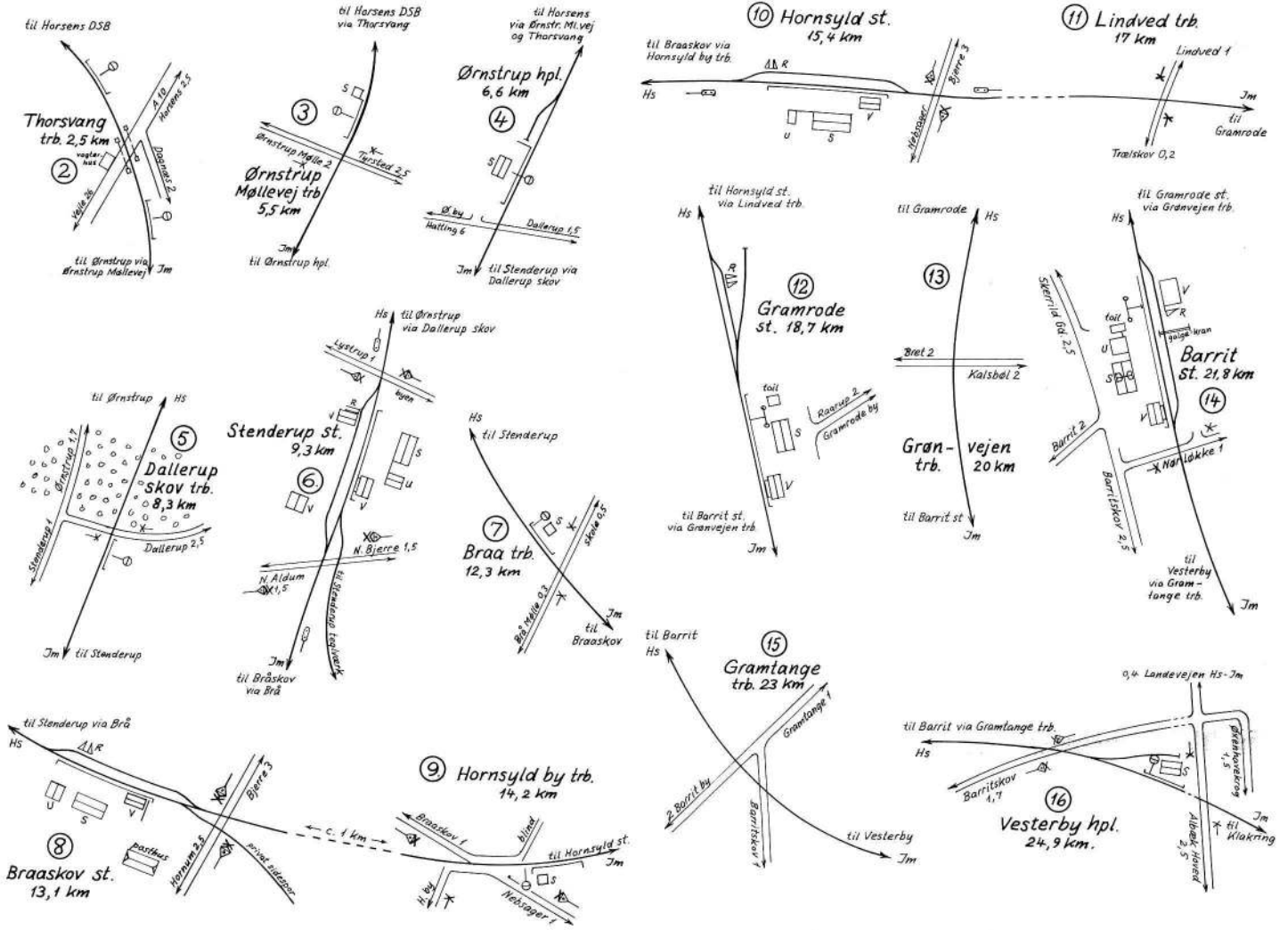
fattet i det storslåede panorama. Derfor var dette sted - og er det vel også i dag - et yndet udflugtsmål.

Banen fortsatte i sydøstlig retning og passerede ved Brå Mølle en å og kort efter kørte man ind på Bråskov station, der lå i km 13,1. I fordums tid kunne man prale med både station, telegraf og statstelefon - store forhold! og sikkert alle placeret samme sted. Banen fortsatte mod øst og efter at være ført over et par broer af granit - de står der vist endnu, eller gjorde det indtil for få år siden - passerede den bl.a. en å med navnet Smedbækken før man nåede Hornsyld station (15,4 km). Hornsyld var faktisk delt i to, den egentlige stationsby, som skød op omkring banen, da den åbnede, og selve den gamle Hornsyld by. Fænomenet kendes fra mange andre stationer landet over, såvel hos privatbanerne som hos DSB. Hornsyld var HJJ's største station. Byen havde et amtssygehus så af en lille by at være må-

På et stykke - næsten 2 km - fulgte privatbanen statsbanesporret mod Vejle, hvorefter den drejede af i sydøstlig retning. Kort efter skar den Horsens-Vejle vejen, som den fulgte et stykke til den lille by Thorsted. Nu gik banen i sydlig retning indtil det første holdested, Ørnstrup (6,6 km) nåedes. Det var vel næsten for meget at kalde stedet for en by, da den kun bestod af nogle få huse og gårde. Selve stationen lå i ensom majestæt et stykke fra al beboelse. Stedet så næsten ens ud fra banens start til dens lukning. Fra Ørnstrup fortsatte banen i sydlig retning over nogle små dæmninger, gennem Dallerup skov til Stenderup station (9,3 km). Det er en forholdsvis lille by, der dog mens banen eksisterede både havde brugs og skole. Det mest seværdige her er den gamle romanske frådstenskirke, der nok er et besøg værd. Stenderup var ingen helt dårlig station for banen, idet et nærliggende teglværk gav en del kørsel, og også så meget at man anlagde et privat sidespor.

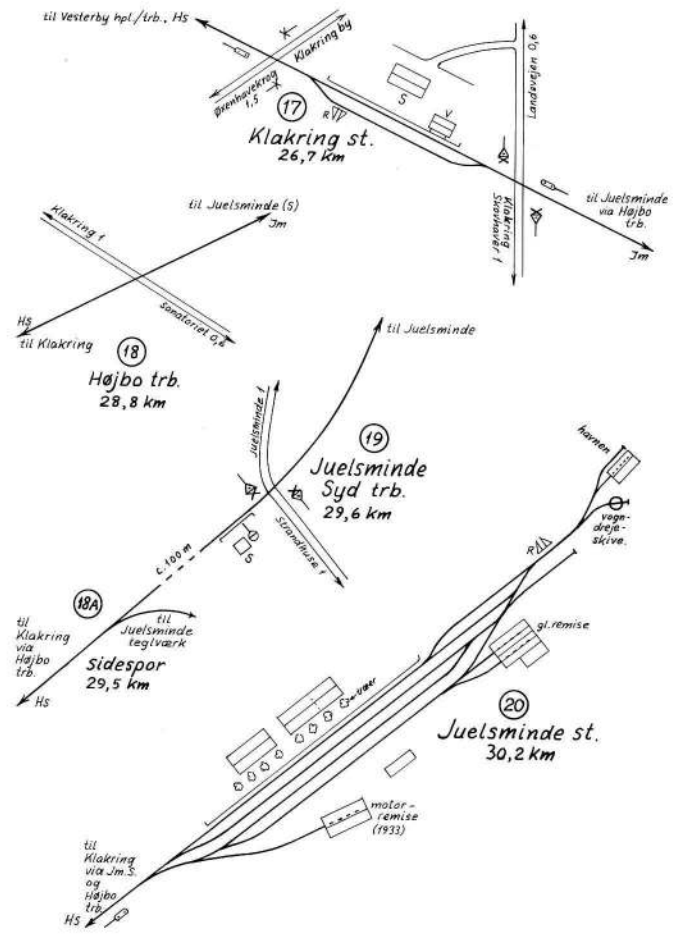
Nogle kilometer fra denne station ligger bakkedraget Bjerglide, hvis højeste punkt er Purrehøj (121 m) og det dominerer landskabet i stor udstrækning. Dette punkt kaldes også "Det danske Bloksbjerg" og på toppen findes en gammel kæmpehøj. Står man heroppe kan man i klart vejr se over til Fyn, ja helt til Sjælland - siges det. Selv Lillebæltsbroen kan ses; hele Horsens by; Ejer Bavnehøj og ikke mindre end en snes kirker er indbe-





Torsvang T. 1957. (Foto: P. Thomassen).

et sted med ret ringe bebyggelse. Ikke langt herfra ligger en anden af herredets gamle herregårde, Barritskov, delvis fra 1598. Her står i parken ruiner af den oprindelige gamle hovedbygning, hvorfra man har taget materialer til det nye hus. (På ældre kort benævnes såvel bebyggelse som station: Barret).



Banen fortsætter nu mod øst med gode udsigter over Vejle fjord, forbi Klakring kirke til Klakring station (26,7 km). Ligesom den gamle romanske kirke lå stationen lidt vest for den egentlige by, som ikke afviger fra andre lignende byer, altså igen en typisk stationsby på en privatbanestrækning med skoler - her var 2, sparekasse, nogle få butikker o.s.v.

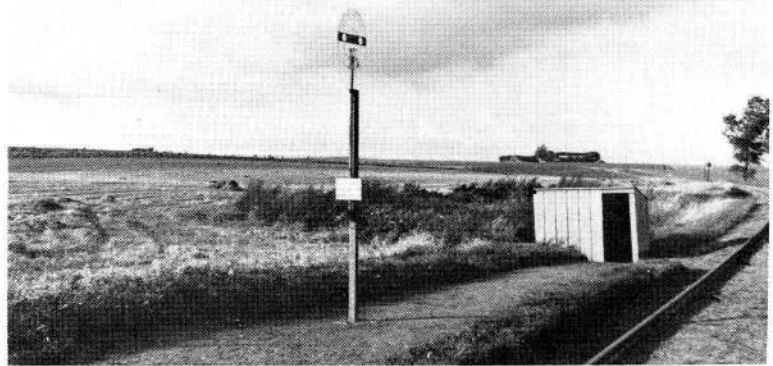
Den sidste del af turen med Horsens-Juelsmindebanen var særdeles smuk. Fra toget så man ud over Kattegat og helt op til Fyn, Båring Vig og Bogense. I en blød bue passeredes Strandhuse med de mange sommerhuse langs kysten, og ude i vandet kunne man også fra toget se sandrevlen "Bjerrehoved" lidt før toget futede ind i Juelsminde (30,2km).

I en bog om Horsenseggen kunne man i 1940 læse:

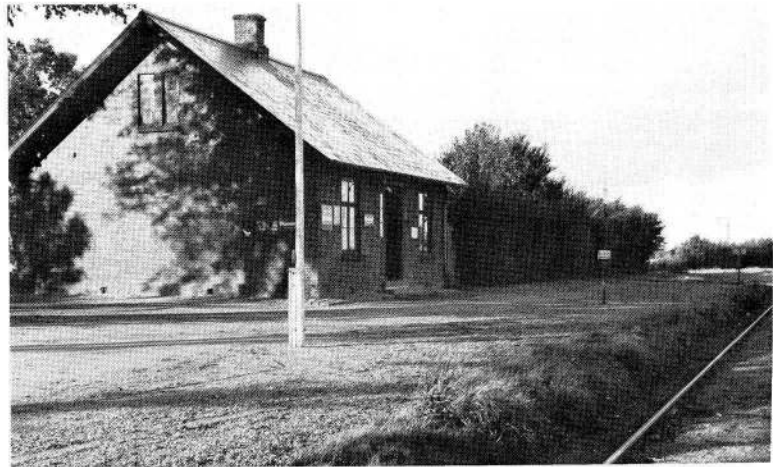
"Juelsminde, endestationen på Horsens-Juelsminde Jernbane, har navnlig i de senere år udviklet sig stærkt og er i fortsat stærk udvikling. Den har kirke, læge, hjælpeapotek, bank, politistation, kysthospital, kuranstalt samt flere industrielle virksomheder. Medens handelsstanden betjener by og opland, drives der af fiskere en større fiskeeksport, og det fortræffelige hotel "Færgegaarden" i forening med afholdshotellet og Brøndums pensionat sørger for turisternes behov; kuranstalten modtager patienter hele året. Byen er desuden et kendt badested, beliggende ved Sandbjerg Vig, som åbner sig for Kattegats friske vand. Kun ved få badesteder forener sig som her hav og skov idet vigen omkranses af store skove, og en stor turiststrøm går da også dertil hele sommeren."

Stilen minder mig om min barndoms diktater, men ihvertfald får man da et godt indtryk af, hvad Juelsminde var blevet til siden banen åbnede. Dengang var der kun et par huse og nu (altså i 1940) er det blevet til en rigtig by. Man kunne såmænd også få kunststoppet sit tøj, få alt til tegning fra "Teknisk Papirhandel", købe røget ål, sild og makrel fra det lokale røgeri, komme til frisør o.s.v., så sig ikke, at banen ikke havde bidraget til almenvellet; jeg havde endda nær glemt, at man også kunne komme i biografen som hed "Biografen". Men det, der var skyld i det hele, HJJ, er væk. Nogle af HJJ's bygninger findes dog stadig, men er selvfølgelig taget i brug til helt andre formål end de var beregnet.

Toget kan man jo af gode grunde ikke tage, men hvis man ville prøve turen fra Horsens til Juelsminde i dag, måtte det ske



Ørnstrup Møllevej. 1957. (Foto: O.H. Wesenberg).



Ørnstrup. 1957. (Foto: O.H. Wesenberg).



Stenderup. 1957. (Foto: P. Thomassen).

til fods. Mange steder ville det være næsten umuligt at finde planum, men enkelte dæmningsrester og broer kan dog være vejviser. Det er utroligt at man

på så få år har fået fjernet alle spor (i ordets bogstavelige betydning) så grundigt.

Køreplan for Horsens—Juelsminde-Banen.

(Gyldig fra 1. Maj 1892.)

Fra Juelsminde til Horsens.

	Hverdage.		Søn- og Helligd.		
Juelsminde Afg.	8,05	11,00	8,15	6,15/11,00	8,40
Klakring	8,16	11,11	8,26	6,25/11,11	8,51
Vesterby*	8,20	11,15	8,30	6,29/11,15	8,55
Barrit	8,39	11,26	8,39	6,38/11,26	9,05
Gramrode	8,39	11,37	8,49	6,47/11,37	9,15
Hornsyld	8,48	11,47	8,58	6,56/11,47	9,24
Braaskov	8,56	11,56	7,06	7,08/11,56	9,32
Stenderup	7,08	12,08	7,18	7,13/12,08	9,43
Ørnstrup*	7,15	12,15	7,25	7,20/12,15	9,50
Horsens Ank.	7,30	12,30	7,40	7,35/12,30	10,05

Ekstratog afgaar fra Juelsminde 8,23, fra Klakring 8,33, fra Vesterby 8,37, fra Barrit 8,46, fra Gramrode 8,55, fra Hornsyld 9,03, fra Braaskov 9,10, fra Stenderup 9,20, fra Ørnstrup 9,27, i Horsens 9,42.

Fra Horsens til Juelsminde.

	Hverdage.		Søn- og Helligd.		
Horsens Afg.	8,55	3,10	8,50	8,55	1,40/10,35
Ørnstrup*	9,11	3,26	9,06	9,11	1,58/10,51
Stenderup	9,21	3,34	9,14	9,21	2,04/10,59
Braaskov	9,32	3,44	9,24	9,32	2,14/11,09
Hornsyld	9,40	3,50	9,30	9,40	2,20/11,15
Gramrode	9,51	3,59	9,39	9,51	2,29/11,24
Barrit	10,02	4,08	9,48	10,02	2,38/11,33
Vesterby*	10,09	4,15	9,55	10,09	2,45/11,40
Klakring	10,16	4,21	10,01	10,16	2,51/11,46
Juelsminde Ank.	10,25	4,30	10,10	10,25	3,00/11,55

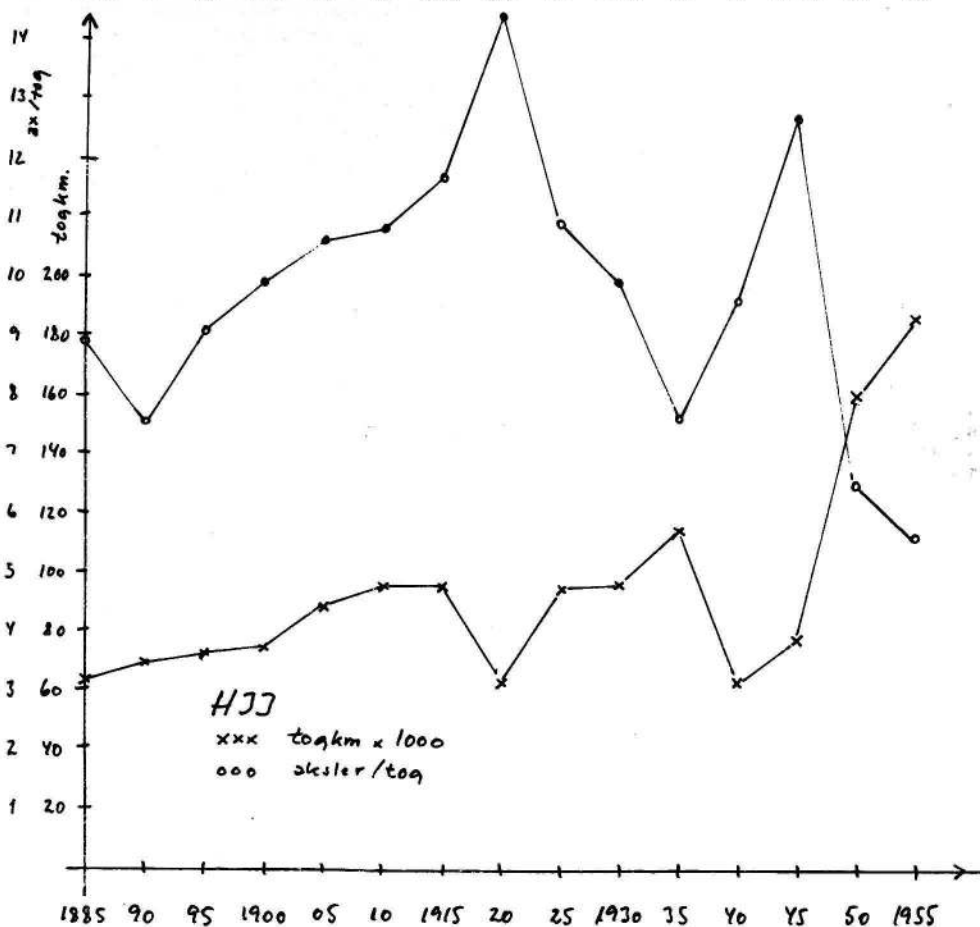
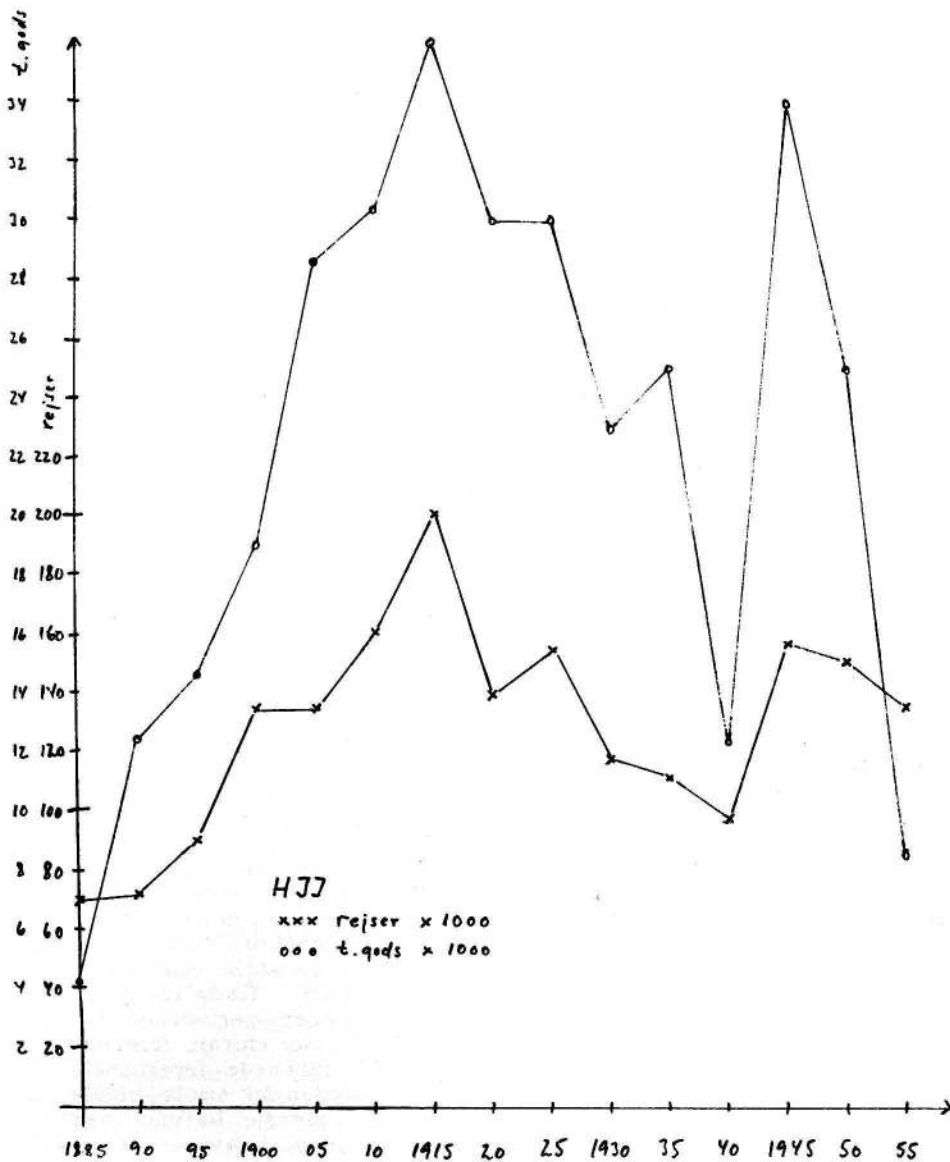
Ekstratog afgaar fra Horsens 5,15, fra Ørnstrup 5,30, fra Stenderup 5,39, fra Braaskov 5,49, fra Hornsyld 5,56, fra Gramrode 6,04, fra Barrit 6,14, fra Vesterby 6,21, fra Klakring 6,27, i Juelsminde 6,35.

Ved de med * betegnede Holdepladser standser Togene kun, for saa vidt der er Rejsende at optage og afsætte eller Ekspeditioner at foretage.

TOGGANG

Der startedes med 3 togpar, og dette var antallet til 1. verdenskrig gjorde indskrænkninger nødvendige. Der blev skåret ned til 2 togpar daglig, dog 3 på enkelte hverdage; derefter haves følgende notater:

- Sommer 1923: HVerdage 4, SØndage 3.
- Sommer 1926: HV 4, ONsdag 5, SØ 4 + 1 i ferietiden.
- Sommer 1933: HV 5, SØ 4 samt 1 badetog, der var gennemkørende.
- Sommer 1935: Dgl. 5.
- 15/1 1940: Dgl. 4.
- 15/6 1940: Dgl. 2.
- 1/3 1941: Dgl. 3; dette tal holdes til
- 1/2 1945: HV 2 + 1 efter behov, SØ ingen toggang.
- 19/2 1945: Kun kørsel T1, T0 og LØ.
- 1/6 1945: Dgl. 2.
- 21/6 1945: Dgl. 3.
- 1/10 1945: Dgl. 5.
- Vinter 1949/50: HV 7 + 1 MA, ON og FR; SØ 6.
- Sommer 1950: Som lige ovenfor + 1 gennemgående ferietog SØ.
- Sommer 1952: Som vinter 1949/50 + 1 LØ, og SØ 2/1 gennemgående.
- Sommer 1953: Som 1952, dog SØ 3/2 gennemgående.



TABELLER

Der vedføjes grafiske oversigter over rejser, godsmængde, togkilometre, vognakselkilometre og aksler/tog.

Dog skal her anføres nogle lidt nøjagtigere talstørrelser, der måske er lidt lettere forståelige.

TABEL FOR PERIODEN 1938/39 - 1946/47

År	togkm	vognax. km x 1000	togkm pr. ba- nekm.	ax/tog	rejser	t gods
1938/39	125.000	821,6	4.139	6,6	94.700	26.900
1939/40	104.900	729,2	3.472	7,0	96.100	17.700
1940/41	62.400	602,1	2.067	9,6	97.300	11.700
1941/42	66.400	667,4	2.199	10,4	100.500	16.600
1942/43	67.300	728,4	2.224	10,8	117.900	19.100
1943/44	69.200	799,5	2.290	11,6	133.500	27.300
1944/45	62.900	832,5	2.083	13,2	176.700	32.500
1945/46	78.200	993,1	2.590	12,7	157.200	33.900
1946/47	110.400	1.162,6	3.624	10,6	202.900	33.000

Minimum i 1917/18 under første verdenskrig:

158.800 rejser,
52.100 togkilometre,
28.100 t gods og
15,4 aksler/tog.

ABSOLUTTE REKORDER

Togkilometer.

193.300 - 1953/54

Vognakselkilometer:

1.177.000 - 1953/54 (skinnebus).

Rejser:

212.600 - 1916/17.

t gods:

36.300 - 1913/14.

Aksler/tog:

15,4 - 1917/18.

Fordeling af togkilometrene:

Til og med 1931/32 kørtes alle tog med damp; derefter

1932/33: 91.000 D(amp) og
14.000 M(otor).

1933/34 - 1939/40: alle M.

1940/41: 29.300 D, 33.100 M

1941/42: 35.400 D, 31.000 M

1942/43: 50.200 D, 17.100 M

1943/44: 60.900 D, 8.300 M

1944/45: 50.100 D, 12.800 M

1945/46 - 1951/52: alle M

1952/53: 40.300 diesel, 129.300
skinnebus.

1953/54: 27.700 diesel, 165.600
SM, 60 D.

1954/55: 22.600 diesel, 161.300
SM, 60 D.

1955/56: 23.100 diesel, 160.600
SM, 134 D.

1956/57: 24.100 diesel, 158.500
SM, 0 D.

1957/58: 13.200 diesel, 81.600 SM.

Som for de fleste andre privatbaner bestod godsmængden hovedsagelig af landbrugsprodukter, bygningsmaterialer, brændsel og fisk fra Juelsminde. Der-

til teglværksprodukter fra Stenderup og Juelsminde og mergel fra Søvind (på HOJ).

Person- og togkilometrene følger så nogenlunde bevægelserne af rejser og t.gods, d.v.s. at rejsernes længde og godsets transportlængde ikke har vist de store udsving.

ØKONOMI

Til og med 1929/30 var HJJ rentabel, dog med et enkelt underskud i 1920/21 på 29.170 kr. Lades prisniveauet ude af betragtning viser regnskabet en jævn bedring indtil 1915/16 med et plus på 51.120 kr. Der har dog været et par enkelte dyk. Derefter svinger det noget op og ned til 1927/28 (fra + 20.000 til + 47.000 kr.). Et enkelt meget stort år var 1918/19 med kr. 52.635 i overskud. 1928/29 var overskuddet 10.200 kr. og i 1929/30: 5.100 kr.

Fra 1930/31 og til 1943/44 var der underskud med max. 69.600 kr. i 1941/42. Så fulgte 3 gode år med overskud på 15.041 kr., 65.650 kr. og 39.973 kr. Fra 1947/48 går det rask ned ad bakke med ca. 1/4 mill. kr. i underskud i 1951/52 og de sidste to år et underskud på 125.293 hhv. 70.161 kr.

RULLENDE MATERIEL

DAMPLOKO

Loko nr. 1-4 var Hanomag-maskiner af type 1Bn2T:

Nr. 1, 1884, fabr.nr. 1644,

Nr. 2, 1884, fabr.nr. 1645,

Nr. 3, 1885, fabr.nr. 1868 og

Nr. 4, 1904, fabr.nr. 4408.

Nr. 1, 2 og 3 bar oprindelig alle banebetegnelsen BJERREHERRED på kedelsiderne.

Ialt byggedes fra 1883-1904 12 stk. af disse ens loko til HJJ, HHJ og NFJ og desuden fire loko til privatbaner i Skåne.

Det var så udpræget et Hanomagprodukt, og man ville ikke have været forbavset over at se dem på preussiske sidebaner.

De var meget enkle i konstruktionen og gjorde god fyldest i forskellige år. På HJJ var de sammen med en lignende maskine ene om at bestride trafikken indtil 1932. På HJJ har jeg aldrig set dem selv, men ofte i Odense (på NFJ) med persontog og blandede tog til og fra Bogense; de satte ret godt igang med tog på ca. 80 t.

Kedlen lå lavt, havde ingen dom, men kun en dampsamlekasse, hvorfra der udgik udvendige damprør til gliderkasserne. Regulatorens trækstang lå udvendig. På kedelryggen sad desuden en sandkasse med sandingsrør, der udmundede foran de forreste kobbelhjul. Bageste kobbelhjulsæt, der lå under førerhuset og bag fyrrkassen, var drivhjulsæt. Det forreste kobbelhjulsæt lå nogenlunde under maskinens midte. De udvendige cylindre lå mellem dette hjulsæt og det faste løbehjulsæt.

Maskinen havde udvendige Tricks-styringer, fladglidere og vandkasse mellem rammerne. Kul i to små kasser foran førerhuset. Bagtil skrånede førerhusets nederste halvdel en smule indfater og den øverste halvdel var oprindelig uden bagvæg. Nr. 2 blev ombygget ca. 1921 med overheder og Heusinger-styring.

Nr. 4 havde lige bagvæg og var lidt længere end de andre. Den havde rigtig dom og indvendig regulator, men alligevel udvendige damprør.

Alle havde vægtstangsbremse og kofanger ved forenden.

Alle fire loko blev udrange-ret og ophugget i 1933.

Loko nr. 5 var en Orenstein & Koppelmaskine, bygget på Märkerische Loko-fabrik, der lå i Schlachtensee ved Berlin med byggenummer 142, type 1Bn2T, 1897, oprindelig VVJ nr. 3, købt 1915 af HJJ, hvor den fik nr. 5. Den blev også udrange-ret i 1933.

VVJ 1-3 blev bygget til Vandelbanen, men da den blev forlænget til Grindsted, blev alle tre maskiner afhændet. Nr. 1-2 gik til TKVJ.

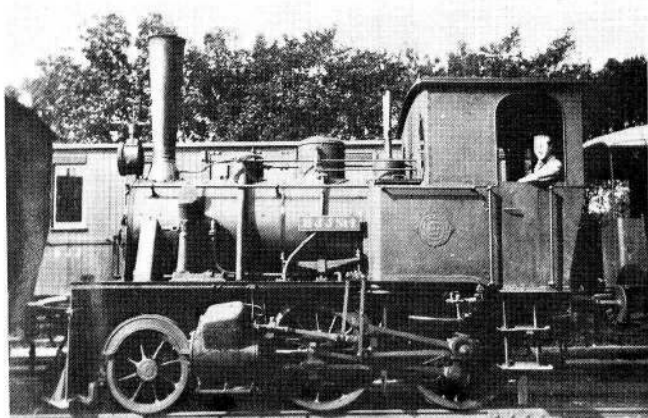
De var i det store og hele som HJJ 1-4 i konstruktion og ydeevne.

LEJEDE LOKO

1885/86: 41 mil, DSB litra N eller KJ, måske H eller L.

1905/06: 1483 km, fremmede loko.

1910/11: 854 km, HHJ 2.



HJJ nr. 1 (Josephsen, arkiv
P. Thomassen).

1911/12: 1649 km, HHJ 3.
1912/13: 3380 km, HHJ 2.
1915/16: 7701 km, HJJ 4 og 61
km, HHJ 6.
1921/22: 1549 km, HHJ 5.
1931/32: 181 km, HOJ-loko.

RULLENDE MATERIEL (af Hans Alkjær)

BEMÆRKNINGER TIL DATASKEMAET FOR HJJ's DAMPLOKO.

De 6 lokomotiver NFJ 3-4, HHJ 1-2 og HJJ 1-2 var én samlet leverance med fortløbende byggenumre (1640-1645), og disse maskiner må formodes at have været helt ens ved leveringen, svarende til de af Bay oplyste data. Maskinerne var bygget i 1883/84.

Året efter leveredes endnu 2 maskiner: HHJ 3, byggenummer 1827 og HJJ 3, b.nr. 1868. De havde lidt længere sidekasser, mindre sideudskæringer i førerhuset samt dørene rykket lidt længere bagud, og dette gjaldt også de senere leverede maskiner af denne type. Om Hads-

Herred-banens nr. 3 hedder det i HHJ's årsberetning, at den havde 15% større trækkeevne end de først anskaffede maskiner, og jeg har gættet på, at det nok var opnået ved en forøgelse af cylinderdiameteren fra 270 til 290 mm - en ændring, der kun i ubetydelig grad ville medføre andre ændringer i konstruktionen, så man stadig kunne regne med at have maskiner, der i alt væsentligt passede reservedele sammen. Noget lignende var formentlig tilfældet med den tredje maskine til Juelsmindebanen.

20 år senere bestilte HJJ endnu en maskine (HJJ 4) af samme type fra Hanomag, men den udviste lidt større ændringer i forhold til de oprindelige - men forbavsende få i betragtning af, hvor lang tid, der var forløbet mellem leverancerne. HJJ 4 havde 50 mm mindre drivhjul, men kun 10 mm mindre slaglængde, så forholdet mellem hjul diameter og slaglængde* var nedsat fra 2,50 til 2,44. Samtidig havde den nye maskine den forøgede cylinderdiameter 290 mm, hvilket ialt gav en trækraftforøgelse i forhold til HJJ 1-2 på 18% - men

det svarede naturligvis også til et større dampforbrug - hvis den nye maskine kørtes med samme ekspansion som de gamle. Kedlens hedeplade var derimod ikke ændret, så man må have regnet med, at den var rigeligt dimensioneret. Det var den da også f.eks. sammenlignet med de små 1Bt-maskiner fra Maribo, der med samme cylinderdimensioner klarede sig med kedler, der var 30% mindre i hedeplade.

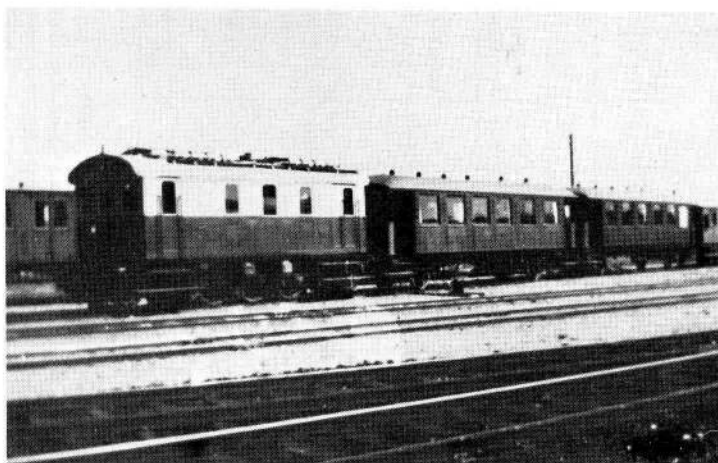
(* Dette forhold angiver lokoets "gearing" eller udvekslingsforhold således at forstå, at forholdet bliver = 1, hvis krumtappen anbringes helt ude ved hjulets periferi. Forøges nu hjuldiameteren, uden at slaglængden = krumtappens "diameter" ændres vil maskinen føres et længere stykke frem for hvert stempelslag, svarende til et højere "gear" i f.eks. en bil.)

1921 måtte både lokomotiv nr. 2 og 3 tages ud af driften på grund af slitage, og begge maskiner fik nu nye kedler. Nr. 2 blev desuden udstyret med overheder, og den fik nye cylindre med rundglidere og styringen ændret til Heusingers, altså en ganske lignende ombygning som omtrent samtidig blev udført på SFJ's værksteder i Odense af de små 1B-maskiner fra Maribo. Også NFJ fik ombygget et par 1Bt-Hanomag'ere på samme måde, men det er hidtil ikke blevet oplyst, hvor ombygningen udførtes - det var i hvert fald ikke i Odense, hvilket bl.a. fremgår deraf, at maskinerne ikke fik nye fabriksplader, mens SFJ aldrig undlod på fremtrædende plads at gøre opmærksom på deres ombygningsvirksomhed.

Vi har desværre ingen oplysninger om HJJ nr. 2's ændrede data efter ombygningen, men man kan jo gøre sig sine overvejelser ud fra de kendte data for Maribo-maskinerne før og efter ombygningen, se de vedføjede data for de øvrige her i landet anvendte "gamle" 1Bt-maskiner af lignende størrelse.

Der er fra fabrikken angivet ydelse i HK for de oprindelige Hanomag'ere og for maskinerne fra Märkische og Orenstein & Koppel, resten er sluttet herudfra (proportionalt med slagvolumen, da kedeltrykket var det samme for alle maskiner). Man må formode, at det har været svært for de maskiner med de mindste kedler at vedligeholde de nævnte ydelser ret længe ad gangen uden at overbelaste kedlerne.

Ved de fleste af de baner, der benyttede disse små maskiner, udskiftedes de senere med større maskiner eller aflastedes



To-farvet dieselloko i Horsens
(Foto: S.A.G.).

HJJ DAMP		bygge-		aksel-		styre-		cylinder-		hjul diam.		hovedflade		ke-		akselafstande		tjenestevægt		forråd		max. hast.		tækk.	
drifts-nr.		nr.		følge		ring		ø x slag		løbe-		fyld		rist		driv-		lgd.		vandt		km/h		h.k.	
år		nr.		nr.		nr.		mm		mm		m ²		m ²		m ²		over		m ³		km/h		t	
år		nr.		nr.		nr.		mm		mm		m ²		m ²		m ²		puff.		m ³		km/h		t	
1	1884	Hano	1644	1B ^t	Allan	270x460	800	1150	44,2	-	0,68	12	Rows-	1,40	3,15	6,12	18,7	2,36	0,7	H	4,5	120	2,27	anm., ændr., skæbne.	
2	"	"	1645	"	"	~ 52,7 l	"	"	"	-	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	hovedrep. > 1918. Oph. 1933 omb. 1920/21	
3	1885	"	1868	"	"	290x460	"	"	"	-	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	138?	2,62	ny kedel 1921/22	
HJJ No 4	1906	"	4408	"	"	~ 60,7 l	"	1100	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	135?	2,68	"	
HJJ No 5	1897	Mærk.	442	"	"	290x450	"	1150	42	"	0,8	"	1,38	3,15	6,935	18,9	2,6	0,9	S	"	120	2,22	ex VJ.3. til HJJ 5 i 1915		
						~ 51 l	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
HFJ 1-3	1897	Jung	269-271	"	"	"	"	"	36,5	"	0,68	"	1,40	3,15	6,12	19,5	2,36	0,67	H	"	120?	2,22	"Hodsherredbanens Type"		
L TJ 4-6	1897	Mærk	226-228	"	"	300x450	c.700	1040	37,7	"	c.0,7	"	Salter	c.1,3	c.3,1	c.6,9	17,0	1,40	0,50	?	"	150	3,0	"	
V LJ 1-2	1899	O & K	42	"	"	~ 63,6 l	"	1170	38,4	"	0,7	"	"	3,15	"	"	2,38	0,50	?	"	150	2,7	"		
OKDJ 1-2	1901	Maribo	1-2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,15	"	"	20,0	2,4	0,7	S	"	"	"	5 stk omb. af SFJ 1917-21.	
ETJ 1-3	1901	"	7-9	"	"	290x450	800	ETJ 1190	28,8	opr. 28,8	"	"	"	3,15	"	opr. 13,0	19,0	"	"	"	"	"	"	"	
OKDJ 3	1902	"	14	"	"	~ 59,5 l	"	1150	28,0	opr. 31,7	0,8	"	1,38	3,15	6,767	21,9	"	"	"	"	"	"	"	"	
VNJ 1-3	1903	"	15-17	"	"	"	"	"	"	omb.	"	"	"	3,15	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	

HJJ MOTOR		vognens bygge-		aksel-		motor		transmis,		akselafstand		tjenestevægt		indre indretning		brem-		max. hast.	
drifts-nr.		nr.		følge		fabr * type		art. Hk v. pm.		cyl. x ø x slag		l.o.p.		iad.		vorme		km/h	
år		nr.		nr.		nr.		mm		ert. gear		(- m -)		t		ser		km/h	
M 4	1933	Frichs	125	1' C ₀ 1'	Fric 6260 CL	D-375 x 600	6 x 260 x 330	el. 1:5,47	1,72 x 2 x 1,43 + 1,72	9,53	48,5	bag. 2,0 t	TB, S	70	1938 NEJ Nr. 10, 1966 OHL/HTJ M 33. Udr. 1969				
M 2	"	"	126	"	"	"	"	"	fast 2,85, ialt 6,30	"	"	"	"	"	1952 HBS DL 202.				
M 3	"	"	127	"	"	"	"	"	do.	"	"	"	"	"	1956 TKUJ M 3. 1968 YNJ (reserveredele).				
Sm 20	1952	Scnd	20840	(1A) A 1'	Fric 8415 CC	D-160 x 2000	8 x 115 x 140	mek, 4+rev	8,65 + 2,00	14,28	13,7	1 wc - 0,6 t	TB	75	type 2 1937 HFHJ Sm 3, hemst. 1969, udr. 1970				
Sm 21	"	"	20841	"	"	"	"	"	do.	"	"	"	"	"	"				
Sp 20	1952	Scnd	20853	2' 2'	"	"	"	"	8,10 + 2,00	12,93	8,8	1 wc - 0,2 t	TB, S	75	type 2 k+r 1957 NEJ Sp 4, oph. 1966				
Sp 21	"	"	20854	"	"	"	"	"	do.	"	"	"	"	"	"				

2. Snaveser til damplokk købt brugt i 1895.
 ① cyl. dim. for nr. 3 gættet ud fra oplysningen: 15% større trækraft end nr 1-2.
 ② HJJ 2 omb. m. ny kedel m. overheder, nye cyl. m. rundgjaldere og Heusinger-Slyng. Nye data ukendte.
 ③ HJJ 3 (m. 41?) haft ekstra (topre-?) kasse bagpå under 1. verdenskrig.
 ④ Efter 2. verdenskrig: Sm-tog max. 70 km/h, øvrige tog max. 60 km/h. p. HJJ.
 ⑤ HHJ 1-2 og NEJ 3-4 var mager til HJJ 1-2 * HHJ 3-4 og NEJ 3-4 var omtrent ens og meget lig HJJ 3.

Person-, person- og rejsegods- samt post- og rejsegodsvogne

HJJ

	bygge- år sted	art	indretrng	per- roner	over- gange	tag- form	be- kædch.	aksæft. → m ←	l.o.p. (- m -)	tara t	brem- ser	lys	varme	anm., ændr., Skæbne
A 1	1884 Bresl.	Kupévogn	{ 2 II 16 + 2 III 20 à 1754 mm à 1422 mm }	-	-	-	teak	3,50	7,73	6,4	-	st → pt	damp	A 1 udr. 1934
A 2	" "	"	"	-	-	-	"	"	"	"	-	"	"	A 2 " 1924
A 3	1906 Scnd.	"	{ 2 II 16 + 3 III 30 à 1900 mm à 1500 mm }	-	-	-	plade	5,20	9,73	9,15	⊖	pt → el	damp	A 3 fra 1933/34 sommerreserve. Udr. 1952.
B 11	1884 Bresl.	"	{ 1 II 8 + 3 III 30 1754 mm 1 à 1754, 2 à 1422 }	-	-	-	teak	3,50	7,73	6,1	-	st → pt	damp	B 11 udr. 1934
B 12	" "	"	"	-	-	-	"	"	"	"	-	"	"	B 12 " 1934
B 13 (ex VaGJ B 11)	1919 Scnd	altanvogn	{ sidet. 2 II 16 + 4 III 34 + 1 C à 1800 mm à 1494 mm }	2 åbne	2	-	teak	7,50	13,23	15,00	S, TB	el.	{ køles vand }	B 13 1953 AC 330. Udr. 1956 B 14 1953 AC 331. " 1957
C 21'	1886 Scnd	Kupévogn	4 ½ III 44, 1372/838 mm	-	-	-	teak	3,50	7,73	6,3	-	st → pt	damp	C 21' udr. 1930.
C 22' (ex apr. D)	1884 Bresl.	"	{ 4 III 40 incl. BK ukendt }	-	-	-	"	"	"	?	S	?	"	C 22' ex gl. D 1894, atter D-vogn fra 1905.
C 22" (ex apr. E)	" "	"	"	-	-	-	"	"	"	6,6	S	pt	"	C 22" ex gl. E-vogn 1905. Udr. 1934.
C 23	1906 Scnd.	"	5 III 50 + BK (2 III) à 1500 mm 1000 mm	-	-	-	plade	5,40	9,96	9,7	S	pt	damp	C 23 fra 1933/34 sommerreserve. Udr. 1952.
C 24" (ex DSB C 460)	1865 Lauen-	"	5 III 48: 2 à 1595, 3 à 1365 mm	-	-	-	plade	4,27	8,73	11,2	S	el.	(damp)	C 24" 1934 fra DSB: sommerreserve. Udr. 1952.
C 22''' (ex DSB C 473)	1870 Stein	"	4 III 38: 3 à 1830, 1 à 1930 mm	-	-	-	plade	4,42	8,84	11,3	S	el.	"	C 22''' " " " " " " " 1952
C 24	1933 Scnd	altanvogne	III 50, midtgang + WC à 4650 mm, poststæde sæder	2 åbne	-	-	teak	7,70	13,33	13,2	S, TB	el.	køles vand	C 24 1953 C 324, udr. 1957 C 25 " C 325 " " C 26 " C 326 " " C 27 " C 327 " " C 28 " C 323 " "
C 25														
C 26														
C 27														
C 28														
E 41' } 24 E 43 E 42' }														
E 44" } E 42" }	1904 Scnd	"	{ 3 III 30 + 159: 4330 x 2390 à 1500 mm = 10,3 m ²	-	-	-	plade	5,40	10,23	8,36	S, + TB	pt → el	damp	E 44" 1930 sidevinduer, { 1931 stof { 1933 TB og 1953 E 335, udr. 1957 E 42" { el. dynamo + akkum. } på sæder { egenvarme 1952, E 7 J E 3.
E 43 > 1912 m. ny kasse	1884 Bresl., omdann. 1912	rejsegodsvogn	159: 6370 x 2300 = 14,7 m ²	-	-	-	teak	3,50	7,73	5,5	S	pt → el	damp.	Ny kasse 1912. 1934 værktødsvogn; 1953 omnr. 397. Oph. 1958.
D 31' } D 32 }	1884 Bresl.	post + 159.	post: rejsegods: 4,4 x 2,4 = 10,5 m ² 2,0 x 2,4 = 4,7 m ²	-	-	-	teak	3,50	7,73	6,6	S, + TL	st → pt	damp + kølevind	{ 1 stk. omb. 1894 til C 22': 1905 atter D-vogn. Begge 19. } Udr. 1937 Større posttrum 1915: 4,7 m, 11,2 m ² . Rsg 1,7 m, 4 m ²
D 31" (ex DSB Dc 1474)	" "	"	{ 4300 x 2440 = 10,5 m ² 3340 x 2440 = 8,1 m ²	-	-	-	plade	4,20	9,00	10,0	S, TL	el.	kølevind- ovn	1936/37 ex DSB. 1953 omnr. E 336. Udr. 1954.

① B 13-14 havde oprind. vacuumbremse og dampvarme - 1933 ændret hos HJJ
 ② A 3, C 21', C 22" og C 23 formentlig TL fra 1933/34. C 21" og C 22" havde 5 (skrueremse) i en passagerkupé.
 ③ BK = bremsekøje. ④ tc = tårkloset, wc = vandkloset. ⑤ Altan her = åben endeperron ⑥ St = stearinlys, Pt = petroleumslamper. ⑦ Dampvarme indført 1896. ⑧ Fra 10-2-33 kur III Kl i bogene.

HJJ

GODSVOGNE

bygge- år sted	art	DSB	last t	bdfi. m ²	rumf. m ³	indvendig			l. o. p. (-m-)	tara t	bremser	anm., ændr., skæbne.
						lang m	bred m	høj m				
1884 Bresl.	luk. gods+kvævg	QA	6 ⁰⁸ 7,5	11,1		4,83	2,30		6,12	H	F-56 udr. 1951, resten 1952.	
1886 Scnd.	"	"	7,5	"		"	"		"	"		
1892 "	"	"	7,5	"		"	"		"	"		
1898 Goerl. omb. 1902	luk. godsvogn	-	7,5	14,2		5,93	2,40		7,22	H	1953 omnr. Q 355-356. Udr. 1958.	
1908, 14. Scnd.	luk. gods+kvævg	QC	6 ²⁸ 10	16,3		6,41	2,54		7,70	H	1953 omnr. Q 351, 354. Udr. 1958	
1910 Scnd.	luk. gods+kvævg	*kørt. QC	7,5 ²⁸ 10	14,1		5,60	2,54		6,89	H	{ Q 352 ²⁸ HBS Q 258 ²⁸ værkstedsv. Q 297. † 68 1953 omnr. Q 352-353 } Q 353 udr. 1958.	
1884 Bresl.	hvid, luk. godsvg.	QA mel. BK	6,0	9,2		4,00	2,30		6,12	BK	udr. 1951	
1914 Scnd.	hvid, luk. godsvg.	QC	6 ²⁸ 10	16,1		6,41	2,51		8,11	S tårn 1933 TB (G-P)	1933. el. lys. 1953 omnr. B 338-339. Udr. 1958.	
1912 Scnd.	luk. godsvogn	*kørtoc +BK	10	15,2		6,00	2,54		8,085	BK+TB (G)	1953 omnr. Q 343, 1957 til FFJ QF-358, 1963 til Lars Vinholt som SFJ Q 84-45	
1920 Scnd. 1929	hvid, luk. fiskevg.	QA	5,0	9,8		3,84	2,54		6,30	H ²⁸ TB (G-P)	1954 til H.J.J., 1957 til HP IF 194, udr. 1965, oph. 1968.	
1910, 17 Scnd. 1910, 12, 17 "	gods- og bænkvg. m. BK		5,0 6,0	17,8 "		7,00 "	2,54 "		9,20 8,37	BK H	1939 til HV, HBS } 5 stk. udr. 1952 { S 135 1953 = HV Q 161. 1962 til DJK. " " HV/HBS } S 137 " = HBS Q 261	
1884 Bresl.	høj, åben gods+kvævg	KA	7,5	11,1	13,6	4,82	2,30	1,23	2,74	H	udr. 1948-51	
1886 Scnd.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
1891 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	udr. 1933, 1948	
1892 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" 1934.	
1912 Scnd. 1914 "	"	KH	7,5 ²⁸ 10	13,9	17,3	5,476	2,54	1,245	3,40	H	1953 omnr. P 375. 1955 last 12,5 t. Udr. 1958.	
1884 Bresl.	lav, åben tømmervogn	??	7,5	11,1	6,8	4,83	2,30	0,615	2,74	H	udr. 1948-51.	
1898 Goerl.	åben godsvogn	??	7,5	14,2	?	5,93	2,40	?	3,50	H	1902 omb. til F 59-60.	
1920 Hark	højstidet jernvogn	PUR	15	14,9	20,0	5,30	2,80	1,35	3,50	S, lavt hus	1953 omnr. P 373-374. Udr. 1958, P 374 til "EL-TIN" i Strøb.	
1886, 99 Scnd. 1892, 99 "	lav, åben tømmervogn		7,5	13,9	8,55	6,05	2,30	0,615	3,50	H	udr. 1950-51.	
1908 Scnd. 1912 "	lav, åben godsvg.	PC	7,5 ²⁸ 10	15,2	11,6	6,398	2,368	0,765	3,66	H	1953 omnr. P 377-378. 1955 last 12,5 t. Udr. 1958.	
1912, 14. Scnd.	lav, åben godsvg.	PF	7,5 ²⁸ 10	18,1	16,3	7,658	2,368	0,20	4,20	H	" " P 379. 1953 omnr. P 380-381. 1955 last 12,5 t. Udr. 1958.	

på deres ældre dage af motor-materiel. På HJJ anskaffedes der imidlertid ikke større maskiner, og motormateriel fik man først så sent som i 1933, så de ældste af maskinerne måtte gøre tjeneste i næsten 50 år, og HJJ 1-3 nåede indtil udrangeringen i 1933 at køre hver omkring 1 million kilometer eller gennemsnitlig 20.500 km/år, mens nr. 4 kun nåede op på $\frac{1}{2}$ million kilometer, svarende til ca. 18.500 km/år. HJJ 5 havde kørt sine bedste år på "hjemmebane": 375.000 km på 18 år eller i gennemsnit 20.800 km/år, mens den på HJJ kun kom op på ca. 14.000 km/år eller i hele sin levetid ca. 630.000 km.

Tallene svarer til, at de "flittigste" af maskinerne meget nær havde kørt i gennemsnit en tur frem og tilbage på banen hver eneste dag i deres levetid - og så er der ikke taget hensyn til udvaskedage og værkstedsoophold.

HJJ's MOTORMATERIEL

HJJ blev den sidste af de danske privatbaner, der motoriserede driften, måske fordi man havde den eneste bestand af små damploko, der var relativt billige i drift - og så havde driften tillige været rentabel helt op til 1930, selv om tendensen de sidste år i 1920'erne havde været ildevarslende nok. I 1931 gennemførtes en ny lov om statshjælp til de nødstedte privatbaners modernisering, og HJJ fik herigennem mulighed for at optage et moderniseringslån af en sådan størrelse, at der pludselig blev råd til en næsten revolutionerende fornyelse af banens rullende materiel. Man anskaffede nemlig på én gang 3 diesel-elektriske lokomotiver fra Frichs og ikke mindre end 5 nye, moderne 2-akslede personvogne, samtidig med, at man fik gennemført visse forbedringer af banens faste anlæg. Samtidig dristede man sig til med ét slag helt at afskaffe dampdriften. Det var ikke muligt at sælge nogen af damplokomotiverne til videre brug, så de måtte sælges til skrotprisen. Dog kunne man straks afskaffe alt til dampdriften henhørende, såsom kulgårde og vandkraner og de tilhørende værkstedsfaciliteter og få ryddet alle remisepladser for lidet rentable, slumrende reserve-damplokomotiver, som man optimistisk håbede på aldrig at få brug for mere. Man havde her - så lidt som de fleste andre steder - fantasi til at forestille sig, at der skulle udbyrde en 2. verdenskrig inden for de næste 7 år.

De tre dieselloko, der døbt HJJ M 1-3, var af Frichs' standarddesign fra 1932-38: Maskiner med udvendige pladerammer og fast lejrede drivakslar - her 3 stk. - samt i hver ende en løber med skrå akselkassestyr, der bevirkede, at løberakslarne altid stod vinkelret på sporet i kurverne - såkaldte Adam-akslar. HJJ's lokomotiver var relativt kraftige for sin tid: motoren ydede 375 HK og kunne for kortere perioder overbelastes op til en ydelse af ca. 400 HK, hvoraf der dog næppe nåede meget mere end de 80% ud til trækrogeren på grund af diverse tab i selve lokomotivet, specielt i den elektriske transmission.

I det ydre var lokomotiverne noget af det mest firkantede, bortset fra det buede tag, men endnu kender vel de fleste typen fra mange af vore privatbaner, hvor de har kørt indtil de seneste år, og hvor enkelte stadig er driftklare i skrivende stund.

Man kan nok undre sig lidt over, at der absolut intet var gjort for at give kasserne blot en lille anelse aerodynamisk form, men det skyldes jo nok, at man ikke regnede med, at de skulle køre ret meget over de traditionelle 45 km/h på privatbanerne - og at man ikke mente, at det betød ret meget, sammenlignet med besværet med at udforme kasserne med mere afrundede ender, hvorved de også uvægerligt ville blive længere og måske visse steder ikke kunne gå ind i de forhåndenværende remiser.

På HJJ fik dieseltogene dog lov til at køre op til 60 km/h, da man jo samtidig fik trykluftbremser på alle person-, post- og rejsegodsvogne, så der kunne nok blive et par hundrede kg's vindtryk at overvinde for de fladbrystede DL'ere - men hvor meget dette kunne reduceres ved hjælp af afrundede blikbuler har jeg kun vage begreber om, og til de forhåndenværende HJJ-tog var lokomotiverne rigeligt kraftige.

Nok om det, HJJ var godt tjent med sine 4-kantede kramkister, der nu tillod, at man kørte 5 daglige dobbeltture plus diverse gods- og særtog, svarende til ca. en dobbelttur hveranden dag. Det krævede, at hvert dieselloko i gennemsnit skulle køre godt 100 km om dagen, svarende til godt 38.000 km/år, hvilket de sagtens kunne overkomme - i hvert fald efter at visse irriterende børnesygdomme var overvundet.

Trafikbetjeningen var blevet bedre, ikke blot i form af flere tog, men også i form af ca. 25% kortere køretider og i form af polstrede sæder til alle, og

vogne med bedre køreegenskaber.

Det gav dog ingen varig forøgelse af banens passagertrafik hvorimod godstrafikken forbedredes noget for en tid, og under skuddet reduceredes for en tid. Det blev derimod hurtigt betydeligt større, da 2. verdenskrig tvang banen til atter at køre med damp, hvortil lokomotiver nu måtte lejes fra de andre Horsensbaner eller fra andre baner, der ikke havde motoriseret så totalt som HJJ. Under krigen skete der nogen stigning i passagertrafikken og en beskedent stigning i godstrafikken efter et fald i 1940-41, og underskuddet reduceredes hen mod krigens slutning til et beskedent overskud i 1944/45 på ca. 2.000 kr. Derimod forbedredes driftsresultaterne markant i de første efterkrigsår, hvor man havde fået dieselolien tilbage, men hvor biltrafikken endnu var plaget af benzinrationering og gummi-mangel samt bilparkens forfald under krigen. De glade dage var dog allerede forbi 1947/48, hvor underskuddet startede en ny, hidtil uset vækstperiode.

Efter krigen blev der et tættere samarbejde mellem de forskellige Horsensbaner, og HJJ udlånte i stigende grad dieselloko til bl.a. HBS, hvorfra man til gengæld kunne låne en stor, diesel-elektrisk motorvogn, og sommetider lånte man også fra de andre Horsensbaner små Triangelvogne til de lettere tog.

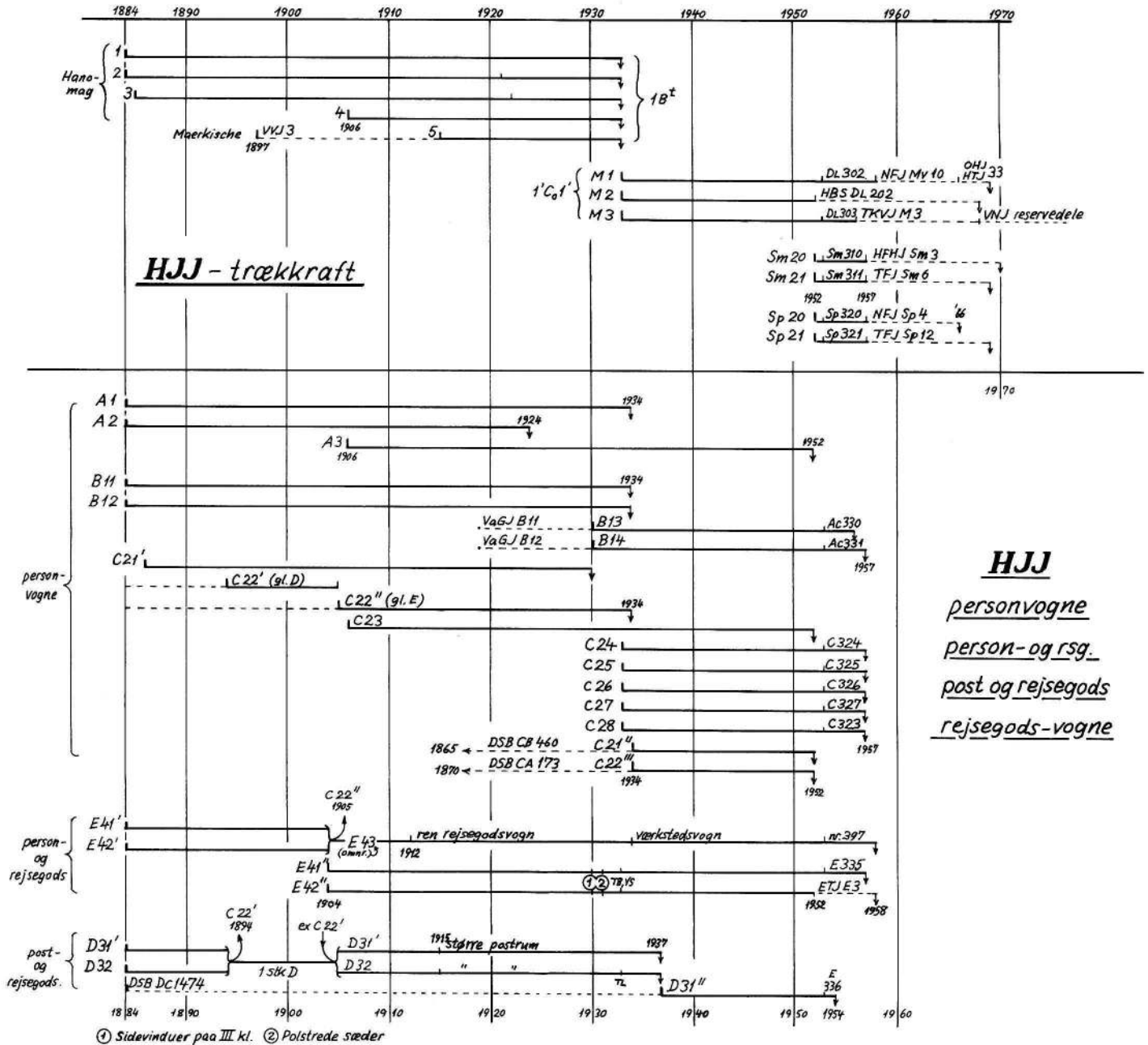
For yderligere at tage kampen op med bilkonkurrencen udvidede man fra 1949 køreplanen til 6 á 7 tog og senere til 8 tog om hverdagen, men færre på søn- og helligdage, så nu nærmede man sig grænsen for, hvad det forhåndenværende materiel kunne klare i det lange løb.

Men så kom den midlertidige redning i 1952: Horsensbanerne kunne dette år modtage en større leverance skinnebusser fra Scandia: 9 motorvogne og 7 bivogne, og heraf tildeltes HJJ 2 hele tog: HJJ SM 20-21 og SP 20-21. Det var vogne af 2. serie (1951-52) og bivognene var af den korte type med rejsegodsrum med skydedøre.

Skinnebusserne overtog straks langt den største del af trafikken. Således kørtes der i 1952/53 40.300 km "gammeldaws" motor-tog og 129.300 km skinnebustog, mens det i 1953/54 blev til 60 km med damp, 15.672 km med dieselloko, 12.022 km med motorvogne og 165.576 km med skinnebus.

HJJ solgte da også straks M 2 til Bryrupbanen: HBS DL 202, men beholdt de to andre, idet det ene skulle være nedbrudsreserve for skinnebusserne.

Da dieseltogene kun måtte kø-



re 60 km/h på HJJ mod skinnibussernes 70 km - velsagtens af hensyn til det svage spor - var det en noget langsommelig reserve at have, men da HJJ - trods indsættelsen af skinnibusserne - måtte indstille driften 5 år senere, nåede skinnibusserne ikke her at blive så aflægs, at der blev noget større behov for afløsning.

Som sagt: heller ikke skinnibusserne kunne holde på passagererne, for passagertallet be-

gyndte et nyt, kraftigt fald i 1955, samtidig med at godstrafikken næsten helt svigtede og underskuddet oversteg de 200.000 kr. - dengang et uhyggeligt tal for en bane med en så beskeden trafik som HJJ; det var omkring 2 kr. pr. rejse, eller formentlig omtrent det samme som en gennemsnitsrejse (ca. 17 km) på banen dengang kostede!

1956 solgte man M 3, nu kaldet DL 303, til TKVJ, hvor det atter kom til at hedde M 3. Det

var årsagen til, at HJJ's sidste hele driftsår kunne opvise et kun halvt så stort underskud som de forrige år; men det lå lidt tungt med at fortsætte på den måde, da man kun havde ét DL tilbage at sælge, og da vognmateriellet kun - pånær en enkelt godsvogn - kunne sælges til ophugning, og den 29. september 1957 måtte man endeligt indstille driften, hvorefter skinnibusserne solgtes til HFHJ, TFJ og NFJ, hvor de endnu gjorde

tjeneste en halv snes år. De øvrige Horsensbaner mente ikke at have brug for flere skinnibusser.

VOGMATERIELLET VED HJJ

Hele HJJ's første leverance af vognmateriel bestiltes sam-

HJJ:

A	1- 2	
B	11- 12	8 stk.
D	31- 32	
E	41- 42	
F	51- 54	
G	71- 75	13 stk.
H	91- 92	
I	101-102	

HHJ:

A	1- 2		2 II+2 III kupeer
B	11- 12		1 II+3 III kupeer
C	21- 22	10 stk.	4½ III kupeer
D	31- 32		post + rejsegods
E	41- 42		2 III kupeer + rsg.
F	51- 56		luk.gods+kvægvogn
G	71- 80	23 stk.	høj åb.gods+kvævgv.
H	91- 92		luk.gods, bremsekp.
I	101-105		lav åben godsvogn.

Det skal bemærkes, at banens bomærke på vognene fra åbningen og til i hvert fald 1892 var:



Vognene til de to baner var af ganske samme typer, men HJJ renoncerede i første omgang på den rene III kl. vogn litra C, hvilket de senere fortrød, og en C-vogn anskaffedes fra Scandia i 1886.

Personvognene, postvognene og rejsegodsvognene var alle nøjagtigt lige store, blot forskelligt indrettede. De var alle af kupevognstype med sidedøre og løbebrætter, og de større døråbninger i post- og rejsegodsvognene var indrettet med dobbelte (eller "halvanden") fløjddøre - ikke noget med skydedøre, og alle vognene havde let buede sider som de fleste andre af datidens kupevogne.

Pladsforholdene var i forhold til datidens normale, jyske praksis nogenlunde gode på II klasse, selv om vognene var ca. 5 cm mindre end statsbanernes. Siddepladsmodulet var på HJJ's II klasse 1752 mm mod JFJ's 1725 mm inden, og 1780 mm efter 1876, hvor nye og rummeligere modeller indførtes på de jyske statsbaner.

På III klasse var pladsforholdene mere knebne: I A-, B- og E-vognene var modulet 1422 mm, men i C-vognene kun 1372 mm mod JFJ/DSB-C-vognes mål: 1420 mm før og 1540 mm efter 1876.

Den valgte vognlængde tillod ikke mere end 4½ kupe i den rene III kl. vogn, og det var endda noget knebent, så da man senere indrettede først en postvogn og derefter en rejse-

men med tilsvarende materiel til Hadsherredsbanen i 1883 hos "Breslau" = Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau, og der bestiltes følgende til de to baner til levering i 1884:

godsvogn som ren III kl. vogn, nøjedes man med at lade dem rumme 40 siddepladser, mens den oprindelige C-vogn havde 44 pladser. Den halvanden kupe havde kun 14 pladser, da midterbænken var gennembrudt på midten for at man kunne klare sig med ét dørpar i denne kupe.

Alle vognene af personvognfamilien var udvendig beklædt med lodrette teaklister, og de var ventileret med ventiler øverst i dørene. Der var kun sidevinduer ved siden af dørene på II kl. Belysningen var ret sparsom i hele disse vognes levetid. I begyndelsen benyttedes formentlig stearinlys, men i 1909 var de i hvert fald alle erstattet med petroleumslamper. I A- og B-vognene udviste man en uhørt ekstravagance, idet II kl. kupeerne havde en lampe i hver side, så der måtte hele 3 lamper til at oplyse en sådan vogn, medens E-vognen måtte klare sig med én lampe til hele vognen. Der var nemlig intet skillerum mellem de to III kl. kupeer, så her behøvedes kun ½ lampe i det ene hjørne; lampen sad nemlig i skillerummet mellem person- og rejsegodsafdelingen. Da der i C-vognen var 2 skillerum, hvorved den deltes i en enkelt, en dobbelt og en "halvdobbelt" kupe, måtte der derimod to lamper til at klare dens belysning. For de fleste nulevende er det næsten ikke til at begribe, at man dengang opfattede det som belysning overhovedet!

I begyndelsen kunne vogne overhovedet ikke opvarmes om vinteren, men i 1896/97 indførte man dampopvarmning efter samme system som hos DSB. Lokomotiverne måtte levere dampen hertil, der anskaffedes ikke kedelvogne, så det var godt, at man ikke havde valgt den helt lille lokomotivtype, som f.eks. de første maskiner ved Lemvigbanen eller Nordfyenske Jernba-

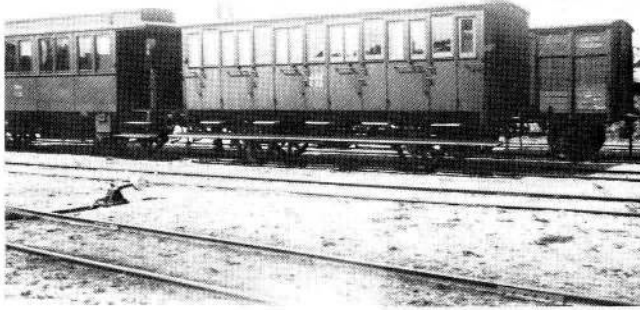
ne, for så havde det nok knebet med at holde frostgraderne stangen på de rigtige vinterdage, hvis der også skulle være damp til selve kørslen.

E-vognene rummede foruden den III kl. dobbeltkupe bare ét stort rejsegods- og bremserum. Det var udstyret med udkigskasser og bremseving-kasse i gavlen og derudover kun en diminutiv sorteringsreol og en hylde inde i midten af vognen.

Postvognene, D 31-32, har vi ingen tegninger af, blot ved vi, at de var delt i to rum, et lille rejsegodsrum med udkigskasse og bremsekasse og dobbelte fløjddøre og så et stort postrum med 1½ fløjddøre + et par vinduer + brevindkast. I det indre har der naturligvis været det sædvanlige inventar: Sorteringsreoler, brevkasser, skabe, hylde, servante, taburetter samt varmeovn.

Vi har nævnt, at C-vognen (C 21) anskaffedes efter 2 års drift, men der var stadig perioder, hvor det kneb med at få personvognene til at slå til, så man måtte ty til bænkevognene (lukkede godsvogne med intermistisk bænkearrangement), og da man til daglig havde nok i én postvogn, lod man i 1894 en af D-vognene omdanne til III kl. personvogn, rummende 40 siddepladser i et for mig ikke kendt arrangement. Måske fik den betegnelsen C 22, men derudover omtales den som "reserverpostvogn", så man har nok ikke fjernet alt inventaret fra posttiden, og omkring 1905 blev den bygget tilbage igen til sin oprindelige postvognstilstand, mens man i stedet foretog sig på en af E-vognene og ombyggede den til ny C 22, der også rummede 40 siddepladser. Ejheller dette ombygningsprodukt har vi fundet nogen indretningsplan over, så vi ved ikke, om ændringen har givet sig til kende i det ydre. Men denne vogn forblev ren personvogn resten af sit liv.

Da banens trafik faktisk steg efterhånden, blev der stadig brug for flere personvogne, og man savnede faktisk også den ombyggede rejsegodsvogn, så man søgte om at måtte anskaffe flere vogne af personvognsfamilien. 1904 resulterede det i, at man modtog 2 nye person- og rejsegodsvogne, der noget fantasiløst kaldtes E 41 og 42 - ligesom de gamle, hvorfor det blev nødvendigt at omnummerere den overlevende af første leverance til E 43 - bare for at forvirre jernbanehistorikerne, og vi må derfor kalde de nye vogne for E 41" og 42". De to nye vogne havde hver 3 III kl. kupeer, og nu var modulet sat op til den mere nutidige



HJJ 21", ex DSB CB 460. (Arkiv P. Thomassen).

størrelse: 1500 mm. Men vognene var stadig af samme bredde ("smal'de") som de gamle vognene, og den principielle opbygning var aldeles uforandret fra model 1884. Der var således stadig ikke sidevinduer ved siden af dørene på III kl. og kun $\frac{1}{2}$ lampe i hver kupe. Men vognene var meget større end de gamle, og rejsegodsrummet var forøget fra 8,4 til 10,3 m². Endelig var løbeværket mærkbart forbedret, idet den store længde simpelthen havde nødvendiggjort anvendelsen af lænkeaksler og et dertil svarende ekvibreret bremsesystem.

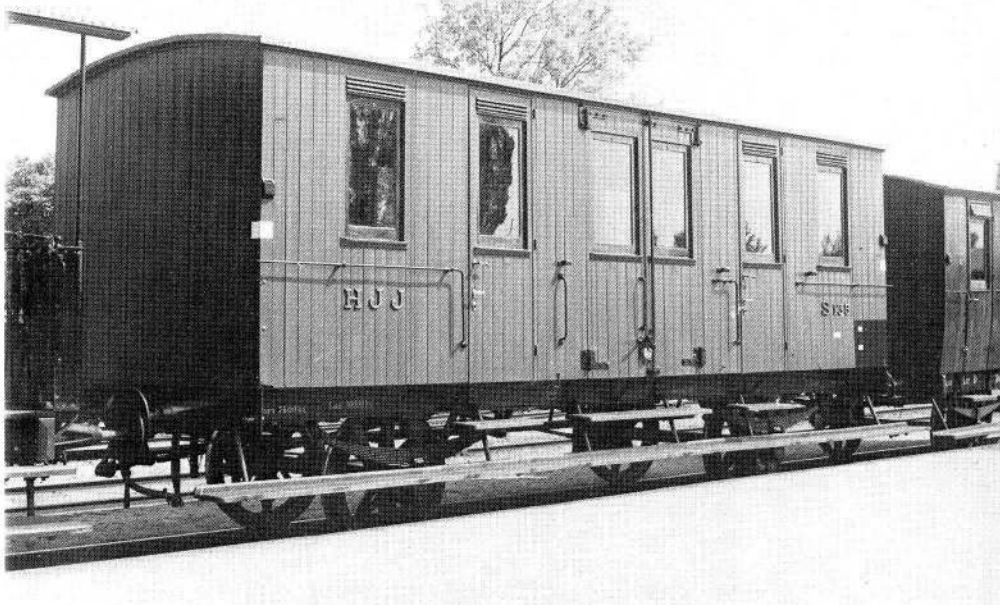
To år efter (1906) anskaffedes endnu to nye personvogne, A 3 og C 23, der smukt føjede sig til den gamle bestand: Et par nybyggede oldsager, dog let moderniserede! A 3 rummede én III kl. kupe, 2 II kl. kupere samt en III kl. dobbelkupe. Endelig havde man fået vognene, der var født med sidevinduer

på III kl., men man havde dog afstået fra sidevinduer på III kl. dér, hvor der skulle anbringes lygter, som stadig var af den type, der stod i et hul i skillerummene og sættes ind og toges ud udefra gennem en lille lem i vognsiden. Siddepladsmodulet var 1500 mm på III kl. og 1900 mm på II kl., så komforten var forbedret en del, men på III kl. var der stadig kun træbænke, hvilket forøvrigt gjaldt generelt ved alle baner dengang. Først i 1920'erne begyndte de blødere sæder af trænge frem i den jævne mands(m/k)-afdeling. A 3 rummede altså 30 passagerer på III kl. og 16 på II kl. Denne vognklasse afskaffedes i øvrigt først 1932/33 ved HJJ - nemlig ved "systemskiftet" hvor man gik fra damp- til dieselalderen.

A 3 var ikke forsynet med nogen form for bremse. Det var derimod den anden nyanskaffelse: C 23, der rummede 5 enkeltkupper af III kl. samt en lille togfører- og bremsekupe med 2 siddepladser + lidt gulvplads,

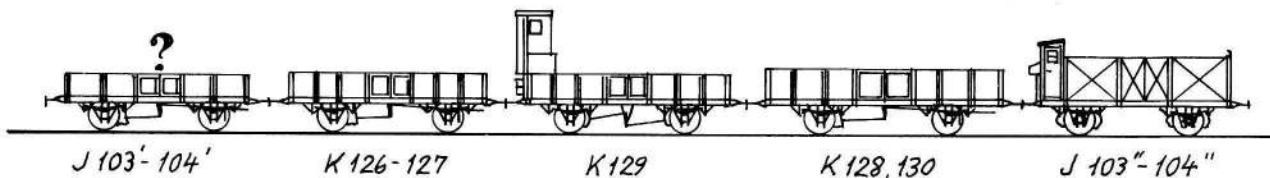
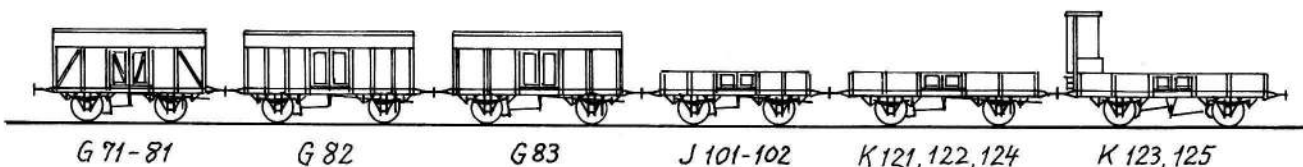
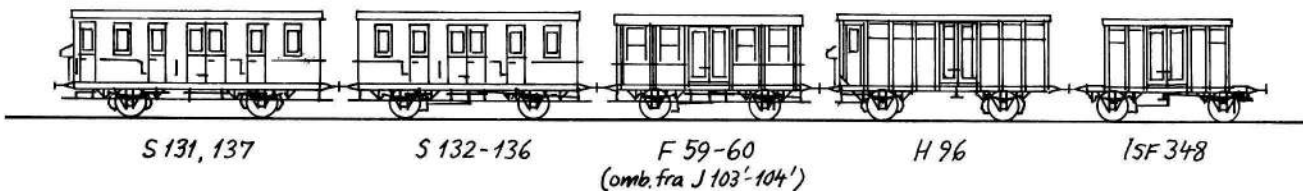
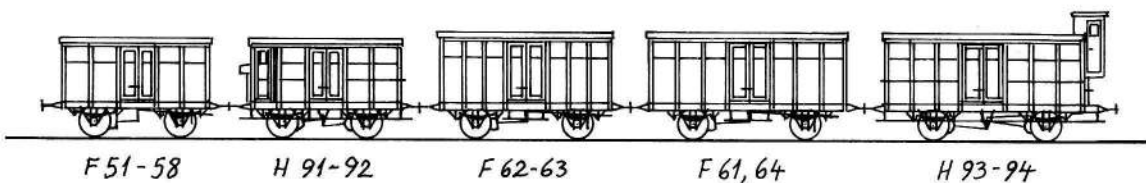
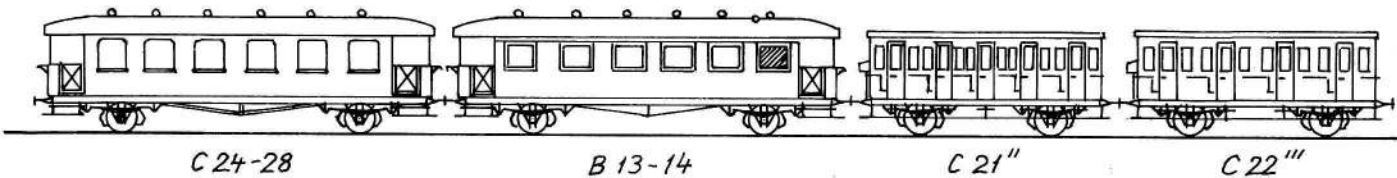
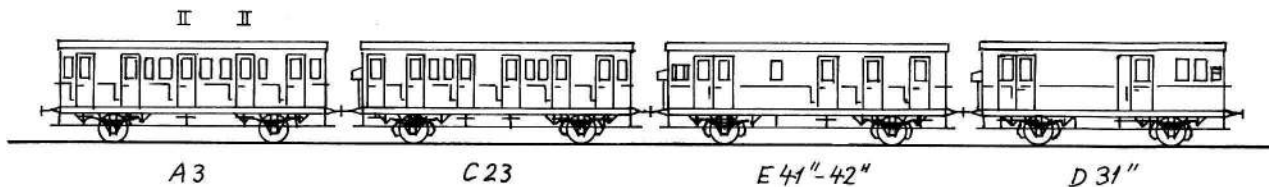
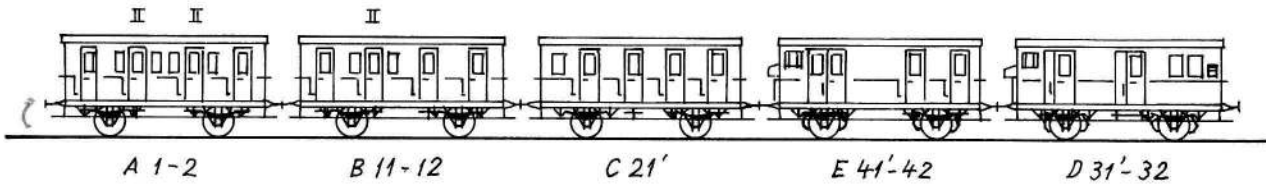
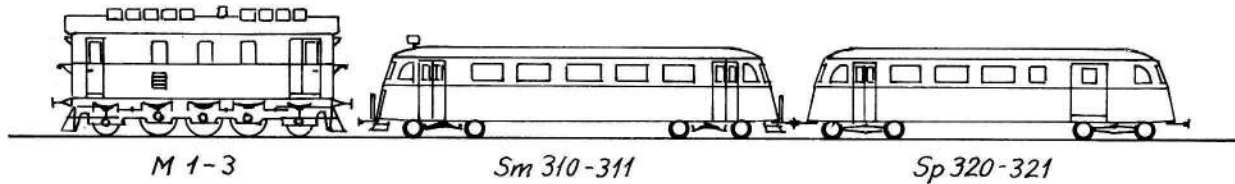
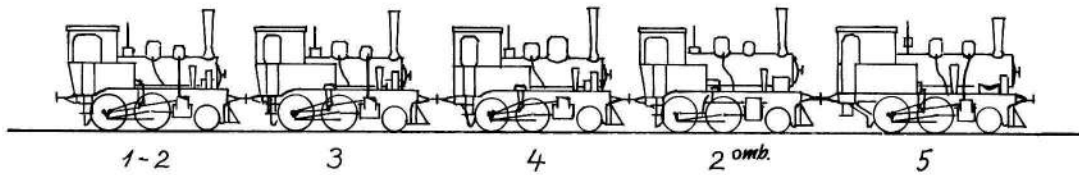
som jeg kun kan gætte mig til anvendelsen af (ca. 1 m²). Vognens udstyr var ganske som omtalt for E 41"-42" og A 3.

Man klarede sig herefter længe uden ændringer i person-, post- og rejsegodsvognsparken, men da der nogle gange om året (pinsen, markedsdage etc.) optrådte nogle spidsbelastninger som personvognsmateriellet ikke kunne klare, anskaffede man i flere omgange (1910, 1912, 1917) nogle specielle sommervogne (litra S 131-133, 134 og 135-137), der var af den fra mange andre baner - specielt de nordfynske - kendte finere godsvognstype med dobbelte vægge og glasvinduer samt to slags døre: En dobbelt fløjddør i midten til gods og 1 enkeltdør midt på hver sidehalvdel, beregnet til passagerers ind- og udlæsning! Vognene kunne monteres med bænke til 42 siddepladser, men normalt anvendtes de til stykgodsvogne eller reservepakvogne og måtte da laste 6 t, undtagen 2, der havde bremsekupe og vejede så meget mere, at de kun måtte laste 5 tons af hensyn til banens svage spor. Vognene måtte ikke læsses med kvæg eller ildelugtende eller tilsmudsede gods. Vognene udgjorde et ganske godt tilskud til den ellers noget antikverede godsvognspark (se senere), men de var noget tunge i forhold til lasteevnen. Vognene havde lange personvognsfjedre og herover små hjælpefjedre i en "dåse" over midten af hver fjeder. De skulle forhindre, at de bløde fjedre i tilfælde af lovlig tung last for let skulle slå helt i bund med et brag, der kunne



HJJ S 135. Maribo 1964. (Foto: P. Thomassen).

HJJ's rullende materiel 1884-1957



skade både vogn og læs.

Efterhånden løb tiden imidlertid fra disse bænkevogne, samtidig med, at bilerne tog noget af belastningsspidserne, og det blev stadig mere indlysende, at man måtte se at få moderniseret den meget utidssvarende personvognspark, hvis ikke vognenes tilstand skulle blive en væsentlig grund til, at folk vendte sig til andre transportmidler. Økonomien tillod imidlertid ikke anskaffelser af nye vogne i større omfang, og HJJ måtte derfor ud på brugt-vognsmarkedet og søge efter hjælp, efter at også banens egne planer om at lave mere permanente personvogne ud af nogle af bænkevognene ved at sammenbygge dem til dobbeltvogne med midtgang, toilet og harmonikaovergang mellem vognene havde vist sig alt for dyre i forhold til, hvad brugte vogne kostede. Da en lang række privatbaner nu havde anskaffet motorvogne, var mange ældre personvogne billigt til salg, og det lykkedes da også i 1930 HJJ at hjemføre et par vogne, der var både billige og gode, nemlig VaGJ B 11-12, nu HJJ B 13-14, der var blandede side- og midtgangsvogne med 2 II kl. sidegangskupeer og en III kl. midtgangsafdeling med 34 pladser + toilet. Det var store og pæne, solide teaktræbeklædte vogne med åbne endeperroner, bygget af Scandia 1919, og de havde kun den ene ulempe, at de var forfærdelig tunge, sammenlignet med banens gamle "cigarkasser" og i betragtning af, at banens lokomotiver efterhånden var nogle af de svageste, der var i drift i Danmark.

De nye vogne havde elektrisk lysinstallation, men var beregnet til at få strømmen hertil leveret udefra. Til den ende forsynede HJJ de to E-vogne med dynamoanlæg og akkumulator-

batteri, så de kunne levere strøm til både sig selv og B 13 og 14. De to E-vogne blev i øvrigt moderniseret yderligere, idet de forsynedes med sidevinduer i kupeerne, hvor man også forsynede træbænkene med et filt-lag og stofovertræk, så de blev en anelse mere "siddevenlige". Da man et par år senere fik diesellokomotiverne, forsynedes E-vognene yderligere med trykluftbremse og koksfyrede kedler til egenvarme.

I 1933 fik man så diesellokomotiverne og samtidig hermed ikke mindre end 5 nye, moderne 2-akslede personvogne hertil, omtrent af samme type som de, der anskaffedes 1929 til de normalsporede HV og HBS.

De nye vogne, HJJ C 24-28, var rene midtgangsvogne med 2 afdelinger - rygere og ikke-rygere - samt en vestibule med bagagebænk og WC med håndvask. Og så var det første gang, HJJ fik polstrede sæder på III klasse. Vognene havde naturligvis trykluftbremse og egen varmekedel (koks), og disse faciliteter måtte man da også skyndsomt indføre i de to VaGJ-vogne, der i øvrigt lignede de nye så meget, at de passede pænt sammen i en togstamme. Derimod kunne man med rette ud fra en æstetisk betragtning begræde, at man fortsat måtte trækkes med de allerede ved anskaffelsen forældede E-vogne, der stadig benyttedes sammen med de nye vogne - men man kan selvfølgelig sige, at de var med til at knytte forbindelsen bagud og give en vis kontinuitet i HJJ's indre liv!

Den gamle A 3 fra banens åbning udrangeredes allerede i 1924, og C 21 måtte lade livet 1930, da de to VaGJ-vogne kom til HJJ. Efter anskaffelsen af de 5 nye vogne C 24-28 besluttede man hurtigt at rydde yderligere op i vognparken, og i 1934 måtte

A 1, B 11-12 samt C 22 (ombygget fra gammel E-vogn) af sted til ophugning. Imidlertid var der stadig et behov for nogle sommervogne til store udflugtsdage m.v., og da S-vognene ikke rigtig mere var "sagen" anskaffede man i 1934 fra DSB's overskudslager et par virkelige rariteter, et par kupevogne, bygget 1865, hhv. 1870, men stadig i forsvarlig og anvendelig stand: de to gamle sjællandske kupevogne CB 460 og CA 173. Kupeerne i CB-vognen var lige så trange som i HJJ's egne vogne fra 1884, men vognen var, trods sin alder, i bedre stand end disse. CA-vognen havde større kupeer, men den havde også en fortid som kombineret I-II kl. vogn. De to vogne kostede tilsammen kun 1450 kr., mens en normal, brugt 5 fags gennemgangsvogn af nogenlunde nutidig konstruktion kostede over 10.000 kr., så banen havde simpelthen ikke råd til at lade denne chance for at købe 90 personvogns-siddepladser for 16 kr. stykket gå fra sig! Vognene litreredes C 21-22.

Det blev de sidste personvogne, HJJ anskaffede, bortset fra de to skinnebusbivogne. Derimod var bænkevognene (litra S) ved at have udspillet deres rolle ved HJJ. Allerede i 1929, da Tørring- og Bryrupbanerne var ombygget til normalspor, afgav HJJ halvdelen af ejendomsretten til de 7 bænkevogne til HBS og HV. 1939 solgte HJJ resten af sin andel i vognene, der herefter fordeltes med 4 stk. til HV og 3 til HBS, men numrene ændredes ikke. I 1952 udrangeredes de 5 af vognene, mens HV S 135 og HBS S 137 overlevede til 1962, sidst som Q 161 og Q 261. Førstnævnte kom til DJK i 1962 og blev her restaureret, så den endte med at fremtræde som en næsten fabriksny vogn. En af de andre gjorde en tid tjeneste som skur uden hjul i Kjellerup.

1937 købte banen endnu en gammel DSB-vogn, postvognen DC 1474, der pudsigt nok var bygget samtidig med og på samme fabrik som HJJ's oprindelige vogne (Breslau 1884), men den var mindre slidt end banens egne postvogne og desuden mere rummelig i rejsegods-enden.

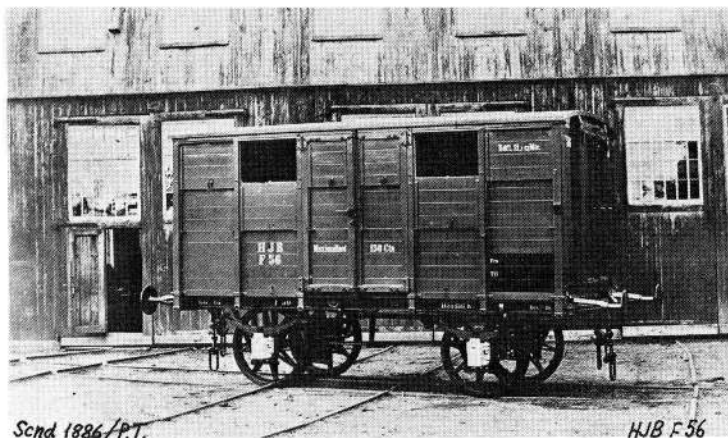
Man havde nu kun brug for én postbureau-vogn, da postvæsenet havde indskrænket brugen af de rullende postbureauer, og man lod derfor de to, gamle udslidte vrag D 31-32 ophugge.

Endelig afskaffede man i 1934 den rene rejsegodsvogn E 43, idet den ombyggedes (indvendig) til værkstedsvogn (for hvad?).

Tilbage af coaching stock havde man herefter A 3, C 23 og E 41-42 (vognene fra 1904-



HJJ 397. (Foto: Svend Jørgensen).



HJB F 56. Scandia fabriksfoto
1886. (Arkiv: P. Thomassen).

HJJ's GODSVOGNE

1906), de moderne vogne B 13-14, C 24-28 samt endelig den gamle DSB-postvogn, D 31" og de to oldsager C 21" og 22".

Da man i 1952 fik sine to skinnebustog, var det sket med de gamle kupevogne, idet man nu lod ophugge A 3 og C 21-23, og kort efter solgte man E 42 til ETJ, så man kun havde E 41 tilbage fra kupevognstiden, og den holdt ud til den bitre ende!

Derimod kasserede man postvognen D 31" i 1954, da bureau-posten nu var afskaffet ved HJJ. Den solgtes for 1.000 kr. til Ral Silo i Hou. De 7 store personvogne var efter anskaffelsen af skinnebuserne kun lidet anvendt, og de henstilledes efterhånden som revisionsfristerne udløb. Nogle kørtes ud i grusgraven ved Stenbjerg (på HBS), hvortil man tid efter anden sendte en mand ud for at aftage reservedele til andre vogne, bl.a. andet styreventiler til trykluftbremser, trykluftbeholdere etc. B 13 (nyt nr. AC 330) solgtes 1956 til Frederiks station på Viborg-Herning banen, mens resten af de store vogne først gik til ophugning med det store ophugningstog i august 1958.

Juelsmindebanen startede med en beskedent bestand på 13 stk. 11,1 m² godsvogne fra Breslau. De havde alle den samme undervogn med den korte akselafstand 2,74 m (9 fod engelsk) og længde over pufferne 6,12 m. Vognene svarede nærmest til JFJ's vogne fra 1860'erne, men de var bygget med undervogne af jern og sidste skrig i puffere og traktøj, mens f.eks. de kun 5 år ældre vogne til Lemvigbanen og Østsjællandsbanen og de endda lidt nyere vogne til Gribskovbanen og Randers-Hadsundbanen alle havde undervogne helt af træ og træk- og stødtøj af meget primitiv konstruktion, så disse vogne måtte ombygges for ikke ringe bekostning, inden de kunne få tilladelse til at køre ud på statsbanernes strækninger.

Juelsmindebanens godsvogne var altså nok små, også sammenlignet med statsbanernes daværende nyeste materiel, men de var fuldt moderne for sin tid, og de holdt med enkelte undtagelser helt til omkring 1950, d.v.s. over 60 år!

Første leverance bestod af:
4 lukkede gods- og kvægvogne:
F 51-54,

- 5 åbne, højsidede, spidsgavlede gods- og kvægvogne:
G 71-75,
- 2 lukkede, hvidmalede godsvogne med bremsekupe:
H 91-92,
- 2 åbne, lavsidede godsvogne med tømmerkamler:
J 101-102.

Måske forekommer litreringen mærkelig, men den fulgte blot de jyske statsbaners daværende praksis. Få år senere gik JFJ over til en ny litrering, men HJJ fastholdt den gamle litrering helt til 1952 - i øvrigt sammen med de øvrige Horsensbaner, der dermed var de i denne henseende mest konservative baner i hele landet!

På grund af banens svage spor (17,5 kg/m) tillod man i begyndelsen ikke højere akseltryk end 120 ctn (centner á 100 pund) = 6 t for vognene, mens man dog måtte affinde sig med, at lokomotiverne havde et statisk akseltryk på 6,3 t i tjenstfærdig stand. De første godsvogne måtte herefter laste:

Lukkede vogne: 120 ctn = 6 t,
åbne vogne: 150 ctn = 7,5 t.

Allerede efter to års forløb måtte man anskaffe flere vogne, og man tillod nu et maksimalt akseltryk på 7 t eller 14 t brutto for en 2-akslet vogn.

Indtil hele det svage spor i 1927/28 var udskiftet med svære skinner, fastsattes derefter lasteevnen for nyanskaffede vogne således:

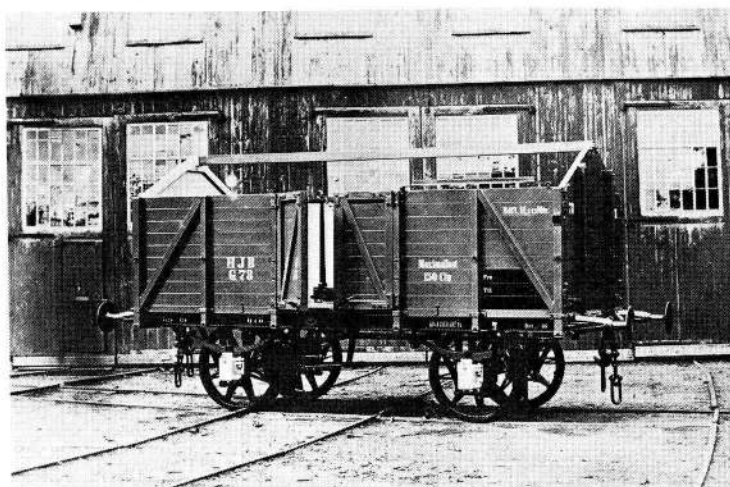
Tara op til 6,5 t: last 7,5 t,
tara 6,5 - 8 t: last 6,0 t.

Senere fik man også enkelte vogne med tara mellem 8 og 9 t (S-vogne med bremsekupe), og deres last blev sat til kun 5 t.

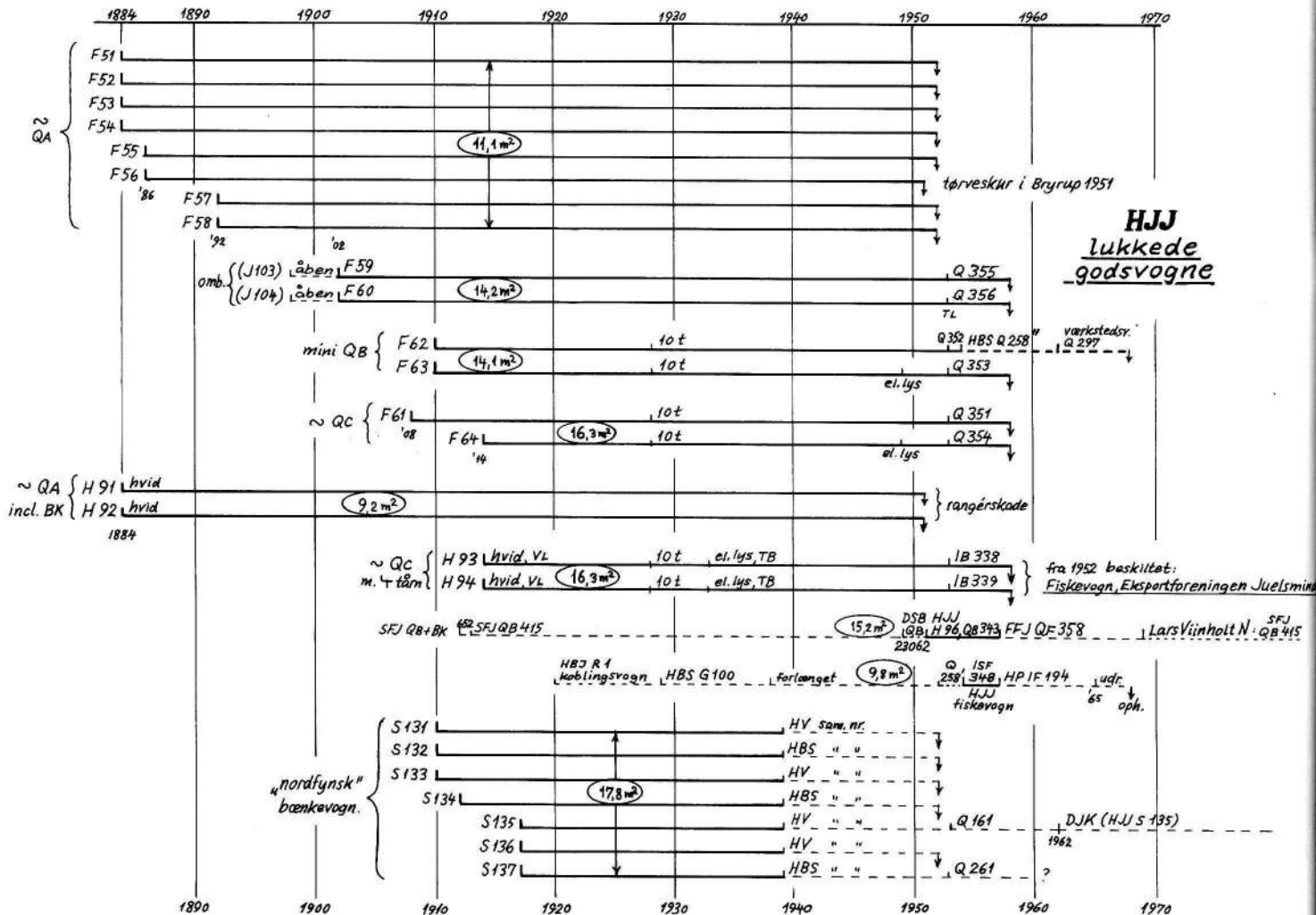
En liste fra 1919 over det tilladte hjultryk på alle danske privatbaner anfører HJJ næstnederst med det maksimale hjultryk 3500 kg, kun "undergæet" af Græsted-Gilleleje, hvor maksimum stadig var 3000 kg pr. hjul eller kun 12 t pr. vogn. Det mest almindelige var til sammenligning omkring 20 t pr. vogn for danske privatbaner i 1919.

F-vognene var ganske almindeligt udseende Q-vogne med faldlemme i alle side- og dør-fag og dobbelte fløjddøre i gavlene, dækket af faste gitre indvendig. Gavldørene var kun til ventilation ved transport af levende dyr. Til vognene hørte desuden løse gitre, der kunne anbringes foran de åbne sidedøre ved transport af små kreaturer (for yderligere ventilation). F-, G- og J-vognene havde alle "faldbremse", det vi plejer at kalde håndbremse (med vægtstang til at "pinde ned").

To af de lukkede vogne var hvidmalede og bygget ganske som de nævnte F-vogne, men



HJB G 78. Scandia fabriksfoto
1886. (Arkiv: H. Alkjær).



med det ene endefag adskilt fra resten af vognen og indrettet til bremsekupe med sidedøre og skydedør ind til laderummet. På skydedøren var anbragt et klapsæde til bremseren, der havde 815 mm mellem gavle og skille- rum og hele vognens bredde på 2310 mm til at røre sig på. Vognen havde skruebremse med bremsespindlen op ad gavlens udside og en udvendig blikbule (bremsesving-kasse) omkring bremsens håndsving. I den anden gavle var der en dobbelt fløjddør og inden for den et par gitter-skydedøre, ligesom der fandtes løse gitre til at sætte for sidedørene ligesom i F-vognene. H-vognene var dog mest beregnet til transport af stykgods og letfordærvelige varer og var derfor hvidmalede. De måtte normalt ikke bruges til levende dyr etc., men snarere til smør, kød, fisk og andet, som måske ikke altid var lige vel- lugtende. H-vognene havde, i modsætning til F-vognene, løbebrætter, så man kunne færdes udvendig fra bremsekupeen og til eventuelle person-, post- eller pakvogne i toget, så vognene i påkommende tilfælde kunne anvendes som reserve-pakvogne eller -togførervogne. På grund af den afskillede bremsekupe var laderummet i disse vogne ekstraordinært lille, bundfla-

de kun 9,2 m², men de lastede ligesom de andre lukkede vogne 6 t gods. Så små bremsevogne fandtes kun ved et fåtal andre baner i Danmark, men herom vil Guldbæk Christensen vistnok udbrede sig nærmere i en kommende artikel i SIGNALPOSTEN.

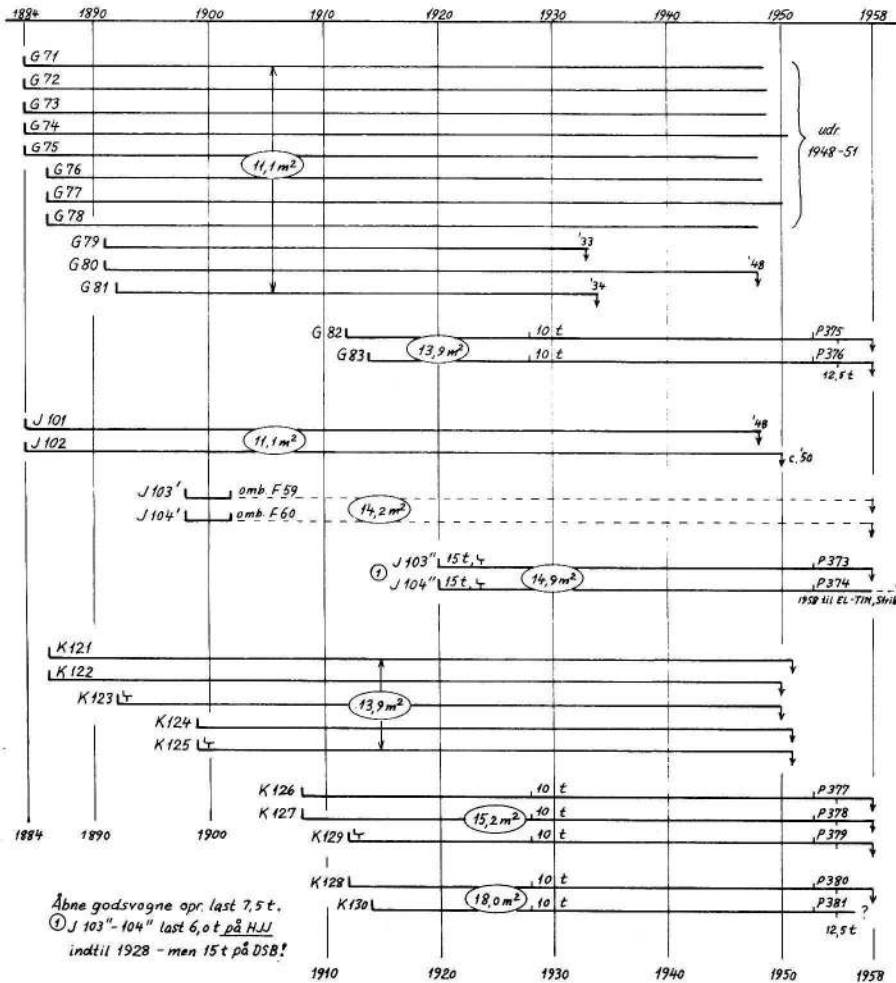
De højsidede G-vogne var også beregnet til transport af bl.a. levende dyr, men kun uden for vinterperioden, og fortrinvis benyttedes de til små dyr såsom svin, får og mindre-årige medlemmer af køernes familie. Siderne var 1230 mm høje, og der var spidse gavle, der på midten hævede sig 1780 mm over vognbunden. Mellem spidserne kunne en løs presenningbom anbringes, så vognen kunne få et blafrende tag udspændt til beskyttelse mod regn og blæst, men til transport af køer og heste var loftshøjden i dette "telt" alt for ringe. Vognene var i øvrigt velegnede til transport af let "styrtegods" såsom tørv og pinebrænde, men med kul, sten, grus eller mergel kunne man kun fylde dem halvt op, hvis man ikke ville overskride maksimallasten.

På tegningerne af G-vognene ser man desuden en helt tredje ting, der gjorde vognene anvendelige til tømmertransport: de var udstyret med vrideskamler og aftagelige gavle, så to vogne

kunne sammenlæsses med lange genstande, så de altså tilsammen fungerede som en slags bogievogn, hvor G-vognene var bogierne og vrideskamlerne sammen med læsset udgjorde vognkassen. Problemet ved at køre med to sammenlæssede vogne er først og fremmest, at det ved simpel sammenkobling af vognene med de sædvanlige puffere og koblinger er vanskeligt at fastholde en uændret centerafstand mellem vrideskamlerne, og hvis der sker variationer i denne centerafstand kan det kun ske ved, at læsset foretager småforskydninger på langs i forhold til den ene eller begge skamler. I længden vil det så godt som altid betyde, at læsset forskubber sig enten fremover eller bagud i forhold til vognene, hvilket ved længere transporter er nødt til at ende galt - bortset fra, at det ikke pynter på de planker, der glider mod skamlerne, samtidig med, at de skal bære læsset!

I de go'e gamle dage søgte man at afhjælpe disse ulemper ved at sammenkoble de egentlige tømmervogne med stive koblingsstænger i stedet for de normale koblinger og puffere, eller man nøjedes med at sammenkoble de to sammenlæssede vogne ved hjælp af selve læsset. Det var alligevel vanskeligt at undgå ubehagelige forskydninger,

HJJ åbne godsvogne



Enkelte af HJJ's spidsgavlede vogne fik på det sidste skåret spidsen af gavlene, men de fleste levede til deres dages ende uden synlige ændringer, og de ældste gjorde tjeneste ved HJJ i op til 60 år - men da var de også både totalt opslidt og håbløst forældede.

Den sidste af HJJ's oprindelige godsvognstyper hed J 101-102. J? De fleste vil dermed forbinde noget med hvide vogne, kølevogne etc., og de fleste I- eller J-vogne, jeg mindes, har da også været noget i den retning. Men sådan var det ikke i 80'erne i Jylland. I 1884 havde statsbanerne slet ikke nogen kølevogne og en jysk (JFJ) J-vogn var dengang en lavsided, åben vogn med vrideskammel, faste sider og endestykker til at "slå ned".

De ældste J-vogne synes at have haft 1 alen høje sider (610 mm), mens de nyere havde sider på kun 230 mm højde - næsten rent symbolske sider! HJJ's små J-vogne var mindre end JFJ's, men de havde sider på 615 mm højde, altså meget lig den oprindelige, jyske standard. HJJ's J-vogne havde faste sider og afløftelige ender - og naturligvis vrideskammel. De betegnedes af banen selv som åbne tømmervogne, men kunne bruges til diverse former for tungere styrtegodt såsom sten og grus med massefylde over 1 t/m³, idet vognenes rumfang ved "strøget mål" var 6,8 m³ og lasteevnen 7,5 t.

Selv om HJJ aldrig fik nogen imponerende godstrafik, var det oprindelige godsvognsmateriel helt fra starten i underkanten, og allerede i 1886 suppleredes med 2 F-vogne og 3 G-vogne, denne gang fra Scandia, som også samme år leverede 2 stk. af en ny type åbne vogne, der fik litra K.

De nye vogne F 55-56 var magen til de oprindelige vogne fra Breslau, blot havde de stærkere fjedre, der tillod dem at laste 7,5 t.

I 1892 leverede Scandia banens to sidste vogne af denne type: F 57-58. I 1907/08 forstærkedes endelig de 4 ældste F-vogne, så alle 8 små "QA"-vogne, F 51-58, herefter måtte laste 7,5 t.

De nye G-vogne, nr. 76-78, var omtrent magen til de første fra Breslau. De både rummede og lastede lige meget, men de kunne kendes fra Breslau-vogne ved, at skråstiverne i dørene på Scandiavognene gik den "rigtige" vej, hvis de som trykstænger skulle hindre dørene i at komme til at "hænge" i den frie kant, mens Breslaus skråstivere må have fungeret som trækstænger - en meget mere tvivlsom konstruktion. I 1891-92 anskaffedes endnu 3 eksemplarer af Scandias G-vognstype.

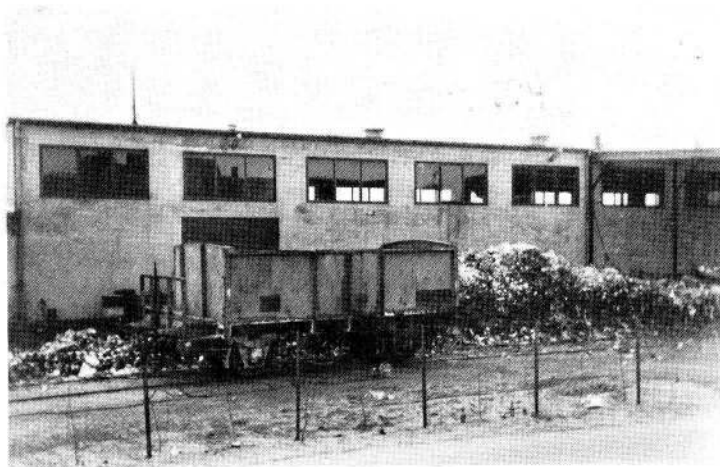
og med stigende hastigheder og togstørrelser har man efterhånden opgivet anvendelsen af de simple vrideskammelvogne i almindelige godstog. Nogle betragtninger over dette emne kan i øvrigt læses i DSB-bladet nr. 1/1980, side 21.

I 1884 stillede man imidlertid ikke så store krav til togenes hastighed og størrelse - specielt ikke på en tertiærbane som HJJ, og det var helt almindeligt, at diverse åbne vogne, der havde aftagelige endestykker, var indrettet til anbringelse af vrideskamler, idet der i midten var anbragt et leje for omdrejningstappen - et hul med jernforing i vognbunden - samt et par jernbeslag i bunden i hver side, hvor vrideskamlens ender kunne hvile og glide under kørslen. Vrideskamlens havde i hver ende en opragende støtte, hvortil læsset fastsurreddes, og ved forsigtig kørsel og rangering fungerede det såmænd meget godt et stykke ind i det-

te århundrede - men der er ikke i de sidste 60-70 år anskaffet nye vogne med vrideskamler her i landet.

Selve vrideskamlerne med tilbehør af støtter, kæder etc. opbevaredes på visse stationer i lighed med det løse tilbehør til kreaturvognene (gitre) og bænkevognene (bænke, lygter m.v.), og man havde normalt ikke vrideskamler til alle de vogne, der var indrettet til dette brug, da de fleste af vognene i reglen kørte med alt muligt andet end netop langtømmer.

Den høje, spidsgavlede vognstype gik efterhånden af brug ved alle landets baner, først og fremmest fordi man senere ofrede egentlige lukkede vogne på de levende dyr, og man klarede sig udmærket uden presenningbommen, selv om man skulle have en presenning over f.eks. et tørvælæs - det skulle blot være læsset så højt op, at der blev et naturligt fald fra læssets top og ud mod vognsiden.



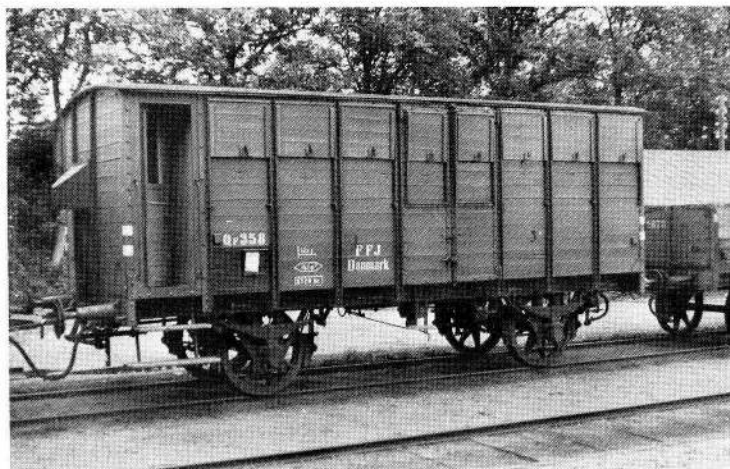
HJJ P 374 i Strib. (Foto: Just Andersen).

De 2 nye K-vogne, nr. 121-122, var blot at opfatte som en forlænget udgave af de oprindelige J-vogne, og de betegnedes da også, ligesom J-vognene, som åbne tømmervogne, der blot nu havde en ladelængde på 6 m i stedet for 4,8 m for J-vognene. Rumfanget var derved forøget til 8,6 m³.

Man kan også her undre sig over litraet, og det var i dette tilfælde i mindre overensstemmelse med jysk tradition end de oprindelige litra, da en JFJ K-vogn var en væsentlig højere vogntype bl.a. beregnet til kreaturtransport, mens HJJ's K-vogne var lave, de første ikke højere end J-vognene, d.v.s. 615 mm.

1892 anskaffedes igen en K-vogn, nr. 123, af samme størrelse som de første to, men denne gang med skruerbrems i højtsiddende bremsehus - noget nyt ved HJJ. Typen må være faldet i banens smag, for i 1899 købte man endnu to af den oprindelige K-type, heraf én med bremsehus, så man nu havde 5 eksemplarer af denne type, K 121-125.

FFJ QF 358, ex SFJ 415, ex HJJ QB 343. Brovst 1966. (Foto: Holtrup).



Det skal lige bemærkes, at også Hadsherredsbanen anskaffede vogne af denne type, nemlig ialt 9 stk. i tidsrummet fra 1886 til 1898, mens denne type ikke optræder ved andre danske baner.

Efterhånden anskaffede banen flere lavsidede eller halvhøje, åbne vogne, endende med vogne af samme type som DSB's PF-vogne, og mærkeligt nok fik de alle litra K - en HJJ-specialitet!

Næste godsvognstype, banen anskaffede, kender vi ikke det oprindelige udseende af, selv om de sidste rester af vognene først kasseredes i 1958. Det drejer sig om 2 tyskbyggede vogne, J 103-104, fra Gørlitz, bygget 1898.

Litraet kunne tyde på, at det var vogne af lignende type som J 101-102, men de synes mærkeligt nok i banens driftsberetninger anført under højtsiddende vogne. Når vi ikke kender deres udseende, beror det på, at begge vognene allerede i 1902 ombyggedes til lukkede vogne, nu kaldet F 59-60. Vognene var både længere og bredere end de oprindelige typer, og de havde bundflade 14,2 m². Som lukkede vogne så de lidt usædvanlige ud med deres brede sidefag, der var for brede til de skydellemme, der blev sat i. I dørene

kom der ingen lemme, og der var ingen gavldøre. Men mest påfaldende var det usædvanlig højt hvælvede tag. Det viste sig senere, at taget ikke var lavet alt for professionelt, idet spærrene ikke var tappet ind i topremmen, hvorved taget forskubbede sig, når DSB fik vognene under behandling (hård rangering). På værkstedet var man også sure over disse vogne, der ikke passede hjulsæt med banens øvrige vogne, så man ikke bare kunne sætte et reservehjulssæt under ved reparationer. Ved ombygningen blev vognene forsynet med løbebrætter, så de har nok været anvendt som reservepakvogne, men senere fjernedes løbebrætterne, så vognene var rene godsvogne i de senere år.

I 1908 fik HJJ atter et par åbne vogne, K 126-127. De var meget nær magen til DSB's nyeste PC-vogne, blot havde de - ligesom i øvrigt de to Gørlitz-vogne - sidestolper af T-jern, mens alle de ældre HJJ-vogne havde stolper af træ. I 1912 anskaffedes endnu en vogn af samme type, K 129, denne gang med bremsehus. Vognene havde en bundflade på 15,2 m² og siderne var 765 mm høje, altså hvad jeg vil kalde middelhøje vogne: typiske P-vogne efter DSB's senere litering, der gjaldt til omkring 1960.

På grund af banens svage spor måtte også disse mere moderne og solide vogne i begyndelsen kun laste 7,5 t, hvilket dog i 1928 sattes op til 10 t og så sent som i 1955 til 12,5 t, hvilket udelukkende skete ved at forsyne fjedrene med nogle flere lag, idet resten af vognen var dimensioneret til 12,5 t last helt fra begyndelsen.

Det samme gjaldt de to sidste K-vogne, nr. 128 og 130, som banen anskaffede i 1912 hhv. 1914. Man var nu nået til den type, der hos DSB betegnedes PF. Det var en forlænget udgave af den ovenfor nævnte PC-type, ligesom siderne var forhøjet fra 765 mm til 900 mm. Bundfladen var 18,1 m², og dette forblev banens største, åbne vogne.

HJJ anskaffede senere en lidt større G-vognstype, nemlig de to G-vogne, nr. 82 og 83, der anskaffedes 1912 hhv. 1914. Det var en forstørret udgave af den oprindelige G-type, idet de både var længere og bredere og havde en endnu større sidehøjde: 1245 mm. Bundfladen var nu 13,9 m², og vognenes dimensioner var ganske som de sjællandske KD-vogne fra 1889, senere DSB KH 5750-59. Det var en sjældent forekommende dimension selv om mange vogne lignede den meget, f.eks. NPMB's K-vogne. De to HJJ-vogne havde på-

nær en mm samme mål både i længde, bredde og højde, men mærkeligt nok havde G 82 tre siddefag på hver side af døren og stolper af U-jern, mens G 83 kun havde to fag samme sted og T-jernsstolper. Standardisering?? Ikke her!

De sidste åbne vogne til HJJ blev de to vogne J 103"-104", som anskaffedes 1920 fra Harkort, idet man i denne periode kort efter 1. verdenskrig kunne købe gode og solide godsvogne ganske billigt i Tyskland, fordi de for enhver pris ville eksportere sig ud af deres tyngende krigsskadeerstatninger.

Disse 2 J-vogne lignede ikke det ringeste det, der oprindeligt gik under dette litra, bortset fra, at det var ret korte vogne. Det var nemlig to vogne af PU-typen: små 14,9 m² jernvogne med meget høje sider, 1350 mm, og overmåde solidt byggede. De måtte, som noget helt nyt ved HJJ, laste 15 t - men rigtignok kun, når de kørte uden for HJJ's område, på grund af det alt for store akseltryk (12 t ved fuldt læs). Typen er velkendt, ikke blot fra DSB, men også fra en del andre privatbaner, f.eks. ETJ og RGGJ, så den skal ikke omtales nærmere her. Begge vognene havde i øvrigt lavt bremsehus. J 103"-104" omnummeredes 1952/53 til P 373-374, og sidstnævnte vogn overlevede HJJ et kortere stykke tid, idet den i 1958 gik til et firma kaldet EL-TIN i Strib. Hvor længe, den benyttedes her, vides desværre ikke.

Så var der de sidste lukkede vogne. 1908 fik man F 61, en 16,3 m² vogn af den på alle danske baner så overmåde almindelige Q-type i håndbremset udførelse. 1914 anskaffedes endnu en: F 64 samt 2 stk. med skruebremse i bremsetårn: H 93-94. Sidstnævnte var hvidmalede og forsynet med løbebrætter og varmeledning, og de anvendtes fortrinsvis til fisketransporter fra Juelsminde. De fire 16,3 m²-vogne måtte indtil 1928 kun laste 6 t på grund af deres store egenvægt, selv om de var bygget til en lastgrænse på 12,5 t. I 1933, da diesellokomotiverne kom, forsynedes H 93-94 med trykluftbremser og elektrisk lysinstallation, og de var fra 1952 beskiltet "Fiskevogn - Eksportforeningen Juelsminde".

Bemærk, at H-litraet ved HJJ, ligesom ved de øvrige Horsensbaner (og i nogen grad HHJ) betegnede lukkede godsvogne med skruebremse, uanset om den betjentes fra en bremsekupe inde i vognen eller fra et bremsetårn på vognavlen.

Selv om man i 1908 begyndte at anskaffe den almindelige danske standard Q-vogntype, fik

man dog i 1910 det bizarre indfald at anskaffe 2 små vogne, F 62-63, der var en mellemting mellem de gamle F-vogne og de nye 16,3 m² vogne. F 62-63 havde samme bredde som de store F-vogne, men var kortere (80 cm), og de skulle have haft et fag mindre på hver side af døren iflg. Scandias oprindelige tegning. Men senere ændredes tegningen, så vognene fik samme stolpeinddeling som en standard-Q-vogn, og vognene kom i stedet for en forvokset QA til at ligne en indeklemt QC! Bortset fra de usædvanlige dimensioner, var disse vogne indrettet ganske som F 61 og F 64, men på grund af deres mindre taravægt måtte de straks laste 7,5 t, hvilket vel var grunden til, at man valgte denne usædvanlige vognstørrelse.

I 1949 indlagde man elektrisk lys i F 63 og F 64, så begge disse vogne blev egnede til reserverpakvogne. F 61-64 og H 93-94 fik i 1928 lasteevnen sat op til 10 t.

tet ganske som F 61 og F 64.

I 1949 indlagde man elektrisk lys i F 63 og F 64, så begge disse vogne blev egnede til reserverpakvogne. F 62-64 og H 93-94 fik i 1928 lasteevnen sat op til 10 t.

Ved et rangeruheld i Horsens 26/8 1951 lykkedes det DSB at tage livet af 3 HJJ-godsvogne: De to gamle H 91-92 med bremsekupe samt en af QA-typen: F 56. De blev iflg. HJJ "Afsportet ned over Skraaningen ved Haverne ved Stoppebom nærmest HJJ Loko-Remise i Horsens". H 91 endte i en have, mens H 92 "Hænger svævende i luften". F 56 fik "bare" knust brædder og stolper i gavlen, men alle 3 vogne gik derefter til ophugning, dog således, at der blev et tørveskur til Bryrup station ud af resterne af F 56.

DSB erkendte skylden i uheldet, men leverede som erstatning kun én vogn: DSB QB 23062, som man sikkert hellere end gerne ville af med, da den ikke havde DSB's standardmål noget sted. Det var nemlig en tidligere SFJ-vogn: SFJ QB 415, en slags QB med tilføjet bremsekupe. Den kom nu til at hedde HJJ 96 og indrettedes til fast pakvogn med elektrisk lysinstallation, og den havde trykluftbremse, passende til HJJ's tog. Ved HJJ's nedlæggelse solgtes den til FFJ, hvor den kørte som QF 358 til FFJ lukkede, hvorefter den købtes af Lars Viinholt-Nielsen, der er SFJ-ekspert og her fik en chance for at redde en typisk SFJ godsvogn fra banens velmagtsdage.

Bankevognene litra S (sommervogne) er omtalt under personvogne, men vi mangler end-

nu at omtale en højst speciel vogn, nemlig fiskevognen ISF 346, der fik et kort, men hektisk liv hos HJJ og nød sit oti-um ved Hjørring Privatbaner.

Da HJJ fik sine skinnebusser, overvejede man snart, om man ikke kunne anskaffe en skinnebusbivogn til fisketransporterne fra Juelsminde, da fiskekasserne ikke huede publikum i skinnebusserne, mens man på den anden side gerne ville have fiskene hurtigt frem ad banen for i det længste at forhale det tidspunkt, hvor alle fisketransporterne ville komme til at foregå pr. lastbil. Man indhentede derfor et tilbud hos Horsens Karosserifabrik på fremstilling af en speciel skinnebusbivogn til fisketransport, men desværre har jeg intet fundet om, hvad fabrikken ville have for denne lille vogn, der nok holdt de almindelige "rumpegeders" mål, men som var tænkt mere skrå i enderne og med tilspidsede gavlparter, så den ville være kommet til at adskille sig en del fra de sædvanlige små SB-pakvogne.

Imidlertid fik man snart en meget bedre ide: Det lykkedes nemlig at lave en byttehandel med HBS, der havde to meget små motorbivogne G 100-101, og som var villig til at bytte G 100 med en af HJJ's mini-QB'ere, F 62, efter 1952 kaldet HJJ Q 352.

HBS G 100-101 var opstået på følgende måde: Den smalsporede Bryrupbane havde to såkaldte koblingsvogne, der anvendtes som mellemvogne mellem DSB's rangermaskine og HBJ's smalsporede vogne, når disse, stående på lave transportører, kørtes ad normalsporet til havnen. Koblingsvognene var bare et par meget små, nøgne "undervogne", der ved overgangen til normalspor blev overflødige og derfor hos Scandia forsynedes med små vognkasser, omtrent som små, brede, men korte QA-kasser, men uden gavldøre eller skydelemme.

Vognene havde en akselafstand på kun 2,5 m, og da de derfor opførte sig mindre pænt ved højere hastigheder, ombyggede man dem i 1938, idet man forlængede undervognen til akselafstand 3,66 m ved at kappe den over på midten og nitte en laske i. Da kasserne ikke forlængedes, kom vognene til at se ret ejendommelige ud med en uforklarlig platform i hver ende, og mange har uden held prøvet at gætte på, hvorfor de var udformet på netop denne måde - de skulle vel ikke f.eks. have haft et bremsehus i hver ende? Jeg kunne heller ikke selv gætte det, men måtte finde

forklaringen i Horsensbanernes arkivalier!

HJJ erhvervede sig altså HBS G 100, som egentlig var omlitret til HBS Q 258, men som aldrig havde fået dette påmalet. Vognen kom nu på værkstedet og blev malet hvid, udsmykket med den berømte Juelsminde-fisk i grønt og påmalet sit nye litra/nr.: HJJ ISF 348. Den sættes i drift som fiskevogn i sommeren 1954, men man havde åbenbart lidt ondt i maven over, at den ikke havde gennemgående bremse, for næste sommer tog man den ind på værkstedet igen og forsynede den med en brugt G-P-trykluftbremse, formentlig fra en udrangeret godsvogn. Bremsen var af den gamle type, der ikke er trinvis løsløsbar og derfor ikke mere var internationalt godkendt, hvilket fremgik af de specielle hjørnemærker, som blev påmalet vognen.

Man havde åbenbart allerede i høj grad vænnet sig til at have den lille fiskevogn til disposition i SM-togene, for da ISF 348 skulle på værksted, lånte man HOJ SP 422 som fiskevogn imens, så man slap for at besudle en af sine egne SP'ere med fiskesaft, skæl m.v.! Og HOJ var endda den eneste af Horsensbanerne, der kun havde én skinnerbus-påhængsvogn, men den havde til gengæld et større bagagerum end de øvrige Horsens-påhængsvogne.

Ved banens nedlæggelse solgtes ISF 348 til Hjørring Privatbaner efter en kort overgang at have været "Rengjort til Brug ved Transport af Kager fra Nr. Snede" - en kryptisk bemærkning, som jeg må bede læserne om at give en nærmere forklaring på!

Hos HP litreredes vognen HP IF 194, og den benyttedes her både som skinnerbus- og som almindelig motortogs-bivogn, først hvid, senere brunmalet. HP forsynede den med rullelejer fra en udrangeret motorbivogn, men den levede dog kun i 6 år i det nordjyske, idet den i 1965 henstilledes som oplidt og op-huggedes 1968/69.

Selv om det kun i ringe grad berørte HJJ skal det lige nævnes, at Horsensbanernes materiel i princippet omlitreredes 1952/53, hvorved HV fik numre i 100-serien, HBS numre i 200'erne, HJJ i 300'erne og HOJ i 400'erne. I praksis blev kun noget af materiellet omlitret, og kun få af HJJ's vogne nåede at komme med i ordningen. Vogne, der ikke var i daglig brug, og måske stod for snarlig udrangering nåede således ikke at få det nye nummer påmalet, men jeg har ikke oplysninger om, hvor mange af vognene, der faktisk fik påmalet det tiltænkte, nye nummer.



LØST OG FAST OM HJJ

(af J.G.)

Igennem mange år havde Horsens været en god og stabil handelsby, der stadig var i udvikling. Oplandet var stort og det var vel ikke unaturligt, at der foruden statsbanen kom fire privatbaner til i slutningen af forrige århundrede. Hvorfor Juelsmindebanelen netop kom til at ende i det lille fiskerleje, kunne måske umiddelbart synes lidt underligt. En af forklaringerne er vel, at visse fremstående personer mente, at der netop her var mulighed for at danne gode forbindelser med færger herfra og til andre dele af landet. Allerede i 1813 lod ejeren af den store herregård Palsgaard opføre en færgedam i Juelsminde, men helt tilbage i 1600'tallet var her færgedam til Fyn, idet Bogense mindst en gang om ugen blev besejlet herfra. Men da jernbanen var en realitet i 1884 tog planerne om en rigtig havn fart. Det første projekt strandede imidlertid på grund af manglende kapital, men da både stat, amter og kommuner

Braa T. 1957. (Foto: Just Andersen).

Stenderup. 1957. (Foto: Just Andersen).

og enkelte private trådte til, lykkedes det at skaffe penge til havnen. Det er klart, at ingen ville satse på et sådant projekt hvis ikke mulighederne for at dette kunne betale sig var til stede.

For det første var her en god vanddybde så selv ret store færger kunne komme ind. For det andet havde man også skullet lidt til landkortet. Afstanden fra Korsør til Horsens var ca. 175 km, til gengæld ville ruten fra Kalundborg via Juelsminde og herfra til Horsens blive ca. 100 km. Ved at benytte denne rute kunne man altså spare ca. 75 km. Dette ville - mente man - gavne store dele af Midtjylland; man mente nok så meget Horsens, hvis man vel at mærke kunne få folk til at rejse denne vej.

HJJ var selvfølgelig heller ikke ked af de muligheder, ruten ville give med forøget trafik. Røsnæs var som så ofte før og senere med i beregningerne. Hvis man anlagde en havn her også, ville afstanden til Juelsminde kun andrage godt 50 km.

I løbet af sommeren 1896 blev havnen færdig, og man

fortsættes side 81



Korsørbanen

KORSØRBANEN

Indretningen af de første stationer i købstæderne på Korsørbanen indeholder i store træk mange lighedspunkter. Formålet med bygningen betinger selvfølgelig dette, men der er afvigelser i størrelsen.

Bygningen i Slagelse virker temmelig pompøs, hvilket de øvrige bygninger også gør, når man tager byernes størrelse og indbyggertal i betragtning. Den mindste af bygningerne kunne man finde i Sorø. Forøvrigt kan man endnu se bygningerne i Slagelse og Korsør, og selv om visse ændringer har fundet sted, kan man udmærket danne sig et indtryk af, hvordan bygningerne så ud dengang. Slagelse station - den første - kom til at huse en margarinefabrik, da den 2. station blev taget i brug, og den i Korsør blev omkring århundredskiftet til godsstation. Det er måske dette, der har reddet deres udseende så nogenlunde.

De gamle tegninger jeg har haft lejlighed til at se, er selvfølgelig blevet udfærdiget før banen åbnede i 1856, og jeg er ikke helt sikker på, at de viser stationerne helt korrekt. (RED. bem.: De nævnte tegninger vil blive bragt i SIGNALPOSTEN løbende som midtarksindlæg. De er affotograferet fra Rigsarkivets samlinger og er de approberede tegninger, der forelå i 1854, da man må formode, at bygningernes opførelse blev påbegyndt). Noget tyder på, at der er sket visse ændringer hen ad vejen. Sammenligner man tegninger fra den tid - tegninger, ikke planer - er der ændringer, der i visse tilfælde viser ret betydelige afvigelser. Alligevel kan planerne nok give os et fingerpeg om, hvordan de oprindeligt har set ud.

Alle bygninger indeholder lokaler for ekspedition af rejsegods, billetsalg, telegraf, kontorer o.s.v., alt som vi kender det i dag. Men en ting finder man ikke i bygningerne, nemlig toiletter, den slags ting må åbenbart have været henvist til lokaler uden for den egentlige hovedbygning.

På alle stationer var der en særskilt godsbygning. Fælles for stationerne var også drejeskiven. Sorø og Slagelse havde begge en vognremise, medens Korsør og Ringsted mangler disse. Til gengæld har de lokomotivremiser. Korsørs lokomotivre-

mise er naturligvis større end Ringsteds - Korsør var jo endestation. Rummet i remisen i Korsør var ca. 31 m langt, medens det i Ringsted kun var omkring 15 m langt. Begge havde 2 spor og bag remiserne var der værksteder, igen størst i Korsør.

Vognremisen i Slagelse har været omkring 12 m lang og indeholdt 2 spor. De to spor var ikke forbundet med et sporskifte, men man måtte benytte sig af en drejeskive for at komme til det spor, man ønskede. I Sorø var sporene derimod forbundet med et skifte. Ved godsbygningen havde man desuden en ekstra lille drejeskive, så man på den ret snævre plads kunne skubbe vognene ind på andre spor. Samme system har jeg set anvendt helt op til vore dage i Københavns Frihavn, når det ikke var muligt at lave en kurve ind til visse af kajerne. Når en vogn så skulle ind til en af disse kajer, stillede lokomotivet vognen på drejeskiven, og enten ved håndkraft eller ved hjælp af en traktor skubbede man så vognen ind på kajsporet. På sidesporet fra Frederiksberg station til Nordiske Kabel- og Trådfabriker findes stadig (1980) en sådan drejeskive. Drejeskiven er her af betydelig større længde end jeg har set andre steder, så selv ret store vogne kan benytte den.

Det siger sig selv, at efterhånden som godsvognene blev større var det en temmelig vanskelig opgave at dreje dem, men også den større akselafstand bevirkede, at mere moderne godsvogne slet ikke kunne benytte drejeskiverne.

Men i Slagelse fungerede systemet godt nok dengang, da vognene var små og korte, selv om det unægteligt har været en hård tårn at skubbe en lastet godsvogn, når man ikke havde mulighed for at lade en hest agere rangerlokomotiv; sådanne kom jo først til langt senere. Der findes flere eksempler på at jernbanefolk har ødelagt sig selv ved at optræde som rangermaskine!

Man kunne, som de fleste ved, rejse på 1., 2. eller 3. klasse. De der rejste på 3. kl. havde på alle stationer deres egen ventesal. I Sorø og Slagelse måtte de noget "finere" rejssende på 1. og 2. kl. dele ventesal, derimod havde man i Ringsted og i Korsør ventesale for hver klasse for sig. På stationerne var der bolig for sta-

tionsforvalteren, ham som vi senere betitler stationsforstander. Godset havde man på alle stationer henvist til en særlig bygning, der ikke havde forbindelse med hovedbygningen, men lå et stykke fra denne.

Det at rejse var dengang noget særligt. Tiden betød ikke så meget, så selvom det kunne være en langvarig affære blot at tage ud på en forholdsvis kort rejse, regnede man det ikke for noget. Derfor kom jernbanerestaurationsen til at spille en særdeles nødvendig rolle i de rejsendes liv. De lange ophold togene havde på stationerne gav ofte mulighed for, at den rejsende kunne nå at få en forfriskning inden toget kørte igen. Nogle steder skulle salget på restaurationsen på mindre stationer være et yderst nødvendigt økonomisk tilskud til en stationsforvalters ringe løn.

I Ringsted havde restaurationsen særlig gode kår. Som tidligere nævnt i SIGNALPOSTEN, skiftede man lokomotiv her, hvilket bevirkede et særligt langt ophold, der også gav tid til spisning. Det var kotume, at man kunne få en tallerken smørrebrød. I god tid før togenes ankomst var smørrebrødet sat på tallerkerne og stillet parat, så man hurtigt kunne betjene de rejsende, for de skulle jo helst på grund af den korte tid alle have maden på én gang. Det arrangement havde til følge at personalet med større sandsynlighed kunne se invasionen af rejsende i møde. Systemet fungerede udmærket i adskillige år. Man ved, at kong Frederik den 7. og grevinde Danner som oftest benyttede lejligheden til i Ringsted at få en bid brød - ingen af regentparret var kostforagtere - og kongen, der også kunne lide de lidt stærkere våde varer, har vel også her benyttet sig af lejligheden til at få sig en lille én.

Nu var grevinde Danner i visse kredse ikke særlig populær og onde tunger påstod, at når kongen og grevinden var så ivrige efter at besøge restaurationsen i Ringsted, skyldtes det, at restauratørens kone var halvsøster til grevinden. Af denne lille historie kan man også udlægge en anden ting: Restaurationsen i Ringsted har altså været så stor, at stationsforvalteren ikke med rimelighed har kunnet passe både station og restaurationsen. Nu var han også noget bedre gageret her end på de mindre stationer.

Hvad man ikke kan se på planerne er, at perronen havde samme højde som gulvene i kupeerne. Dette var en stor fordel for personalet, men især passa-

gererne har været glade for dette, idet det har været ulige lettere at komme ind i kupeerne, end det noget senere blev. De kvindelige passagerer med deres omfangsrige kjoler har især nydt godt af dette. Men det varede ikke længe før man af både økonomiske og driftsbekvemmelige hensyn - som man udtrykte det dengang - forlod systemet igen. Først da Helsingør station - den anden - blev indviet i 1890 fik man igen høje perroner. Det var forøvrigt her, at man ved indvielsen ikke kunne lukke dørene op på nogle af de gamle kupevogne. Man havde glemt, at perronen var blevet hævet, og da dørene sad lavere på disse vogne end på de nyest anskaffede, opstod miseren.

Personalet var ikke stort dengang, men i løbet af forholdsvis få år blev der i takt med banenettets udvidelse ansat ret mange, - også mange med -sen navne. Oprindeligt, da personalet ikke var så stort og de fleste kendte hinanden - også i direktionen, brugte man ikke tjenestenummeret. Direktionen skelnede da imellem de ansatte med -sen navne ved at bruge fødestedet, for eksempel togsmed N. C. Madsen, København; drager E. Olesen, Vettørslev, eller man anførte kun efternavnets første bogstav og bynavnet, der faktisk blev til et efternavn. Man kunne derfor opleve at høre følgende mærkelige navne, som banevogter Ledøje; stationskarl O. P. Syv; drager Senge-løse o.s.v. Efterhånden som flere blev ansatte kunne dette system ikke fungere, og det blev gradvist almindeligere at benytte tjenestenummeret, hvilket efter sigende ikke så få var glade for og ligefrem betragtede som et fremskridt.

Jeg har i en tidligere artikel nævnt, at lokoførere var meget højt lønnet, der var ikke nok af dem, og derfor var de første lokomotivførere også udenlandske. Når vi nu er ved personalet kan jeg nævne, at den første lokomotivfører hed Noreen - efter sigende blev han træt af at stå på de åbne maskiner i al slags vejr og skiftede fra den noget grovere mekanik over til en finere form - måske har han opnået en god evne til at bruge tænger og andet værktøj - idet han nedsatte sig som tandlæge.

Korsør stations arealer har igennem årene nok været det sted, man har udvidet og ombygget mest. Jeg tror ikke der er gået ret mange år før man har lavet om på tingene dernede og sådan er det jo stadig. Men da man første gang skulle udvide i Korsør, skulle man også have

en lokomotivmester hernede. Det blev en tidligere værkfører Johnsen, der fik stillingen. Han var en håndværker af den gamle gode type, dygtig til sit arbejde og en, der kunne få tingene til at fungere. Trods sin stilling ved banerne var det nu ikke særlig store tanker han havde om disse. Det kunne måske skyldes de mange nedbrud i de første år, men påfølgende reparationer og de øvrige besværligheder det svage materiel forvoldte ham. I hvert fald udtrykte han sin mening - og den lagde han ikke skjul på - på følgende måde:

"Hvis det ikke var mere lykke end forstand ved dette hersens jernbanevæsen, så skulle fanden ha' mæ't at gøre".

Som også tidligere nævnt rekrutterede man helst personalet fra militæret. Direktør Holst kom også fra militæret og man skulle prøve på at titulere ham Direktør, i hvert fald i begyndelsen. Mødte man ham skulle man titulere ham Kaptajn Holst. Direktør Tegner titulerede man Løjtnant Tegner. Den megen brug af disse militære titler irriterede mange overordentligt meget, både de ansatte, der ikke var militærpersoner, men også mange af de rejsende. Således kom en passager i strid med en overordnet ved banerne. Da skænderierne havde varet et stykke tid, spurgte den rejsende: "Hvem er De egentlig?" Svaret lød: Jeg er løjtnant X", hvortil den rejsende omgænger riposterede: "Løjtnant ved en jernbane, det er jo omtrent det samme som en skovridder på en fregat!"

Ligesom i dag foretog man optælling af inventar m.m. Ifølge ordresamlingen skulle man pr. 31/12 hvert år foretage en optælling af det man kaldte løst toginventar. Denne optælling fandt også sted, men vist ikke altid til direktionens tilfredshed, for i 1864 modtager stationerne i forbindelse med den kommende optælling en yderst alvorlig formaning om, at alle på - som det hed: Behørig måde og til behørig tid" foretog optællingen, da arbejdet ellers ville være spildt. Men det har åbnebart ikke hjulpet, at man i god tid i forvejen formanede personalet, for det fik ordre til at gøre optællingen om den 12/1.

Optællingen denne gang blev ikke bedre. Alle gode gange tre - en ny optælling blev beordret den 17/1. Alle gjorde sig stor umage - tilsyneladende, men i direktionen rev man sig i håret.

Det viste sig f.eks. at der

nu var flere presenninger samtidig til stede på 2 eller 3 stationer, og at der på de 5 dage fra 12/1 til 17/1 var forsvundet 29 presenninger. Ifølge optællingen den 12/1 havde de alle været til stede denne dato. Til gengæld kunne man glæde sig over, at man havde 40 varmedunke, - de brugtes til opvarming i kupeerne. Dette var temmelig mystisk, for banen havde aldrig ejet mere end 36! Nu blev man gram i hu på hovedkontoret. Under trusel om alverdens ulykker - der blev i hvert fald truet med alvorlige afstraffelser - blev stationsforstanderne anmodet om at vise denne sag særlig opmærksomhed, for nu skulle optællingen gøres for fjerde gang.

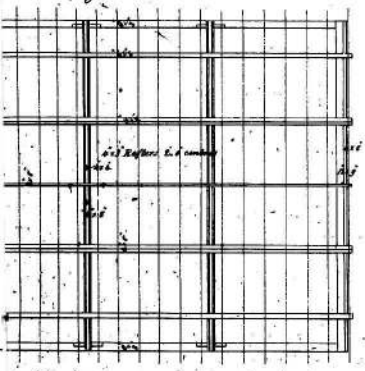
Resultatet denne gang var også temmelig mærkeligt. 8 af de savnede presenninger kom til veje, mens der til gengæld forsvandt 5, der havde figureret i de 3 første optællinger. Andre ting viste sig lige så besynderlige. Skiltene DAMEKUPE voksede fra 20 til 49, RYGEKUPE-skiltene fra 6 til 44 o.s.v.

Det behagede ikke den administrerende direktør; han var mildest talt temmelig misfornøjet. Den 5. optælling blev sat i gang. Denne gang anmodede han ikke stationsforstanderne om at vise sagen særlig opmærksomhed, men derimod opfordrede han dem til at foretage optællingen med stor omhu. Resultatet denne gang hører man ikke mere om, men man opgiver i hvert fald en 6. optælling, og på stationerne falder sindene til ro oven på anstrengelserne med de mange optællinger. De erfaringer man i direktoratet havde fået af de fem optællinger blev nedfældet i en instruks for fremtiden. Men ét ved man da, denne ret udførlige instruks blev misforstået - om det var med ond vilje kan man vel næppe tro. Næste år måtte man igen tælle om flere gange.

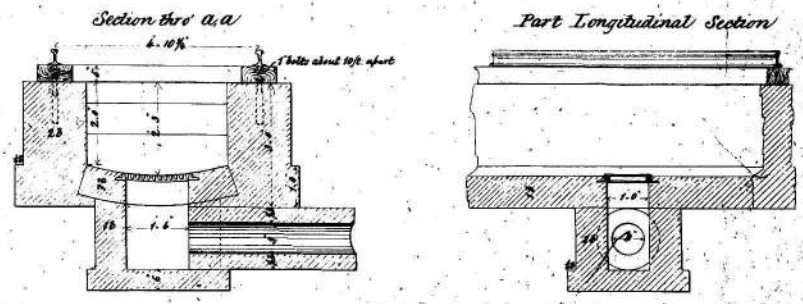
Direktionen var altid yderst sparsommelig. På en af stationerne gik der en rude. Dette afstedkom en skrivelse underskrevet af alle 3 direktører - man havde nemlig oprindeligt en administrerende direktør, en teknisk direktør og en kasse-direktør - der gav besked om, at stationen kunne sende regningen til den tømrermester, der havde bygningernes vedligeholdelse i entreprise, medmindre skaden ikke var sket af "Mangel på behørig omtanke"! Da der en anden gang var gået en rude spurgte en af direktørerne om, hvordan uheldet var sket, men da han fik at vide, at det var sket un-



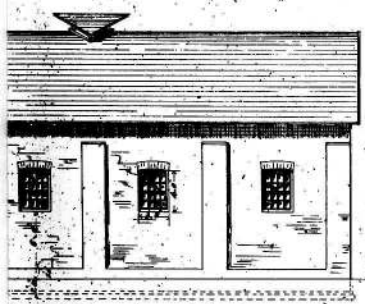
Station.
Shed.
the Sliding removed.



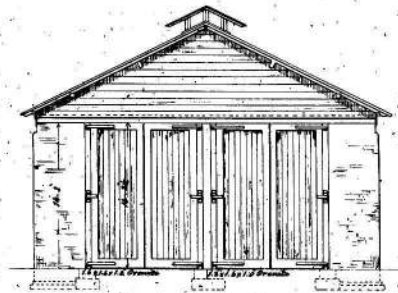
Details of Under Pits.



towards Main Building...

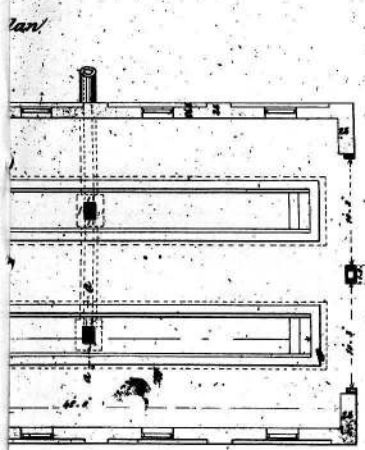
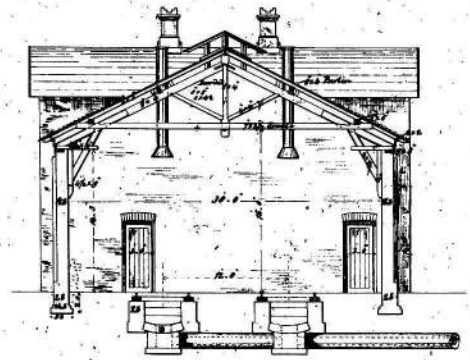


End View towards West.



Accompanying my letter No. 2957
28th April 1857.
for Mr. Hinshelwood
Wm. B. Coleman

Cross section thro' Engine Shed.



1 inch
1/4 Under Pits 2 feet = 1 inch

Affotografering af tegning
i Rigsarkivet.

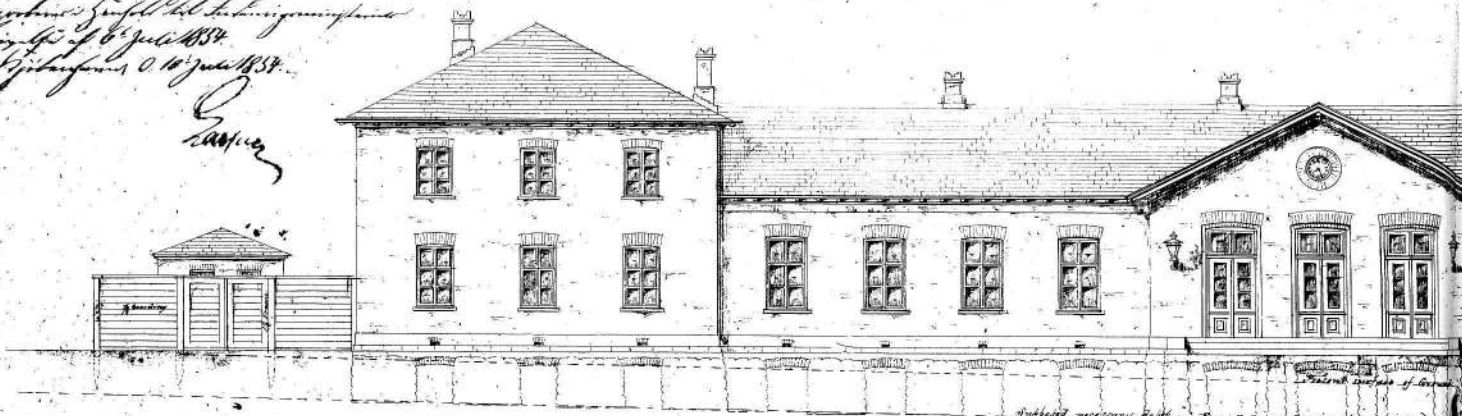
(4665)
Traced from 1049

Sealand Railway
Roskilde to Korsør

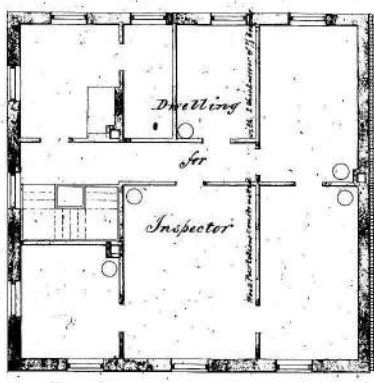
Overbudsning af det tidligere udførte
Plan af 16. juli 1857.
Udførelsen 0. 16. juli 1858.

Handwritten signature

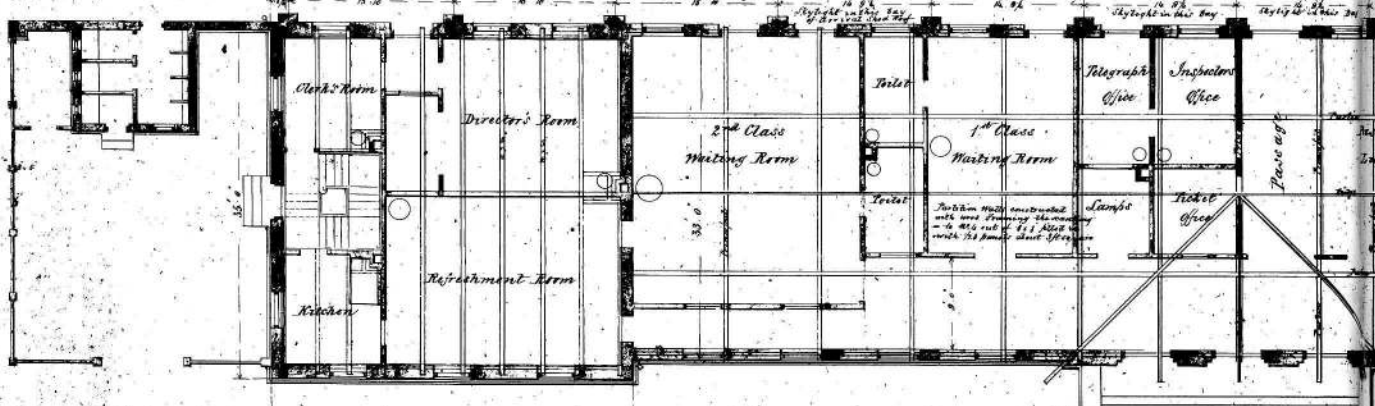
Kingsted Station
General Drawing of Ma



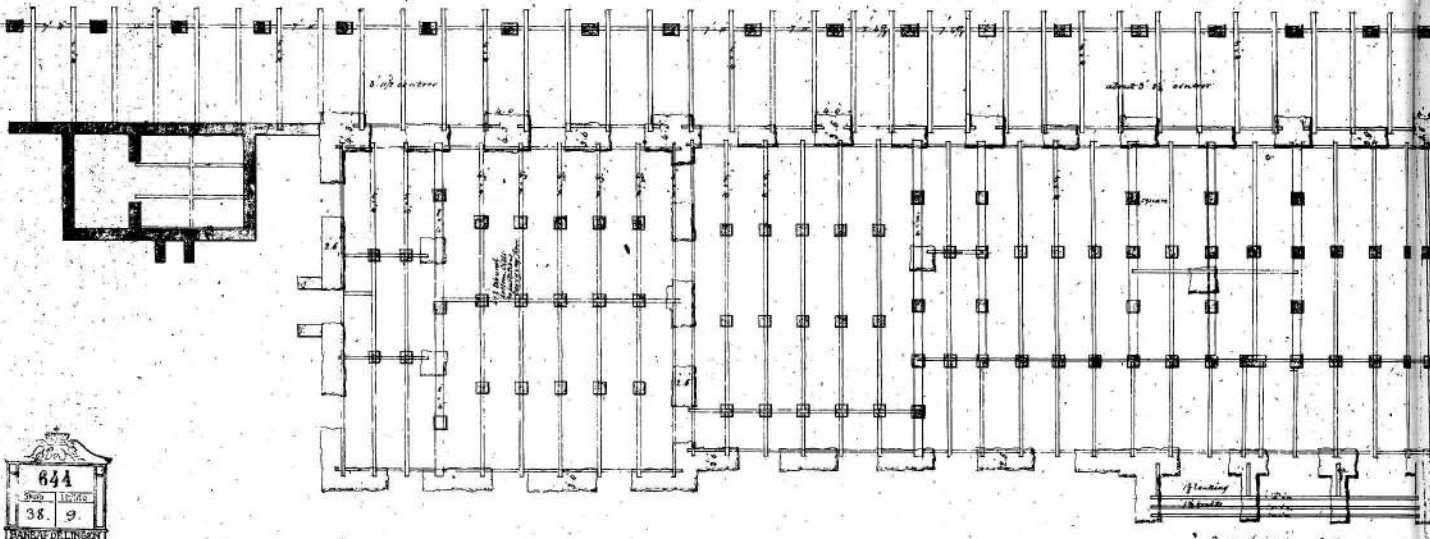
Plan of Dwellings



Plan of offices, Waiting Rooms etc



Plan of Foundation and Floor



644
38. 9.
BANK OF DELINGEN

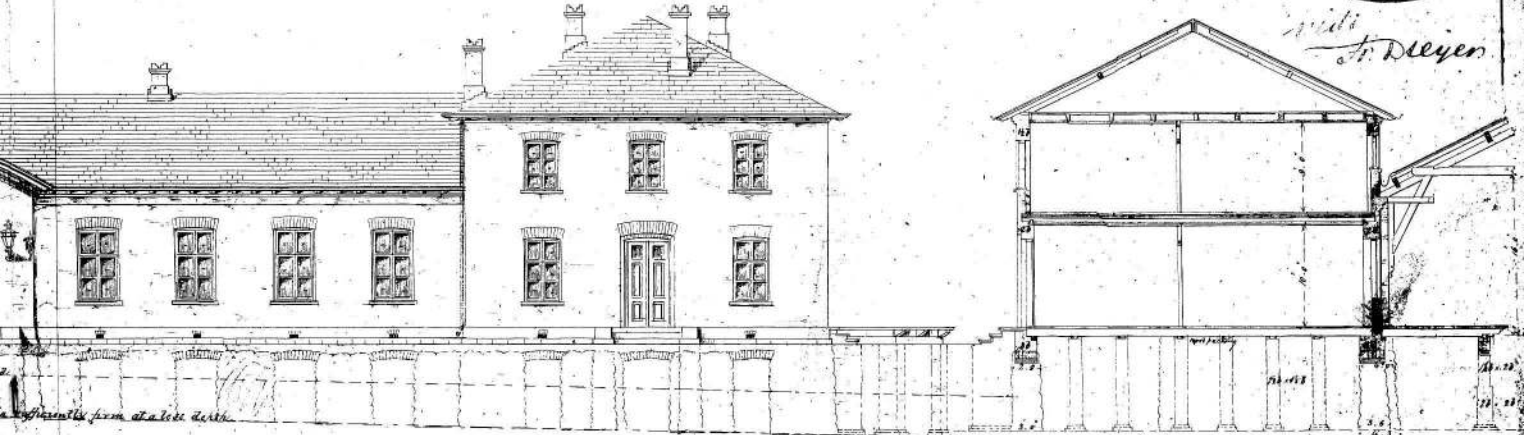
Scale 1/4 inch = 1 foot

Train Building



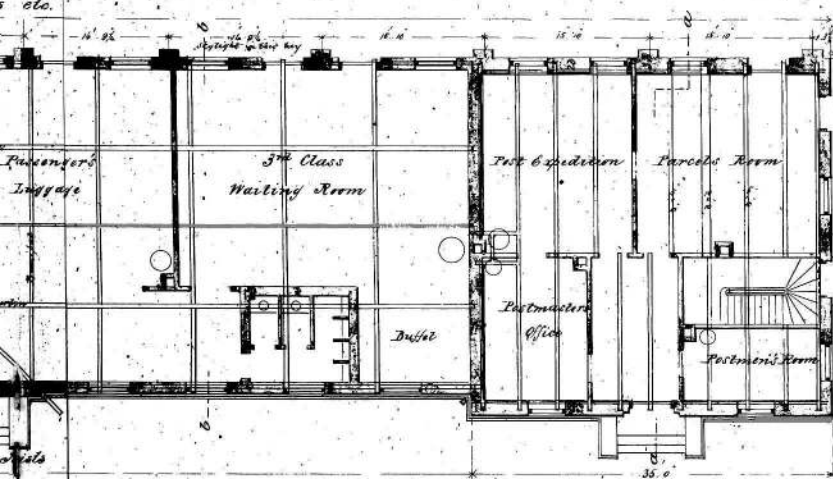
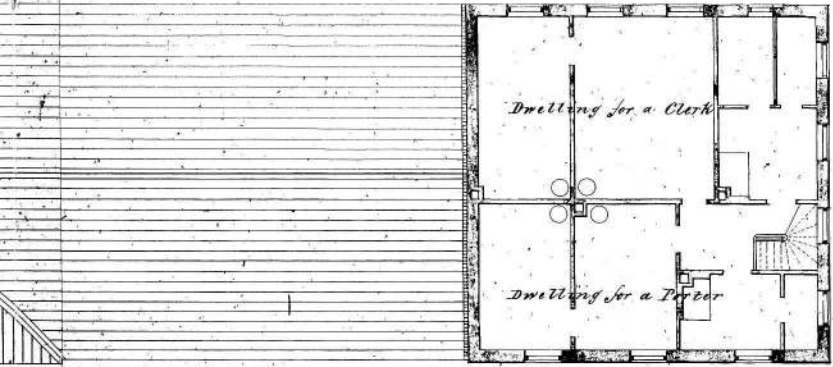
Section thro' a-a

vide
fr. Dreyer

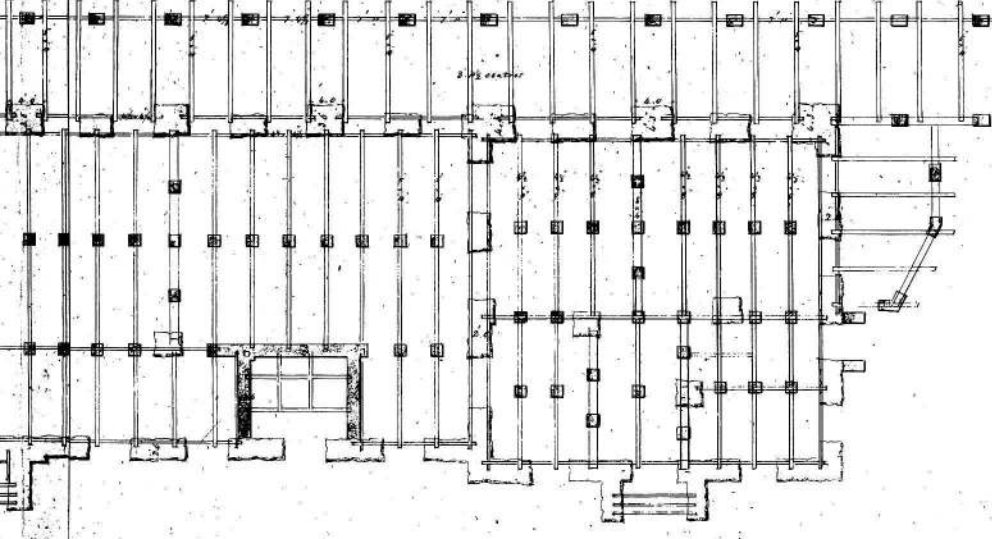
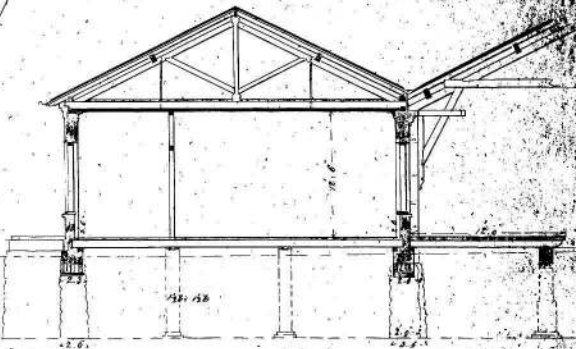


Traced from a late sketch

End Elevation



Section thro' b-b



Accompanying my letter No. 2957

28th April 1857

for the Honorable Mr.
H. Rasmussen

Affotografering af tegning
i Rigsarkivet.

(1056)
Traced from 1046

der rengøring, måtte stationsforstanderen selv betale!

Også når det drejede sig om anskaffelse af nyt inventar holdt man i direktionen et vågent øje med, hvad stationerne ønskede. I 1857 ville man i Glostrup gerne have en lampe til telegrafkontoret. Ønsket blev fremsat i februar måned, men blev først opfyldt næsten et år efter. Ikke fordi man fandt stationens ønske urimeligt, tværtimod, men da man på Københavns station skulle have gasbelysning, fandt bestyrelsen ud af, at når dette skete ville der blive lamper tilovers. Hvorfor bruge penge til en ny lampe, når der alligevel ville blive lamper tilovers? Til stor overraskelse for Glostrup stations personale kom der, da tiden efter næsten et års forløb var inde, 2 kontorlamper og en hængelampe. De gamle og ringere lamper blev ikke kasseret. Man fik besked om, at de skulle returneres til lageret i København - det kunne jo tænkes, at man kunne få brug for dem senere!

En station ville gerne have en bänk på perronen og ansøgte herom. Efter at en rum tid var forløbet og direktionen nøje havde drøftet sagen ankom der en upolstret brugt bänk fra Ringsted til stationen med besked om, at denne "nye" bänk skulle sættes ind i ventesalen. Stationens hidtidige bänk i dette rum kunne man i stedet bruge som perronbänk, men dog kun i sommertiden. Hvad den skulle bruges til den resterende del af året melder historien intet om.

Som tidligere nævnt åbnede Roskilde-Korsør banen i april 1856 og man var i fuld gang med at installere elektrisk telegraf. Først i december 1856 var telegrafen færdig på hele strækningen. Man har åbenbart ikke stølet helt på den elektriske telegraf, for man benyttede stadig den optiske telegraf sammen med den elektriske. Den 20. december havde man en efter vort tids opfattelse mindre episode, som dog bevirkede stor opstandelse hos direktionen med påfølgende undersøgelse af sagen. På grund af stærk storm kørte tog 3 i stå ved Tåstrup. Det beklagelige ved situationen var dog, at både den optiske og den elektriske telegraf svigtede, ikke på grund af tekniske fejl, men af menneskelige, nærmere betegnet i Glostrup.

Følgende brev afsendes:

Hr. Forvalter Betzer.

Senest med Varetog 11 i Morgen udbedes Deres fuldstændige Erklæring om Grunden til, at De i Løverdags Aftes ikke modtog

Skrift fra Taastrup Station og forsøgte at befordre den videre. De vilde oplyse, naar De har været ved Apparatet og om Vækkeren var indstillet i Deres Fraværelse.

Rothe

Selvfølgelig indfandt svaret sig fra forvalter Betzer sig til behørig tid i København, og der findes flere skrivelser desangående. Det har selvfølgelig også været ret mærkeligt, at toget udeblev i København og at man ikke anede det mindste om årsagen til denne udeblivelse.

Flere har været impliceret i sagen og efterhånden faldt brikkerne på plads i den "spegede" affære. Betzer var forøvrigt tiltrådt sin stilling i Glostrup i 1856 (han var her til 1880) og noget tyder på, at det ikke har været det helt store kendskab til telegrafen, han har besiddet, ihvertfald ender sagen med følgende svada til ham:

Efter at samtlige indhentede Oplysninger angaaende Standsning af Persontog 3 den 20.ds. paa Taastrup Station og de dermed i Forbindelse staaende Forhold have været forelagte Directionen har denne fundet Anledning til at give Dem et alvorligt Tilhold om at beflicte Dem paa grundigt at lære Manipulationerne ved den electricke Telegraph og nøje at iagttage Overdrageren samt sørge for, at Vækkerapparatet er indstillet, naar De forlader Telegraphcontoiret.

Punktum syntes den gang at være en sjælden foreteelse.

Nedbrud havde man jo nok af med det svage materiel, og da Korsørbanen åbnede var det absolut nødvendigt med udførlige ordrer angående toggangen og sikkerhedstjenesten. Derfor var det yderst pinligt, at trods ordresamlingen, så kunne meget af samme art som det der skete ved Tåstrup finde sted. Når man ved nedbrud skulle tilkalde hjælpemaskine ville man ingen risiko løbe og derfor lød ordren på, at der foruden den optiske telegraf skulle være et andet meddelelsesmiddel til rådighed. Når et af de talrige nedbrud fandt sted, brugte man på strækningen København-Roskilde at afgive meddelelse om uheldet fra den nærmest beliggende optiske telegraf. Men samtidig sendte man "et pålideligt bud" med skriftlig melding til nærmeste station, hvorfra man så telegraferede videre til København, hvorfra reservemaskine blev udsendt. Fra Roskilde til Korsør var som nævnt den

elektriske telegraf ikke færdig. Man var da nødt til at benytte sig af den optiske telegraf, som man åbenbart ikke stolede 100% på her heller, for man sendte dels ridende bud, dels gående bud. Så vidt det har kunnet lade sig gøre, skulle fodgængerer følge banen, mens det ridende bud brugte vejene.

Disse to vigtige meddelelser skulle som det hed "søges tilvejebragt på hurtigst mulig måde, med skriftlig rapport til det sted, hvorfra hjælpelocomotivet skal kaldes, eller forsåvidt det er Kjøbenhavn, til Roeskilde, hvorfra telegrapheres".

Man havde den ordning, at København dækkede strækningen indtil Viby med reserveloko, men også Ringsted og Korsør havde maskine parat så Ringsted dækkede strækningen fra Viby til nær Frederikslund holdeplads, medens Korsør tog sig af resten af strækningen. Var nedbruddet sket lige på den anden side af f.eks. Viby, kunne det ridende bud få sig en temmelig lang tur til Ringsted - næsten 25 km.

Enhver kan sige sig selv, at dette system ikke var særlig godt. Det var en lettelse, da denne besværlige ordning kunne ophøre kort efter, at hele strækningen havde fået elektrisk telegraf. I stedet medbragte alle togene efterhånden et transportabelt telegrafapparat. Før denne ordning har det f.eks. under snestandsning sikkert været svært at få fat i en rytter, der havde mod og lyst til at ride en lang strækning i kulde og måske snefog for at skaffe hjælp.

Allerede fra København-Roskildebanens åbning var man meget påpasselig med at der var et tilstrækkeligt antal bremsevogne med hvert tog. Hvis der på mellemstationerne henstod vogne uden bremse, skulle udgangsstationen sørge for, at som det kaldtes "bebremset" vogn blev taget med ekstra. Da Korsørbanen åbnede fastsatte man antallet af bremsevogne sådan, at hver fjerde vogn i persontogene og hver syvende i godstogene var det mindste antal bremsevogne, man måtte fremføre et tog med. Men deri var indbefattet den bremse som tendervagten betjente. Før 1856 var det en konduktør der betjente bremsen (det var ham, der sad på det særlige sæde med ryggen til kørselsretningen så han kunne holde øje med togstammen), men så kom der en togsmed, og nu var det ham, der betjente bremsen. Togsmeden havde desuden jobbet med at smøre vognene på mellemstatio-

nerne, hvis de da trængte til smørelse, men også eftersyn af vogne, der blev indrangeret undervejs tog han sig af.

Da banen åbnede til Roskilde i 1847 og alt efter beskrivelserne var lutter idyl, viste det sig dog, at ikke alle rejsende var lige ærlige. 4 dage efter åbningen snupede man de første snydere. Sparsommelig og nøjeregnende - det har jeg vist nævnt utallige gange før - var banen, derfor chokerede det direktionen meget, at noget sådant kunne ske. Derfor fik stationerne påbud om at anbringe opslag i ventesalen om, at ingen fik lov til at komme ind i vognene uden billet, samt at betaling på bestemmelsesstationen ikke var tilladt. Dette hjalp ikke ret meget og kort tid efter indførte man en præmie på 1 mark for hver, som det hed "defraudant (svindler) som en Conducteur anholder og præsenterer på nærmeste station for vedkommende Inspecteur eller Forvalter". Disse ducører anvendte man også da Korsørbanen åbnede, men man måtte have haft en mistanke om, at når rejsende ingen billet havde, så var muligheden til stede for, at konduktøren stod i ledtog med dem. Derfor tog man visse forbehold desangående. Konduktøren måtte ikke have mere end 2 vogne at billettere, og togføreren skulle ofte foretage en efterbillettering. Alle billetter blev indsamlet og skulle omgående afleveres på ankomststationen, der skulle eftertælle billetterne og give konduktøren kvittering for antallet, og dette skulle ske inden han tog på tjeneste med næste tog. På mellemstationerne afgjordes regnskabet, når han vendte tilbage med næste tog. For at hindre gratisterne i at udfolde sig, var det også en pligt at have billetteret færdig inden den første mellemstation. Samtidig skulle togføreren tit skifte om på konduktørerne, så disse ikke til stadighed havde de samme vogne at billettere. Direktionen mente med dette noget udviklede system at være kommet gratis til livs så godt som det nu lod sig gøre.

Abonnement var også kendt. Det første kom i 1848. Da Korsørbanen åbnede kostede et årskort for børn under 12 år 25 Rdl., medens voksne skulle betale 50 Rdl.

I det daglige var der forskellige praktiske gøremål på stationerne der skulle udføres såsom rengøring, opvarmning m.m. På Roskildebanen var der i starten lidt forskellige systemer med hensyn til disse arbejder, men i 1856 fik man den ordning, at stationsforstanderen

frit kunne vælge om de forskellige entrepriser som rengøring, opvarmning, belysning og kontorhold skulle overtages af jernbaneselskabet eller han ville overtage arbejdet selv mod et fast vederlag. For 70 Rdl. årlig overtog f.eks. Glostrup kontorhold, rengøring, forsyning med lampeglas, -væger og -kupper samt kost og skovl. Fra tidligere ordninger vidste selskabet at man i Glostrup brugte for meget brændsel - man havde haft adskillige bataljer om dette spørgsmål, og da man i jernbaneselskabet ikke oftere ville have dette vrøvl, skar man igennem og fastsatte det årlige forbrug til 40 td. koksafbrændning, 5 td. kul og 2 favne brænde, og dette kvantum leverede banerne så selv til stationen.

Det her skrevne belyser hverdagen på Korsørbanen. Meget vil i dag måske synes primitivt men alligevel vil man kunne finde lighedspunkter i forhold til jernbanedriften i dag. Sågar en form for pensionering havde man i de første år, og mulighed for at købe uniform eller en livsforsikring, hvor beløbet blev trukket fra i mindre rater i lønnen kendte man også dengang.

Et lille kuriøst stykke fra dengang til sidst; et forhold der berører signal- og sikkerhedstjenesten. Vridsløse eller Vridsløselille, som det rettere hed, fik hver uge en vognladning fødevarer til fængslet og tit flere vognladninger brændsel. Det kuriøse ved sagen var, at man dengang ikke havde sidespor på stedet. Når varetogene havde vogne med til Vridsløselille, blev de sat ud ved fængslet. Da der er tale om varetog må det nok formodes, at det må være efter 1856, da Roskildebanen vist ikke havde rene godstog. Ordren lød på, at når vognene var tømte, skulle de føres tilbage til Glostrup. Da man ikke kan formode, at tilbagetransporten er foregået med håndkraft, må man regne med, at trækraften var en hest. Men det vides også, at den samme trafik med henstående vogne i hovedspor også har været brugt andre steder end ved Vridsløselille. Her lyder ordren på, at signalerne i begge ender af den strækning, hvor vognene holdt, skulle holdes på stop - selvfølgelig må man vel sige, men hvordan de tømte vogne er blevet transporteret bort hører man intet om. Det var især transporter med ler, mursten og brændsel, der fandt sted på den måde.

J.G.

Klubnyt

ALS MODELBANEKLUB

Den 15. februar 1979 blev Als Modelbaneklub oprettet, idet den stiftende generalforsamling fandt sted denne dag.

Klubben henvender sig til alle jernbaneinteresserede og har til formål at opbygge en modeljernbane i spor 0, samt arrangere foredrag, studiekredse, filmforevisninger m.v. omhandlende jernbaner.

Det er meningen at opbygge en modeljernbane med en DSB-sidelinie som forbillede, som den kunne have set ud i 1950'erne. Kørespændingen skal være 12 V jævnstrøm, og banen skal have 2-skinnedrift.

Der er for tiden ca. 10 medlemmer, og klubben har fra årsskiftet lejet et lokale på 23 m² i det tidligere rådhus i Nordborg. På dette beskedne areal kan der naturligvis kun bygges et ret begrænset anlæg i spor 0 men den ansøgte økonomi tillader os ikke at gå i gang med noget større. Vi er for tiden i gang med planlægningen af et anlæg, således at arealet kan udnyttes på bedst mulige måde.

Der har i årets løb været afholdt en filmaften med forskellige film fra DSB, samt en lysbilledaften, hvor et medlem viste billeder og fortalte om sine rejser med East African Railways.

Som et vigtigt interesseområde for klubben bør også nævnes Amtsbanerne på Als (ABA). Tre medlemmer har været rundt på øen for at måle gamle vognkasser op. På grundlag heraf og hvad vi ellers kan få af oplysninger vil vi prøve at rekonstruere vognene tegningsmæssigt.

Et sådant tegningsarkiv håber vi må vise sig som et nyttigt værktøj ved modelbygning samt historisk kildemateriale for alle interesserede.

Hvis nogle af SIGNALPOSTENS læsere skulle ligge inde med oplysninger om ABA er vi meget interesserede, og skulle der findes fotografier ville vi være meget taknemmelige, hvis vi kunne få lov til at affotografere dem.

Klubbens adresse er:
ALS MODELBANEKLUB
v/N.P. Fenger
Søbakken 14
6430 Nordborg.

fortsat fra side 72

havde endog gjort det muligt at udvide den betydeligt, hvis det viste sig nødvendigt. Som det ses på tegningen var der en søndre og en nordre mole; i den søndre blev der i 1896 anlagt drejeskive og spor med direkte forbindelse til stationen i Juelsminde. (Tegningen viser Juelsminde station og havn i 1896).

Men det kom nu ikke til at gå helt som man havde ønsket det. Havnen betød, at byen voksede, mange fiskere slog sig ned her, og dette gav selvfølgelig mange transporter med fisk igennem årene. Men det må være skæbnens ironi, at det man fablede om i 1896 først blev til virkelighed, da banen forlængst var død. I 1966 åbnedes en automobilfærgerute fra Kalundborg til Juelsminde. Hvor meget den har gavnet Juelsminde er det vel ikke her stedet at komme nærmere ind på, men banen fik i hvert fald ingen fornøjelse af dette foretagende.

Som et kuriosum kan nævnes at fregatten JYLLAND i en periode var ankreret op i Juelsminde (skibet ligger jo som bekendt nu i Ebeltoft). Et stort anker fra dette skib er opstillet ved indkørslen til Juelsminde. Men for at vende tilbage til begyndelsen. At banen kom til at få endestation i Juelsminde må uden tvivl skyldes de planer, man dengang havde om at om-danne byen til en vigtig færgehavn, og hvis de planer var blevet til virkelighed, havde muligheden måske været til stede for, at banen i dag havde eksisteret, men sådan skulle det altså ikke gå.

Da banen åbnede i 1884 skete det med den sædvanlige festivitas ved slige anledninger. Men man kan vist ikke sige, at

Braaskov. Postkort. (Arkiv J.G.).



Parti fra BRAASKOV



Braaskov. 1957. (Foto: O.H. Wesenberg).

banen blev mødt med særlige interesse af egnens beboere. Forbavsede få benyttede toget; den sindige, satte jyde ville nok se dette nymodens monstrum lidt nærmere an, før han vovede liv og lemmer ved at bruge Juelsmindebanen. Det fortælles, at den første fra Klakring, der prøvede toget, var en gammel mand. De øvrige beboere rystede på hovedet af dette vovemod som uden tvivl må tilskrives, at han blev betragtet som værende lidt til en side. Til trods for - banen har måske anet, at befolkningen var, om ikke ligefrem rædselsslagen, så dog lidt betænkelig ved situationen - at man i de første dage kørte gratis, så opnåede man ikke at se toget fyldt af den grund. Lidt efter lidt var der flere, der tog toget, men det varede ret længe før disse begyndervanskeligheder var overstået og man blev mere fortrolig med banen.

Det var heller ikke meget gods man havde at køre med i starten. Købmanden i Klakring havde altid hentet sine varer i Horsens. Med egen hest og vogn besørgede han transporten, så hvorfor skulle det være anderle-

des fordi banen var kommet. Forøvrigt havde det været på tale, at Klakring skulle have været endestation, for bortset fra den førnævnte færgegård og en skovfogedbolig samt en eneboers tanghytte, var der ingen bygninger i Juelsminde; det var ikke uden grund, at man på egen undrede sig over, hvad banen skulle der!

Hvordan så banen så ud, sådan mere teknisk. Den var 30,5 km lang (senere ved flytningen af Horsens DSB-station 30,2 km).

Det var en yderst letbygget bane og skinnerne, jeg fristes næsten til at sige båndjernene, havde en vægt af godt 15 kg/m (da banen lukkede var skinnenvægten 27,55 kg/m), stærkeste stigning var 1:80 og mindste krumningsradius ca. 376,6 m. Så brugte banen forøvrigt det lidt ejendommelige udtryk lige til banen lukkede: "Gennemløbene under banen er permanente bygningsværker". Den var normalsporet, uindhegnet og havde kun bevogtning på visse stærkt trafikerede veje.

Men da der var gået nogle år begyndte kunderne at indfinde sig. Bilerne var ikke kommet til endnu, og derfor fandt folk ud af, at banen betød en virkelig lettelse. Dengang - omkring århundredskiftet - var man vant til at bruge benene, og selvom man skulle gå en 7-8 km til nærmeste station, betød det ikke så meget. I denne periode fik banen virkelig meget at køre med. Befolkningen var så interesseret, at beboerne i Vesterby fik banen til at oprette et sidespor her. HJJ betalte skinner og sporskifte, mens befolkningen betalte de øvrige omkostninger - 900 kr. - for at få det sidespor, den ønskede. Det var mange penge den gang, så interessen for banen og de transportmuligheder, den gav, må jo have været vakt.

Togene havde ret mange passagerer og særlig på markedsdage og på torvedage var der ligefrem tale om, at de var over-

vel det år 7 gange så mange dampkilometre som motorkilometre. Det skyldes dog, at de nye diesellokomotiver ikke er taget i brug i fuldt omfang endnu.

Nu begynder kampen for livet for alvor. Underskuddet havde indfundet sig i slutningen af 1920'erne, og det blev større og større:

1930/31: ÷ 7.923 kr.
 1931/32: ÷ 19.550 kr.
 1932/33: ÷ 36.870 kr.
 1933/34: ÷ 11.685 kr.
 1934/35: ÷ 16.112 kr.
 1935/36: ÷ 24.982 kr.

Lad os stoppe her med de triste tal. Først i 1944 kommer der igen et overskud, altså i krigens og besættelsens sidste år, og dette holder sig i nogle få år. Allerede i 1947/48 er den gal igen, underskuddet bliver større end nogensinde.

Men vi vender tilbage til 1932. Banens ledelse var klar over, at den var gal og derfor måtte man billigøre driften. Man moderniserer med nyt materiel, 3 Frichs dieselloko (M 1, 2 og 3) på hver 375 HK. Dette bevirker, at man kan udvide køreplanen fra 4 til 5 tog daglig samtidig med, at hastigheden sættes i vejret. Det lyder jo udmærket og som man ser, falder underskuddet i de nærmeste år. Hvad der derimod ikke var så godt var, at man afskedigede flere tjenestemænd, som man nu ikke havde brug for mere, da alle tog kørtes med motormateriel og derfor brugtes færre folk end da damplokomotiverne besørgede driften, selvom køreplanen som nævnt blev udvidet.

Ser man på tallene for godsmængden, opdager man, at de i nogle år stiger, men det gør indtægten ikke i samme forhold. Grunden er den, at man kører en hel del mergel ud, og da

Gramrode. 1957. (Foto: B. Wilcke).



Hornslyd i 1920'erne. (Arkiv P. Thomassen).

taksten for transport af dette er meget lille, giver det nok HJJ meget at bestille, men ingen særlig indtægt.

Så kommer krigen, og som banen udtrykker det, er der en mindre stigning i personmængden, og det må siges, at den er yderst behersket: 1208 rejsende mere i 1940/41 end i 1939/40.

Antallet af rejsende stiger også i 1942/43, nu er der 17% flere end året før, og tilsvarende er stigningen i godsmængden 15,6%. Næste år kommer der en yderligere stigning i gods og rejsende (13,2% og 18,1%), men stadig - som før nævnt - underskud, dog dalende. I 1944/45 kommer der endelig overskud (15.000 kr.) og i 1946/47 er der over 200.000 rejsende eller 100% flere end i 1932, men man skal nu ikke glæde sig for tidligt, for godsmængden er kun ca. 30% større end i 1939.

I 1950/51 er underskuddet steget yderligere og kommer i næste driftsår for første gang op over 200.000 kr. Der må gøres noget! Som på så mange andre baner må man på en eller anden måde forsøge at nedbringe driftsudgifterne. Da der vises sig en helt ny type personmotorvogn - skinnebussen - forsøger HJJ sig også her. Hos Scandia i Randers bestiller man nu to af disse nye vidundere,

men ak og ve - der er lang leveringstid, og banen står ret langt nede på expetancelisten, nemlig som nr. 16 og 17. Andre baner har været hurtigere!

I sommeren 1951 lysner det lidt, idet den serie vogne Scandia arbejder på er blevet klar på pladeværkstedet og nu skal monteres. Netop i denne serie er HJJs to skinnebuser. Omkring 1. december skal den første vogn være klar, og derefter vil man levere én hver 8. dag, så hvis alt går efter planerne, vil man kunne modtage de to skinnebuser på HJJ i begyndelsen af 1952. Det var forøvrigt i denne periode, at følgende dybsindige ordveksling fandt sted mellem to jernbanefolk: "Har du hørt, at der er en jysk privatbane, der har givet overskud? - Der er indgivet politianmeldelse i sagen!" Men i 1951 sparede man, hvor spares kunne, bl.a. lukkede man om søndagen banens ekspeditricestationer, og lakonisk meddelte banen, at dette ikke har givet nogen reaktion hos publikum. Man vil jo gerne komme publikum i møde, og da der er ønske fremme om et nyt stoppested nær Thorsted, oprettes et sådant; det får navnet Thorsvang. Det er anlagt på en for HJJ helt ny måde, idet der er perron på begge sider af vejen så togene standser før vejen passerer. Bilerne sejrer stadig.

Den 27. marts 1952 er en stor dag for HJJ. Hen under aften kommer de med længsel ventede skinnebuser. Til gengæld hugger man 14 godsvogne op samt personvognene C 21, 22 og 23 - og A 3. Desuden overvejer man/prøver på (hvad man nu vil) at sælge et af Frichs diesellokomotiverne til HBS, hvilket til sidst lykkes!

Men det går stadig skidt. Driftsåret 1952/53 giver - trods skinnebuserne - 40% færre rejsende. Gang på gang har banen prøvet på at få nogle af de bilruter, der betjener banens naturlige opland, i koncession,

men det er hver gang mislykkes. Ikke én bilrute ejer banen.

Er det bevidst slagning af banen eller politik eller hvad man nu vil kalde det af dem, der vil banen til livs. I praksis har det den betydning, at når der ingen bilruter er, dækker staten kun 50% af underskuddet. De baner, der er så heldige at have bilruter får dækket 65%, forstå det hvo der kan.

Som man nok kan forstå hjælper skinnebusserne ikke på økonomien, når de rejsende forlader banen og alligevel; med de 40% færre rejsende er underskuddet 2.000 kr. mindre end året før. Tænk hvis de 40% havde holdt ved, så havde regnskabet været langt gunstigere.

Andre har banen i søgelyset - nemlig privatbanekommissionen! Der skal ikke megen fantasi til at forestille sig, hvilken dom den afsiger. Den kan ikke anbefale at banen fortsætter efter 1. april 1956, når garantiperioden udløber. Man har lavet en direkte vej fra Horsens til Juelsminde, men heller ikke her lykkes det banen at få en bilrute.

1954 er et jubilæumsår for alle Horsensbanerne - mere eller mindre runde. HJJ bliver 70 år, altså ikke et rigtig rundt jubilæum, men banen er dog den ældste. Som på de øvrige baner kørte bestyrelsen med særtog en tur på banen, og man indbød de ærede amts-, by- og sognerådsmedlemmer til at deltage. Efter ankomsten til Juelsminde var banen vært ved et fælles kaffebord på Afholdshotellet. Der var vist heller ikke rigtig grund til at skåle for banens fremtid i stærke drikke. Men aviserne var venlige; i ret korte notitser kaldte man det i referaterne for "festlighederne", selvom man udmærket var klar over, at forholdene for HJJ var alt andet end festlige - i hvert fald i hverdagen.

Forøvrigt meddeler banen (som sædvanlig) at antallet af rejsende er gået tilbage, årsag: en dårlig badesæson. Men det kan vel ikke være af samme grund at godsmængden falder med 14,4%.

Den 23. maj 1954 åbnes trinbrættet Højbo mellem Klakring og Juelsminde. Vi er så kommet til 1955. Man har lavet et udvalg, nedsat af staten, der arbejder med vanskeligt stillede privatbaners underskud. HJJ får 95.000 kr., hvilket svarer til næsten 40% af banens underskud. Til gengæld får en skinnebus trykket forenden sammen efter et sammenstød med et DSB-rangertræk på Horsens station, og det er jo ikke lige sagen at skulle undvære skinnebusserne medens den er til reparation netop nu, hvor alt går så dårligt.



Gramrode. 1957. (Foto: O.H. Wesenberg).

Banens garantiperiode udløber jo i april 1956, men dødsdommen udsættes, idet garantiperioden forlænges med ét år. Desværre møder HJJ - som den eneste af Horsensbanerne - op med et stigende underskud og yderligere et stort fald i persontrafikken. Man er helt klar over, at banen kun har kort tid igen hvilket bevirker, at man så småt begynder at sælge ud af aktiverne. Det andet Frichs-loko bliver solgt for 178.000 kr. til Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane, men også det mere jordfaste som et baneformandshus i Gramodde ryger for 10.850 kr.

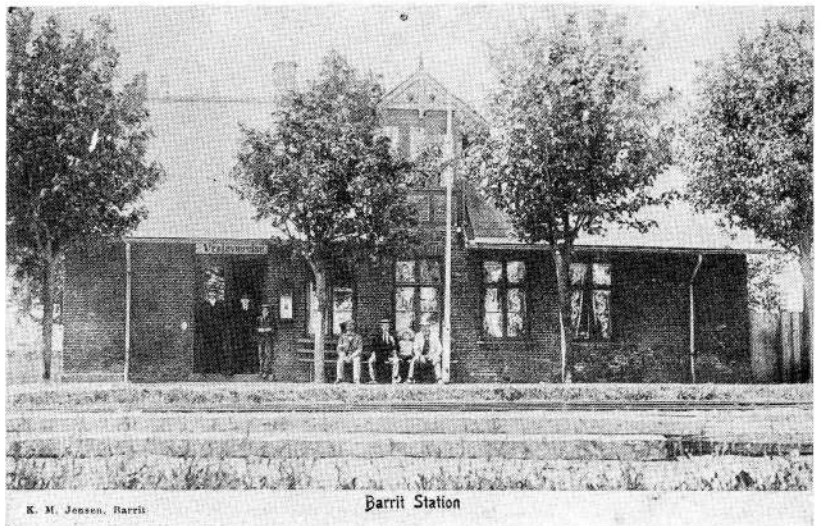
Den 12. marts 1957 afholdes en ekstraordinær generalforsamling, hvor man énstemmigt vedtager at standse driften natten mellem den 28. og 29. september ved tog 39's ankomst til Juelsminde. Samtidig vælger man et likvidationsudvalg på fem medlemmer. Nu har man fastsat patientens død, og nu får kommunerne travlt. De stakler, der endnu ikke har fået egen bil, skal dog transporteres. Om det er erfaringerne med banen, der gør det, eller andre årsager skal være usagt, men de bilruter, der skal oprettes, vil kommunerne ikke selv drive. Man vil have de selskaber, der hid-

til har kørt - og i højeste grad har "stjålet" passagererne, til at overtage de sørgelige rester. Det er nu ikke så ligetil som det lyder, for skal kommunerne holdes udenfor, så skal der dispenseres fra loven med hensyn til koncessionen - man må nemlig ikke overdrage eller sælge, langt mindre udleje eller bortforpagte en tildelt koncession.

Driftsårets regnskab er også gjort op: ÷ 123.595 kr. Der forhandles stadig om bilruterne. Landstrafiknævnet afviser Bjerre Herreds Rutebilselskab, som nok er officielt, men da dette selskab vil forpagte de opnåede ruter ud til en privat vognmand, er man ligevidt - nu, hvor man var lige ved at tro, at sagen var klar.

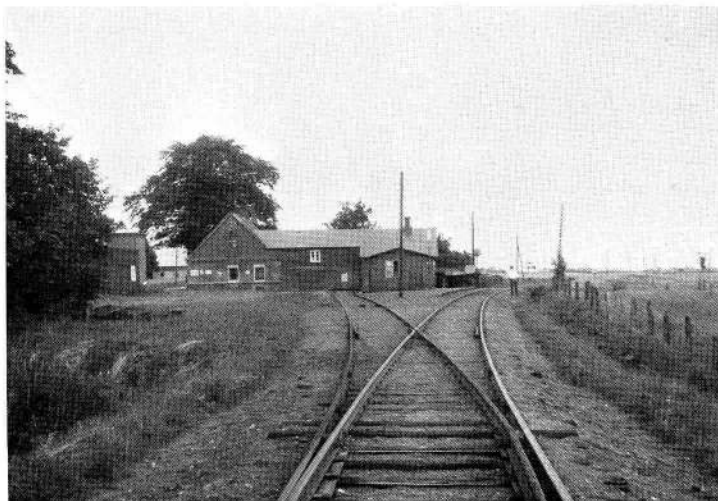
Man må optage direkte forhandlinger med de private selskaber, men nu er tiden knap, og man får så den ordening, at Bjerre Herreds Rutebilselskab får midlertidige koncessioner og lader en rutebilselskab drive ruten til problemerne er afklaret. Dette bliver ordnet, kun et par dage før banen lukkede.

Barrit. Postkort. (Arkiv SP).



K. M. Jensen, Barrit

Barrit Station



Og så lukkede banen. Og det sædvanlige højstemte lokalavispladder fyldte de stedlige blade. En kortvarig og yderst pludselig interesse for banen opstod og forsvandt lige så hurtigt. Følgende overskrifter var at finde - døm selv:

"Et minuts dødsskrig sluttede Juelsmindebansens tilværelse", "Juelsmindebansen gik ned med vajende flag" og dagen efter "Fin premiere på de nye Juelsminderuter", garneret med et billede af en grinende og yderst veltilfreds rutebilejer og en ditto chauffør!

Selve dødsdagen var præget af en aktivitet, der langt oversteg, hvad man kunne vente, når banen til daglig ingen særlig interesse havde for egnens beboere. Sidste tog var overfyldt. 150 personer havde pludselig fået lyst til en sidste tur og mange stod på perronen i Horsens for at vinke farvel. Der var næsten altid ældre med ved nedlæggelserne dengang, en eller flere gamle "knarke", der havde været med på den første tur - sagde de - og nu ville de også køre den sidste. Den slags personer er godt avisstof, og dem var der også et par stykker af denne gang. Ellers var der orkestermusik, hentet

Vesterby. 1957. (Foto: P. Thomassen).

fra et nær banen liggende forsamlingshus, hvor der var høstfest.

Mange steder på strækningen havde folk lagt ammunition, der knaldede lystigt under toget, når det kørte over "bomberne". Sort med mennesker på alle stationer. På strækningen fra Thorsvang til Ørnstrup kneb det for toget med de mange passagerer at klare stigningen, og da det i det samme begyndte at regne, var man nær kørt i stå.

Personalet fik blomster og forsinkelsen blev større og større. Kl. 00.41 kørte toget så ind på Juelsminde station med 38 minutters forsinkelse, og en stor menneskeskare havde - trods det sene tidspunkt - indfundet sig på perronen. Efter at de rejsende havde forladt skinnibusserne, blomster var overrakt m.v. tog privatbanens direktør ordet. Hans tale sluttede med at han tilbagemeldte tog 39 og samtidig gav besked om, at driften nu var indstillet.

Men bag kulisserne var man allerede ved at gøre boet op. Likvidationsudvalget havde alle-

Klakring. 1957. (Foto: Just Andersen).



rede før lukningen holdt det første orienterende møde. Efter lukningen søndag nat, holdt udvalget møde den efterfølgende torsdag på Jørgensens Hotel i Horsens. Dette møde var gjort bekendt så eventuelle købere til stationsbygningerne i Ørnstrup, Bråskov og Gramodde - samt baneformandshuset i Torsted kunne træffe udvalget. Slagtningen var begyndt.

Nu gik det slag i slag. Et firma i Odense - man får vist ikke svært ved at gætte hvilket - købte for 30.000 kr. alle sveler og de person- og godsvogne der var tilbage. Klakring kommune købte banegårdsarealet med bygningerne for 60.000 kr. Det ene af de to skinnestov blev solgt til Thisted-Fjerritslev Jernbane; det andet kom dels til HFHJ (motorvognen) og dels til NFJ (bivognen).

I efteråret kom alvorlige tal: Fra 1/4 - 29/9 1957 var underskuddet opgjort til 69.145 kr. - det ville svare til et årligt underskud på ca. 142.000 kr. Man havde også opgjort banens værdi - hvordan man så end bar sig ad med noget sådant - til 1.903.700 kr., men indtil 1/4 1958 havde man afsat for over 1½ million kroner af banens værdier, så nu skulle der tilsyneladende ikke være langt igen inden enhver kunne få sit. Men det var nu ikke tilfældet.

For at sikre pensionisterne skulle man råde over 2½ million kroner, et beløb som måske endda kunne blive større. Men der er andre poster end dem, man har regnet med, som pludselig toner frem og truer med at lave rav i foretagendet. Sagen var, at Vejle amtsråd i 1882 sammen med Horsens byråd påtog sig at være garanter for lån til banen på ialt 612.000 kr. Det viser sig senere, at beløbet faktisk er 746.049 kr. De penge vil de to instanser nu have tilbage, men dette krav vil likvidationsudvalget ikke anerkende, idet man kort og godt erklærer kravet for forældet. Vejle amt og Horsens by forsøger at nå et forlig ved at foreslå, at en dygtig og anerkendt jurist skal afgøre striden. Hertil siger likvidationsudvalgets medlemmer fra finansministeriet og det daværende trafikministerium nej. Skal sagen afgøres må det være domstolene, der træffer afgørelsen.

Selvom HJJ er likvideret og der ingen tog kører holder man stadig generalforsamling. På den i 1959 kan formanden oplyse, at salget går lidt mere trent end forventet, og banens værdier har givet 4,7% mindre end beregnet; arealer og bygninger således 109.000 kr. mindre. Det er bygninger og arealer i Juelsminde, der har "svigtet".

De øvrige bygninger fra Klakring til Horsens har givet nøjagtig det forventede. Det sidste af diesellokomotiverne fra Frichs, som banen ejede, har man sat til salg for 160.000 kr. Ingen var interesseret og først da prisen faldt til det halve, slap man af med maskinen (HJJ M 1, senere DL 302) til NFJ.

Noget glædeligt var der dog idet spor m.m. gav 937.000 kr. eller 87.000 kr. mere end beregnet. Forventet dividende var nu 44% - men! der var som nævnt anlagt sag af Vejle amt og Horsens by, og hvis disse to vinder sagen, må man regne med kun 19% i dividende.

Denne sag kommer for retten i juni 1960 og alt tyder på, at der er lange udsigter for en endelig afgørelse, nok fordi sagen har en vis principiel betydning og derfor vil gå videre til Østre landsret efter at Horsens byret har afsagt dom.

Igen generalforsamling i 1960. Man har - vi tager det nøjagtige tal - solgt for ialt 1.814.711 kr. eller 4,2% mindre end beregnet; øvrige tal tager vi ikke med for ikke at gentage alt for meget.

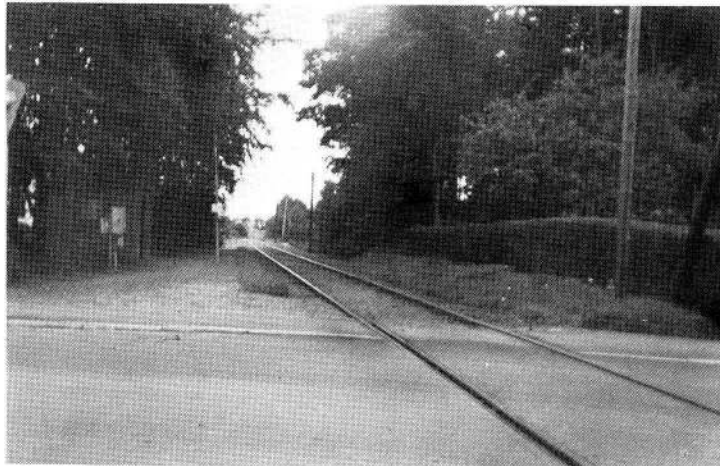
I sommeren 1961 har den omtalte sag været for retten og landsretten har afsagt kendelse med 2 dommere for og 1 imod: Boet skal betale Vejle amt og Horsens by ialt 746.049 kr. Men da dommerne ikke er enige går sagen til højesteret. På årets generalforsamling oplyses, at boet ikke kan afsluttes før højesteret har talt.

Nu var banen væk, og så hører man minsandten, at der kommer en færge fra Kalundborg til Juelsminde i april 1962. For banen er det unægtelig en postgang for sent. Rederiet, der skal besejle ruten, investerer ikke mindre end 35 mill. kr. i sagen. De summer boet efter HJJ må kalkulere med kan vist i denne forbindelse siges at være småpenge i forhold til, hvad en ny færgerute koster. Man havde dog forregnet sig lidt - Juelsminde-Kalundborg linien kom først i gang den 17. maj 1962.

Så faldt dommen i højesteret i slutningen af 1962. HJJ tabte. Boet skal betale de 746.049 kr. til Vejle amt og Horsens by + 30.000 kr. i sagsomkostninger. Hermed kunne så boet efter HJJ gøres op, hvilket dog tog et godt stykke tid endnu - men ét var sikkert, der blev ikke over-skud.

Jeg begyndte med Juelsminde og lad mig da også slutte med denne station. I modsætning til de øvrige stationer på banen var bygningerne lavet af træ og var ikke særlig anseelige. Det var kun en midlertidig byg-

Juelsminde Syd. 1957. (Foto: Just Andersen).



ning, men det "midlertidige" blev bevaret gennem hele banens levetid. Forøvrigt er det ikke noget ukendt fænomen, både Godthåbsvej og Enghave stationer er den dag i dag midlertidige, og jeg har en lumsk mistanke om, at det bliver de ved med at være en god tid endnu. Men tilbage til Juelsminde. Stedet her havde man forventet skulle blive til et rigtigt trafikknudepunkt og derfor havde arkitekten, der tegnede de øvrige stationer, også planlagt en pompøs bygning i sten her. Efter hvad man kan forstå af tegningerne skulle det være en virkelig stor og flot bygning. Man taler om 18 fag vinduer - det svarer til de største DSB-stationer på den tid. Bygningen skulle have været i én etage, men de planlagte sidebygninger derimod på 2. Midterbygningen skulle rumme 2 ventesale, en lille restauration, godsrum og diverse kontorer, mens sidefløjene skulle være boliger for banens tjenestemænd og toldembedsmænd.

Det blev aldrig til noget med denne bygning. De høje tanker man havde om stedet blev aldrig indfriet i banens levetid.

J.G.

NEDLÆGGELSEN

Det var især godsmængden der svigtede efter 1945 fordi banen blev hårdt trængt af vognmænd og firmabiler, men der var også en anden ting, der

gjorde sig gældende: at banen havde hele sin strækning i Vejle amt - og at den var oplandsbane for Horsens.

Der har altid været en vis kappestrid mellem de 2 byer; Vejle var mest en industriby, Horsens en handelsby og centrum i et stort opland. Fra Vejle amts side ville man ikke støtte banen, og så var der ikke andet at gøre end at lukke.

Ville det have været muligt at tilføre HJJ nogen trafik, da Kalundborg-Juelsminde færgeren kom igang - det er svært at sige. Måske lidt rejsende, men en godsforøgelse havde det nok været for optimistisk at tro på.

PERSONALE

I Horsens blev stationstjenesten udført af DSB. HJJ havde i de første år 25-30 ansatte, så steg tallet gradvis til 47 i 1920 - så et brat fald til 36 året efter, ret konstant op til 1932 - igen reduceret til 29 og 26 de to følgende år, og resten af tiden ca. 25 mand.

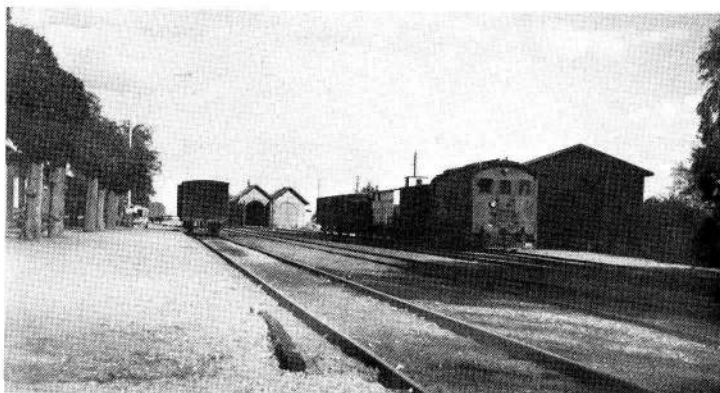
Til 1901 havde man 7 stationsforvaltere, derefter til 1924 4 og sluttelig 2.

Man havde 1 stationsforstander i perioden 1902-34, det meste af tiden 2-3 lokomotivførere; til 1921 1, derefter 2 togførere.

(Årsberetningerne giver kun detaljerede oplysninger til 1934).

A. Gregersen

Juelsminde. 1957. (Foto: Just Andersen).



UHELD



BRAMMINGEULYKKEN, 2. del.

I sommeren 1912 blev der indlagt nyt 45 kg/m spor fra Sneum bro til østenden af Bramminge station. Ved indlægningen fik det nye spor ikke den højde, det ifølge de af overbanemesteren udsatte mærkæpele skulle have, hvorfor kolonnen den følgende sommer arbejdede med at løfte sporet. Man var nået frem til den østlige del af en svag kurve vest for Bramminge station, og havde om formiddagen

den 26. juli nået at løfte 3 skinnelængder inden middagshvilen.

På grund af andet arbejde var baneformanden og en banearbejder borte fra arbejdsstedet fra kl. ca. 13.30 til ca. 15.00, hvorfor der ikke løftedes spor i dette tidsrum. De øvrige 3 banearbejdere i kolonnen fjernede i stedet grusballasten ved svelleenderne over 11 skinnelængder, således at løftearbejdet hurtigt kunne komme i gang, når mandskabet igen var fuldtalligt. Da dette var tilfældet,

blev de nærmest op mod det om formiddagen løftede spor liggende skinner bragt op i den ønskede højde. Under dette arbejde slog begge skinnestrenge en lille krumning mod nord, men de to bugter blev straks efter rettet ud ved hjælp af jernstænger, hvorefter der blev skovlet ballast op omkring svelleenderne.

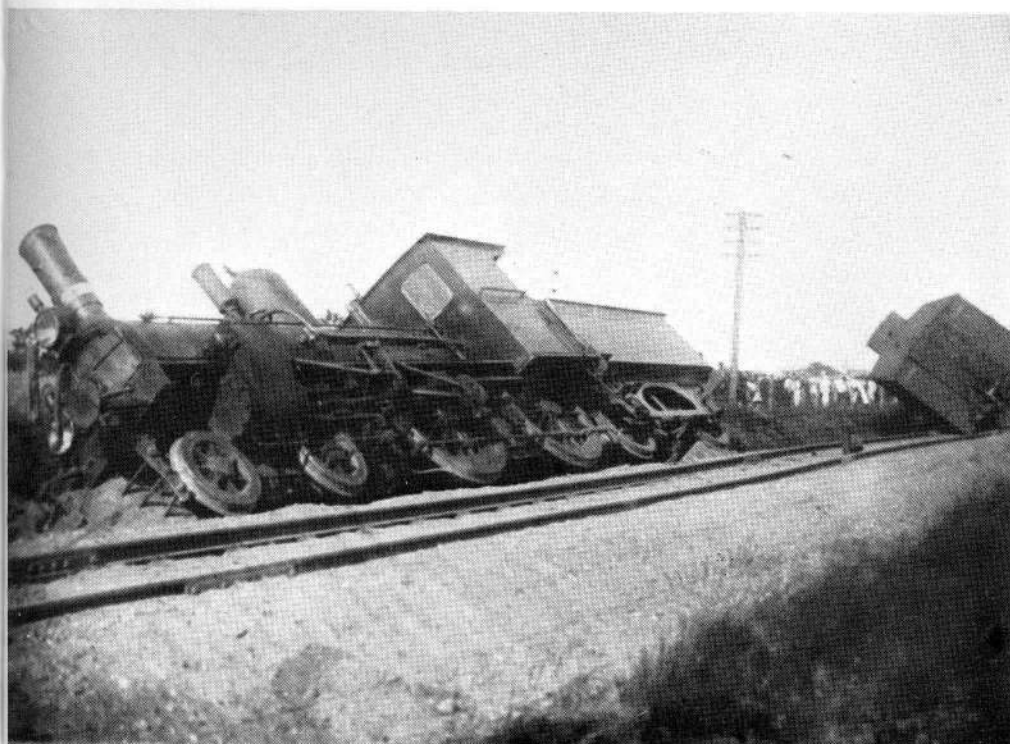
På dette tidspunkt mente baneformanden ikke, der var tid til at løfte mere af sporet inden tog 1029 skulle passere. Da toget nærmede sig, trådte arbejderne til side for at lade det passere, men netop i det øjeblik lokomotiverne passerede kolonnen, lød der et voldsomt brag.

Først lidt efter, efter at den støvsky, der fulgte toget, var taget noget af, kunne kolonnearbejderne se, hvad der var sket. Tog 1029 var afsporet, og lå nu i den nordre banegrøft, bageste vogns bageende stod på den vestlige del af de sidst løftede skinner.

Lokomotivfører C.T. Petersen førte som tidligere omtalt den forreste maskine. Idet maskinen passerede banekolonnen mærkede han ligesom at maskinen løftede sig, og i samme øjeblik slog han bremsehåndtaget i bund, da han straks var klar over, at der var noget galt. Derefter vendte han sig om og opdagede, at tenderen var afsporet og slingrede hen over svellerne samt at han var kørt fra toget. Han bemærkede også, at den anden maskine kørte i grøften og med den hele toget. Ejendommeligt nok fortsatte forreste maskine endnu et stykke hen ad sporet inden den standsede, hvilket formentlig kom af, at vacuum udlignedes.

Lokomotivfyrbøder A.P. Sloth der gjorde tjeneste på forreste maskine, bemærkede umiddelbart inden maskinen passerede kolonnen, en lille skarp kurve eller bugt i sporet. Han var straks klar over, at der var noget galt, men nåede ikke at advare føreren. Den eneste reaktion, han nåede, var at holde sig godt fast og samtidig håbe på, at toget ville passere stedet, uden at der skete noget. Lokomotivpersonalet på togets anden maskine mærkede et slag, hvorefter lokomotivet i en blød kurve kørte af sporet til højre og standsede i banegrøften, hvor maskine og tender væltede halvt om på siden.

Trafikassistent Frans Alfred Buch sad i trediebageste vogn. Han var steget på toget i Århus, og



havde egentlig villet skifte plads i Fredericia, men perronen var myldrende fuld af folk, hvorfor han blev siddende på sin plads for ikke at komme til at stå op resten af rejsen.

Assistent Buch havde naturligvis som togets øvrige rejsende noteret sig forsinkelsen samt at der blev kørt godt til for at indhente denne. Herudover hændte der ikke noget særligt, og de øvrige rejsende talte han ikke med. Da det var meget varmt, og fordi det støvede meget, sløvede han hen under kørslen. Kort før passagen af Bramminge station blev han dog klar i hovedet igen og så på sit ur, klokken var 16.10.

Samtidig blev han klar over, at farten var høj, hvorfor han skønnede, at ankomsten til Esbjerg ville finde sted uden større forsinkelse, men tanken var næppe tænkt førend assistent Buch mærkede et stærkt stød efterfulgt af flere mindre, hvorefter vognen væltede. Buch trak benene op på bænken og råbte til de medrejsende om at gøre det samme, idet han troede, der var tale om et togsammenstød, som han engang i mindre målestok havde oplevet i Tyskland.

Såsnart toget holdt stille, kravlede Buch ud af vinduet, han var en af de første, der var ude, hvorefter han løb et stykke langs med toget for at se, hvad der var sket. Efter at have overbevist sig om ulykkens omfang løb han tilbage mod Bramminge by - ikke til stationen, men til et i byens vestlige del beliggende gæstgiveri, hvorfra han telefonerede til Esbjerg station og forlangte hjælpe-tog og ambulance afsendt snarest. På svaret fra Esbjerg station forstod han, at man der ingen underretning havde om ulykken endnu, hvorefter assistent Buch fortsatte til Bramminge station, hvor han meldte sig til tjeneste og deltog i forefaldende arbejde såvel på stationen som ved det nedbrudte tog.

Der skulle dog ikke gå lang tid førend Bramminge station blev underrettet om ulykken efter at den var indtruffet. Næsten samtidig med at assistent Buch underrettede Esbjerg station over det almindelige telefonnet, løb togbetjent 748 Jensen så hurtigt han kunne ind til Bramminge station, hvor han meldte at tog 1029 var kørt ned lige udenfor Bramminge, og at hjælpe-tog og ambulance var nødvendig omgående. Assistent



J.K. Hansen, der netop var ved at overtage stationsbestyrelsen telefonerede straks til begge læger i Bramminge for at få dem til at begive sig til toget, ligesom han underrettede 2. trafikreds og Herredskontoret i Ribe. Samtidig fik afløsningsassistent L. Rasmussen forbindelse med Esbjerg station, der modtog den fornødne underretning.

På dette sted vil det nok være rigtigst at omtale, hvad der i virkeligheden skete i det øjeblik, tog 1029 passerede banekolonns arbejdssted. Forreste maskine var som tidligere nævnt K 505, hvis tender afsporede, medens maskinen fortsatte ca. 200 meter hen ad banen inden den standsede. Anden

maskine A 154 gik i grøften sammen med resten af toget, kun den bageste truck på den sidste personvogn forblev på sporet.

De 3 i Fredericia indsatte personvogne var de hårdst medtagne. CB 466 var kastet ud til siden og stod syd for toget i tildels splintret tilstand. CB 1003 var fuldstændig skilt fra sine hjul og lå syd for toget med bunden i vejret. Værst var det dog gået ud over AA 20, der blev fuldstændig knust og lå tildels syd for toget sammen med resterne af CB 466 og dannede en kompakt ruinhob. AS-vognens (AS 283) og CN-vognens (CN11049) buffer berørte næsten hinanden, hvilket klart ses af et billede fra ulykken, som vil være de fleste bekendt. Herudover var de fleste





af togets øvrige vogne mere eller mindre beskadigede i vognenderne, ligesom sporet på ulykkesstedet var fuldstændig ødelagt.

Fra stationsforstander N.V. Diechmanns rapport til auditøren ved Statsbanerne får vi en udmærket skildring af, hvad der hændte på Esbjerg station efter at den første melding fra Assistent Buch var modtaget kl. 16.21. Meldingen blev modtaget af medhjælper A.L. Hansen, der med det samme underrettede overassistent Hansen, der stod på perronen, og overassistenten kaldte straks på stationsforstanderen, der ligeledes opholdt sig på perronen, hvorefter begge straks løb ind på stationskontoret.

Netop som de kom ind på kontoret, blev næste melding om ulykken modtaget, dennegang var det den fungerende stationsbestyrer, assistent J.K. Hansen, Bramminge, der var afsender. Meldingen lød:

"1029 kørt ned lige udenfor Bm. Hjælpetog og Ambulance udbedes snarest".

Da der således ikke var nogen tvivl om, at en alvorlig ulykke var indtruffet, handlede stationsforstander Diechmann med stor beslutsomhed, vi citerer rapporten:

"Jeg anvendte øjeblikkelig det i

Kontoret værende Personale saaledes:

En rekvirerede paa Tjenestetelefonen en Maskine fra Remisen med Hjælpevogn.

En rekvirerede Læger gennem Bytelefonen og alarmerede derefter Politi, Brandvæsen og Sygehuse.

En samlede Mandskab paa Perroner, i Rejsegodsekspeditionen og Pakhuse med Ordre til at samles ved Hjælpetoget.

En samlede det Mandskab af Baneafdelingen, som arbejdede paa Stationspladsen ved Skinneomlægning m.v. med Ordre til at medtage deres Redskaber.

En sørgede for at samle Tæpper, Lagener og Puder fra Togpersonale's Overnatningsværelser og AS-Vognens Tæpper, som har deres Plads i Budstuen.

En sørgede for Vand til Ambulancevognens Beholder samt Vand i Spande, som ogsaa indsatte i Ambulancevognen o.s.v.

Alle Ordre udførtes saa hurtigt, de kunde siges.

Overassistent Hansen sammenrangerede Hjælpetoget og fik desuden Besked om at have Fladvogne, forspændt med Heste, parate ved Stationen til de saaredes Transport til Sygehusene. Jeg gav Ordre til at sætte bagpaa Hjælpetoget saa mange polstrede Vogne, som der kunde skaffes uden at spille Tid, samt at sætte en Togmaskine bagpaa som Skydelokomotiv. Dette Lokomotiv, som holdt paa Stationspladsen, agtede jeg at anvende ved Tilbagekørslen fra Ulykkesstedet for at kunde køre hurtigt. Ellers skulde det forreste Lokomotiv have skudt Hjælpetoget tilbage til Esbjerg. Det viste sig ogsaa, at Hjælpetogets forreste Lokomotiv gjorde god Tjeneste senere paa Ulykkesstedet. Skydelokomotivet var ikke tilkoblet Hjælpetoget. De polstrede Vogne tog jeg med, fordi jeg ikke kendte Ulykkens Omfang; der kunde være mange flere saared end Ambulancevognen kunde rumme. Med Hensyn til Sammenrangeringen bemærkes, at Hjælpevognen holdt i Remisen, medens Ambulancevognen holdt ved Perron 2 til Rengøring. Ogsaa Personvognene stod i Perronsporene."

I løbet af et kort øjeblik var således en mængde forberedelser sat i gang. Stationsforstander Diechmann udviste imidlertid yderligere omtanke. På perronen



Fra Jernbaneulykken ved Bramminge

var nemlig den kendte Esbjerg-borger, konsul D. Lauritzen til stede, og han blev af stationsforstanderen opfordret til at sørge for, at alle de udenfor stationen holdende automobiler forblev der for at befordre de læger, som måtte komme efter hjælpetogets afgang, til ulykkesstedet, hvorefter de eventuelt også kunne være nyttige ved transporten af lettere sårede. Konsul Lauritzen efterkom straks opfordringen, bilerne blev anvendt som forudset af stationsforstander Diechmann.

Imedens fortsatte forberedelserne til afsendelsen af hjælpetoget, og efter at der havde meldt sig 3 læger i ambulancevognen og alle de øvrige forberedelser var færdige, turde stationsforstander Diechmann ikke vente længere og gav ordre til afgang. Klokken var nu 16.42. Udover de 3 læger befandt der sig i hjælpetoget 2 damer, der havde meldt sig til forbindelse og udvaskning af sår, og ca. 100 mand dels af stationens personale, dels personale fra maskinafdelingen og baneafdelingen og endelig fra togpersonalet.

Toget, der befordrede den ret anseelige hjælpestyrke, bestod af et toglokomotiv, der kørte retvendt, hjælpevognen, ambulancevognen og 3 eller 4 små polstrede vogne (stationsforstanderen kunne ikke huske det rigtige antal) og en togmaskine, der også kørte retvendt, som skydelokomotiv.

Hjælpetoget kørte med den højeste på strækningen tilladte hastighed - 90 km/h - dog nedsattes farten i kurver med dårlige oversigtsforhold til 70 km/h, hvilket var en nødvendig forsigtighedsregel, man vidste jo ikke nøjagtigt, hvor ulykken var sket.

Tjæreborg station viste signal KØR FREM fra indkørselssignalmasten, og toget kørte ind på stationen, hvor stationsforstander Jalk sprang op på forreste lokomotiv, hvor stationsforstander Diechmann opholdt sig, og fortalte hvor ulykken var sket. Derefter fortsattes kørslen, og kl. 16.58 var hjælpetoget fremme ved det forulykkede togs forreste maskine K 505.

Først ved hjælpetogets ankomst kom der rigtig gang i hjælpearbejdet, idet stationsforstander Diechmann tog ledelsen og fik organiseret det fornødne med hensyn til behandlingen af de sårede og



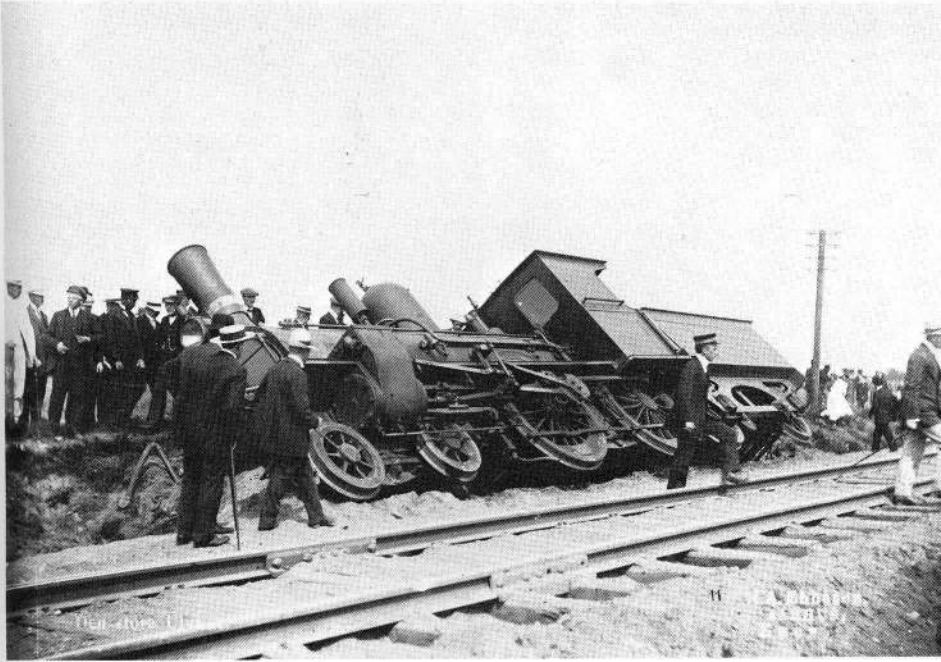
eftersøgningen efter eventuelle flere omkomne og sårede i de knuste vogne. De hårdest sårede blev bragt ind i ambulancevognen, medens mange af de lettere sårede kom til behandling dels i Bramminge og enkelte i Ribe. De omkomne blev bragt til en skole i Bramminge og blev senere overført til Esbjerg.

Kl. 17.40 var hjælpearbejdet så vidt organiseret, at hjælpetoget kunne returnere til Esbjerg med 8 hårdt sårede og 3 døde. Ved ankomsten til Esbjerg blev de sårede videreførdt til hospitalerne på fladvogne, da statsbanernes bårer var for lange til at hospitalsvognene kunne anvendes.

Diechmann vendte atter tilbage til ulykkesstedet med tog 1020 dels for fortsat at deltage i hjælpearbejdet og dels for at organisere godsudvekslingen med tog 1031. Da K 505 nu var bragt på spor blev den og hjælpevognen kørt tilbage til Tjæreborg station, hvor det havarerede lokomotiv blev efterladt, medens hjælpetoget igen kørte ud til ulykkesstedet, denne gang med hjælpevognen, 2 vogne med sveller og 2 tomme P-vogne til brug ved godsudvekslingen.

Efter at meldingen om ulykken var modtaget i Fredericia udsendtes derfra et hjælpetog bestående af en A-maskine, en II kl. sidegangsvogn, hjælpevognen og





ambulancevognen. Dette hjælpetog befordrede foruden lokomotivformand F. Erichsen en vognopsynsmand og 3 arbejdsmænd fra remisen samt fra Fredericia 1 læge. I Kolding steg endnu 5 læger på toget, der herefter fortsatte til Bramminge, hvortil det ankom kl. 18.10. På dette tidspunkt var der ikke længere brug for lægerne og ambulancevognen; værktøjet blev på ulykkesstedet taget ud af hjælpevognen, hvorefter hele toget på nær hjælpevognen blev sat i Bramminge. Hjælpemaskinen og hjælpevognen kørte derefter ud til

ulykkesstedet igen, hvorefter mandskabet sammen med personale fra remisen i Esbjerg hele natten arbejdede på at sætte den næstbageste vogn i ulykkestoget på spor igen. Da dette var gjort fortsatte man med at rydde op i ruindyngerne på togets sydside.

Arbejdet med at optage hoveddelen af det forulykkede tog blev imidlertid overladt til en fra København udsendt arbejdsstyrke på 10 mand med værkfører J.H. Hartvig som leder. Denne arbejdsstyrke ankom til ulykkesstedet den 27. kl. ca. 21.00 og næste dag gik

den igang med at fjerne A-maskinen og vognene EM 2151, AS 283, CN 11049 og AN 447. Arbejdet var endt og det nævnte materiel indbragt til Bramminge station den 1. august 1913 kl. 18.00. Den følgende dags formiddag blev materiellet tillige med to tidligere optagne CM-vogne samlet med stor forsigtighed på egne hjul kørt til Århus centralværksted til nærmere undersøgelse. Da A-maskinens forreste truck-aksel var meget bøjet måtte lokomotivet køre baglæns og drejes ved passagen af Fredericia station.

Som det var at vente, gav erfaringer fra Brammingeulykken anledning til både ris og ros. Ros til Esbjerg station og især stationsforstander N. V. Diechmann for den meget hurtige udrykning med hjælpetoget og de velovervejede foranstaltninger med hensyn til de såredes behandling og befordring til læger og hospital. Ris med hensyn til hjælpevognenes udstyr, den af en del af personalet udviste mangelfulde optræden o.s.v.

Det er nærliggende at spørge: Hvad var årsagen til ulykken og hvilke erfaringer blev der høstet? I en følgende artikel vil vi se nærmere på disse og flere andre spørgsmål.

Ib V. Andersen



Sfra Jernbaneulykken ved Bramminge

Vi Bygger

BYGGESÆT I HO - LITRA C

Firmaet UK-modeller har overladt SIGNALPOSTEN et eksemplar af det byggesæt til DSB litra C, som firmaet har bragt på markedet omkring 1. februar 1980. Det er det første forsøg, og der loves en model af litra ME inden alt for længe.

Det her anmeldte byggesæt til litra C er lavet hos firmaet Keyser i England, og udsalgsprisen er kr. 395,-.

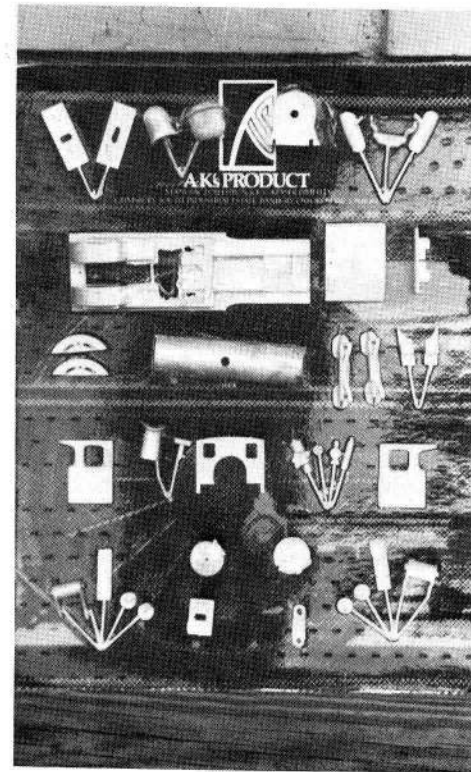
Hvad får man så for dette beløb? Samlesættet består af 3 kartonstykker med lokomotivets enkeltdele opsat og fastholdt af et stykke krympefolie, hvorfor man er ret sikker på, at alt, hvad der fra firmaets side er pakket, også når frem til modelbyggeren uden at have været "brugt" af andre. Endvidere medfølger en tegning i 1:87 af en C-maskine, en "eksploderet" konstruktionstegning visende fremgangsmåden ved modellens samling, en byggevejledning, et transfer-ark samt en ledsageskrivelse på hvilken man anmodes om at kommentere byggeriets forløb, delenes udseende og nøjagtighed, svarhedsgraden og det færdige lokomotivs kørsel.

Mit første indtryk da jeg gennemså æskens indhold af løsdeler opsat på de nævnte kartonstykker, var, at det så pænt og nydeligt ud, og selv om det var sent på aftenen efter et redaktionsmøde (nogen ville nok sige meget tidligt næste dag), fik jeg den største lyst til at gå igang med samlingen med det samme. Det gjorde jeg dog ikke, men satte mig vel til rette for at se nærmere på delene og gennemlæse den medfølgende byggevejledning

henholdsvis den eksploderede konstruktionstegning. Dette er givetvis en ting, man altid bør gøre; det kan spare en for mange ærgrelser sidenhen at man ved, hvad man skal/bør gøre både i nu'et men også frem i tiden.

Hermed begyndte imidlertid også de første problemer at melde sig. Problemer? Det må jo nok indrømmes, at det der er et problem for den ene er barnemad for den anden, men et samlesæt som dette købes vel nok af både "amatøren" og den "udlærte", og jeg må vel prøve at se det mest fra amatørers side, - den udlærte skal nok klare sig selv.

Det jeg først så lidt på var det vedlagte tegningsmateriale samt byggevejledningen. Tegningen viser den uombyggede C-maskine i en udgave som er nedfotograferet fra DSB: Lærebog i Maskinvæsen for Lokomotivpersonalet (anden udgave, 1909), med de til denne knyttede angivelser om den "rigtige" C-maskine, men der står intet om, at det er den uombyggede. Til gengæld fremgår det af en mærkat på samlesættets æske, at dette er "til bygning af modellen i oprindelig eller ombygget udgave", ligesom der i sættet leveres både dom og røgkammerdør til begge udgaver. Allerede her vil amatøren nok komme i tvivl om, hvad der hører til den uombyggede henholdsvis den ombyggede udgave. Tegningen er trykt på et A4-ark og fylder, med den omtalte byggesættet ivedkommende tekst, halvdelen af papirets ene side. Jeg tror mange ville have haft glæde af den tilsvarende tegning af den ombyggede maskine eventuelt med tilføjelser af tegninger af maskinen set forfra, bagfra hhv. oppe-/nedefra. Selv om det er et samlesæt er det ikke nogen ringe ting, at tegningsmateriale er i orden, og det kan næppe koste ret meget mere i tryksværte, men giver sikkert mere tilfredse kunder, når de straks fra begyndelsen ved, hvad de laver, og ikke



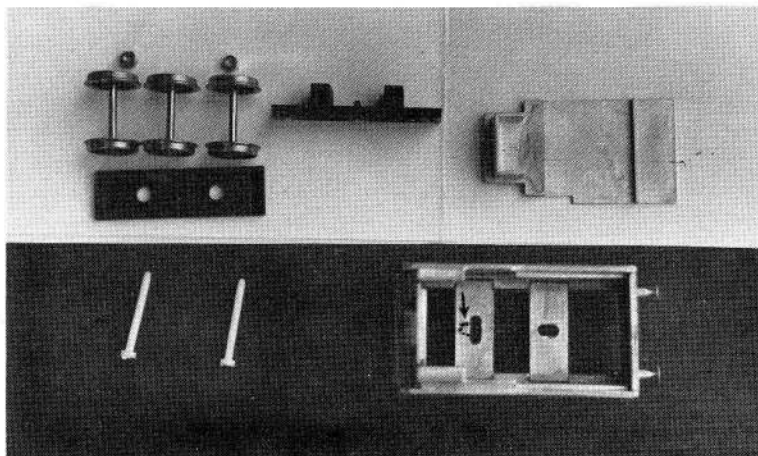
Ill. 1:

En af de tre plader i samlesættet som det fremtræder før folien brydes.

først opdager deres eventuelle fejl, når de glædestrålende vil forevise modellen for kammerater i klubben el.lign. Et par eller eventuelt fire ca. 9x14 fotos, trykt på tegningens bagside havde også været en god ting, der er nemlig ikke nogen i sættet iøvrigt. Kun på mærkaten på æskens yderside er der en ikke for god gengivelse af et foto af en ombygget C-maskine (her er dog heller ikke nævnt noget om, at det er den ombyggede).

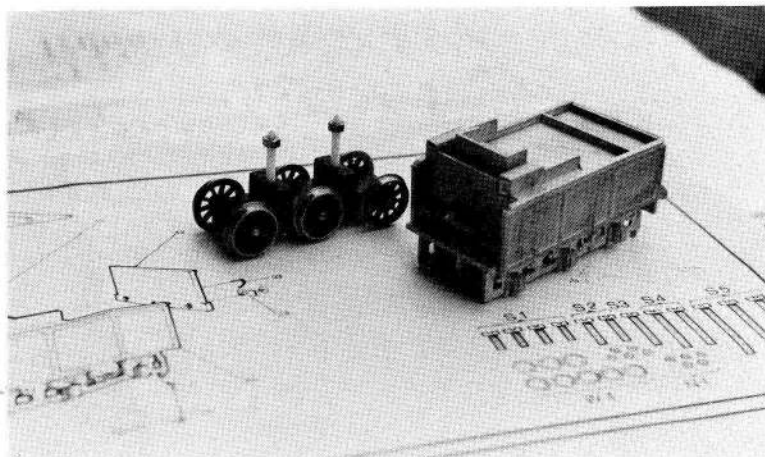
Ser vi nu på den eksploderede konstruktionstegning viser denne i det store og hele opbygningen af en ombygget C-maskine. Der er i de to tilfælde, hvor der er valgmulighed (domen og røgkammerdøren) vist "den ombyggedes" del som den anvendte del, medens "den uombyggedes" del er angivet som alternativ (betegnet med et lille a efter løsdelsnummeret).

Apropos løsdelsnumre, alle dele er på den eksploderede tegning angivet med et løsdelsnummer, men ingen af delene i sæt-



Ill. 2:

Enkeltdele til C-maskinens tender. I selve tenderen i nederste højre hjørne ses to bærestykker for plastindsatsen (dem med de to aflange huller) Hvis der files lidt i det forreste kan plastindsatsen monteres som beskrevet i artiklen. Pilen viser hvor, og hvordan.



Ill. 3:

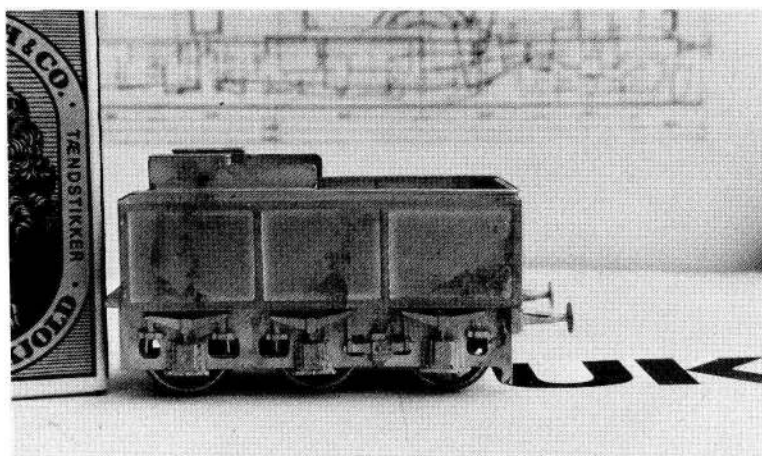
Den færdige tender. Ved siden af plastindsatsen med hjulene. Denne monteres i de to aflange huller, der ses på Ill. 2.

tet bærer disse numre, ligesom der ikke - hverken i vejledning eller andre steder - er nogen fortegnelse over deres betydning endstige henvisning til dem i byggevejledningen. Kun i et tilfælde der er en slags forklaring på numrene, idet et af plaststøbeemnerne er gengivet på tegningen i sin helhed med angivelse af de til denne hørende numre.

Byggevejledningen er trykt på et sammenfoldet A4-ark. Den er klart og tydeligt inddelt i afsnit om de enkelte operationer, i den rækkefølge, maskinen skal opbygges. Vejledningen består således af 4 A5-sider, men i be-

Ill. 4:

Tenderen er nu samlet. Forreste hjulsæt er placeret rigtigt, derved er bageste hjulsæt kommet 1 mm for langt bagud. Dette kan rettes ved at file lidt i det ene af de to aflange huller (det forreste). Derved kan man komme frem til at midterste hjulsæts placering passer, medens der så bliver 0,5 mm galt ved de to yderste.



tragtning af, at lidt over den første side bruges alene til indledning samt vejledning om værktøj og limtyper, forekommer den mig at være lidt for kortfattet.

Da maskinen er støbt i hvidtmetal (med smeltepunkt næsten som loddetin) anbefales det, at man limmer den sammen med en 10-sekunderslim (f.eks. Cyanolit) el.lign. Dette var nyt for mig, så for ikke at blive kastet hovedkuls ud i alle eventuelle problemer begyndte jeg i det små med at lave tenderen.

Delene blev skåret fri med en hobbykniv eller et barberblad. Lad være med at rive/brække delene af pappet. Efter en let afpudsning, d.v.s. fjernelse af enkelte støbegrater, var den lige til at samle. I det store og hele passede det hele som "fod i hose" og med 10-sekunderslimen gik det som en leg. En virkelig fin start, der gav et godt indtryk af sættet. Det må dog indrømmes, at tenderens akselafstand mellem de to yderste aksellejer er 1 mm kortere end den tilsvarende afstand på den plastindsats, hvori akslerne er monteret. Det ses på fotografiet af tenderen, men kan eventuelt afhjælpes ved at hele plastindsatsen rykkes efter at der er filet lidt i hullerne på ophængningsstykkerne, således at det

passer ud for midterste leje. Herefter er der så kun $\frac{1}{2}$ mm "skævt" på de to yderste, og det ses næppe på den færdige, malede model.

Der er ikke megen plads til hjulene mellem tenderens vanger, men et stort sideslør for hjulsætene, - bare det går godt (med hensyn til kortslutninger).

Det forekommer mig, at man er sluppet lidt for nemt over hvordan man laver strømaftagerne. Det er kun skitseret på den "eksploderede" tegning, men ikke rigtigt noget om af hvilket materiale eller hvordan det skal befestes til tenderen. Hertil kommer - direkte citeret fra vejledningen og vedrørende tenderens midterste hjulsæt: "Yderligere kan det anbefales også at montere strømaftagere for dette hjulsæt, hvilket vil forbedre kørslen betydeligt". Hvordan? - det fremgår ikke af hverken tegninger eller vejledning, og det burde vel være tilfældet når man skriver "Samlesæt" på det første kunden får i hånden - indpakningen.

Endvidere mener jeg, at der mangler angivelse af den nøjagtige indvendige hjulafstand for både tender og forløber. Der er sikkert mange af køberne, der ikke kender ret meget til NEM-normer o.l. og det er jo en forudsætning for sidenhen at opnå en sikker kørsel.

Herefter kom turen til motor-enheden, som blev samlet efter vejledningen. De enkelte dele passede som de skulle. Hjul og aksler samledes og monteredes. Kobbelstængerne kunne monteres efter at de to huller i stængerne ene ende var revet lidt op, men de spændte lidt i den ene yderstilling. Anvisningens råd om forsigtigt at dreje hjulene lidt i forhold til hinanden hjalp ikke. Efter at den aktuelle kobbelstangs to huller var filet lidt og således, at afstanden mellem hullerne blev lidt mindre, gik det hele som "smurt i olie".

Motor, snække, snækkehjul og drivaksel monteredes efter anvisningen. I begyndelsen gik det lidt træt, men efter at snække og -hjul, som anbefalet, var blevet tilkørt i ca. en halv time i tandpasta, kørte den fint. Det hele blev adskilt, rensed og samlet igen. Hele motorenheden (dog med aftaget snække) blev nu anbragt i udskæringen i lokomotivrammen (fodpladen).

Her begyndte problemerne imidlertid at melde sig, idet der ikke var plads til hverken hjul, krumtappe med møtrikker eller kobbelstænger. Der var ikke andet at gøre end at gå igang med file, hobbykniv og en lille skruetrækker (brugt som stemmejern), for at få barberet materialetykkelsen ned. Det lykkedes.

Heldigvis (i denne forbindelse) er hvidtmetal et nemt materiale at arbejde med. På fotografiet af fodpladen med hjulkasser ses bunken af filspåner m.v. Måske kan det også ses, hvor der er filet og skrabet materiale af.

Til dette arbejde kunne være brugt betydeligt mere avanceret værktøj, men det måtte jo være en forudsætning, at maskinen kunne samles med det i vejledningen nævnte værktøj.

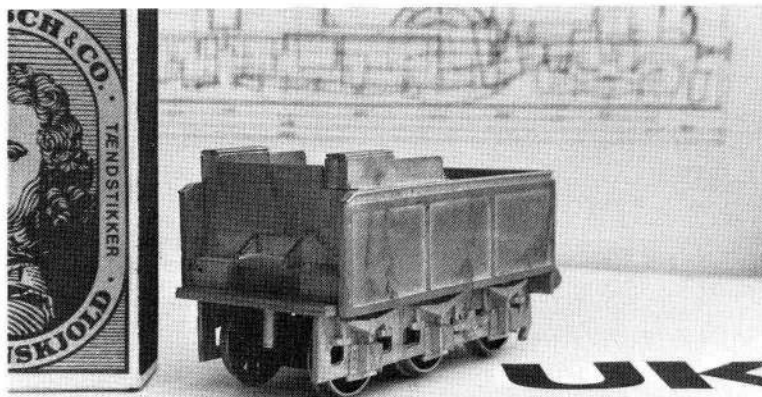
Da der var filet og skrabet tilstrækkeligt væk, blev motorenheden igen anbragt på lokomotivrammen, omend nøjagtig anbringelse efter tegningen er en umulighed. Havde det imidlertid kunnet lade sig gøre, havde det ikke hjulpet, for så havde en del af motorens fastspænding trykket på kobbelakslen og derved hindret dennes frie løb.

Næste punkt var samling af forløberbogi. Selve samlingen gik nemt, men der er tilsyneladende alt for stort sideslør for akslerne med kortslutning til følge. Dette problem løstes dog nemt ved at brug af nogle små nylonringe der, så vidt jeg kan se, var for meget i sættet. Deres anbringelse her er ikke vist på tegningen, men de var udmærkede til formålet.

Herefter anbefaler vejledningen, at man prøvekører den samlede undervogn gennem selv de skarpeste kurver og sporskifter. I kurverne gik det, dog måtte jeg file bogiens og undervognens aflange huller (for bogiens op-hængning) endnu længere for at få bogiens sidevandring så stor som overhovedet mulig (det drejer sig om kurver med en radius på kun 36 cm, lavet af færdigkøbte industrielt fremstillede sporstykker, og det må vel siges at være en hård prøve). I sporskifterne både kneb og kniber det stadig meget (samme radius, 36 cm, i det afvigende spor). Det gælder både ved købte industrielt fremstillede sporskifter, såvel som mine egne hjemmelavede.

Da jeg har forløberen mistænkt for at være for let, har jeg forsøgt at afbøde dette ved at anbringe ca. 2 vindinger af en lille fjeder rundt om centerskruen, mellem bogien og underdelen. Det hjælper lidt på forløberens akseltryk, men må endelig ikke tage ret meget af drivhjulenes akseltryk, da dette i forvejen ikke er for stort.

Overdelen blev samlet efter vejledningen, dog med den lille ændring, at jeg har samlet og sammenlimet røgkammer, kedel og førerhus medens det stod oven på underdelen, og derefter samlet dem med en overtallig skrue og møtrik mellem forløberen og kobbelhjulet. Herefter er de resterende dele limet på hen-



Ill. 5:

Den færdige tender, dog mangler maling. Bemærk iøvrigt den nydelige støbning, der også gælder resten af lokomotivet.

holdsvis bundplade og kedel. Da der i sættet kun er medgivet et plastsamlesæt med to Fleischmann-koblinger og jeg bruger Märklin-koblinger, har jeg bukket et lille messingsøm som koblingskrog. Det forskønner jo også maskinen - efter min mening - og man kan klare sig med koblingen på den efterfølgende vogn. Man kan jo eventuelt nøjes med at montere en egentlig modeljernbanekobling af passende fabrikat bag på tenderen.

Det kan oplyses, at UK-modeller også forhandler nogle små koblingskroge med skruekobling til ca. 12-13 kr. Disse kan benyttes i stedet for de leverede plastikoblinger, der (hånden på hjertet) virker noget overdimensionerede.

Her står vi så nu. I begyndelsen havde jeg problemer med trækraften, idet drivhjulene spillede under maskinen (også forsøgsvis uden forløber, så det har ikke været den, der tog for meget af vægten). Nu har jeg imidlertid limet en blyklods fast i førerrummet, fyldt førerhusets tag ud med blyplade og lagt et passende stykke rundjern ind i kedlen, så nu har det hjulpet.

Trækraften har herefter været ca. 14-16 aksler på vandret bane i de førnævnte kurver (radius 36 cm), hvorefter det kni-

ber for maskinen at stå fast. Et hurtigt forsøg med en klods på 40 gram, anbragt oven på førerhusets tag viste, at maskinens trækraft derved yderligere kunne forøges. Nu kan klodsen jo ikke blive liggende der, men en tilsvarende kan eventuelt anbringes mellem hhv. vangerne og de to drivhjulaksler. Dette kunne dog ikke nås inden redaktionens slutning.

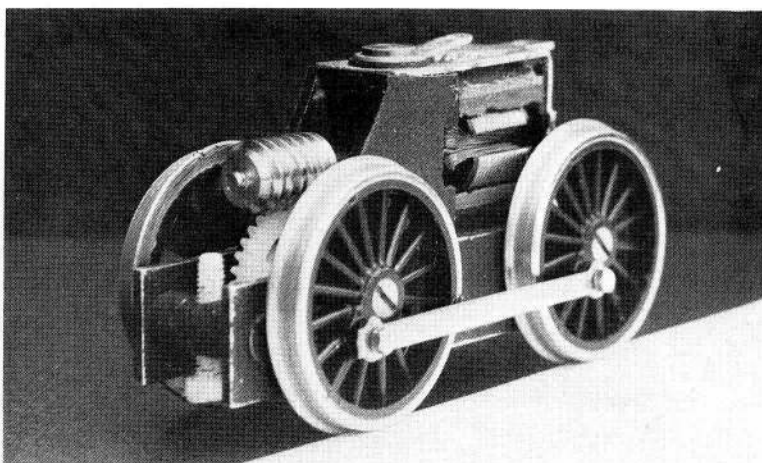
Var der problemer med trækraften, så var hastigheden til gengæld fin. Denne maskine løber tom hvad der svarer til 96 km/h og med 14 aksler på krogen er modelhastigheden = 50 km/h.

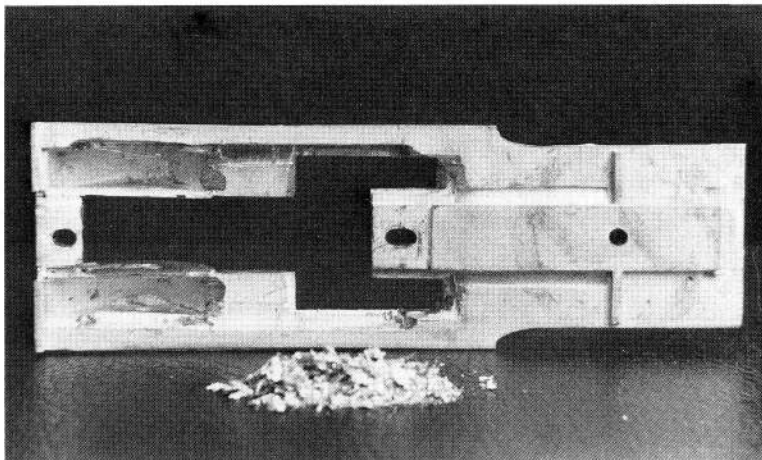
Ved en prøvekørsel på Albertslund Modeljernbaneklubs anlæg opførte maskinen sig yderst pænt. Den klarede 22 aksler på klubbens spor, hvor der er stigninger på 12-15 promille, men hvor kurveradius til gengæld er 100 cm.

Med hensyn til tenderen viste det sig, at der blev problemer med kortslutning på grund af det store sideslør i akslerne.

Ill. 6:

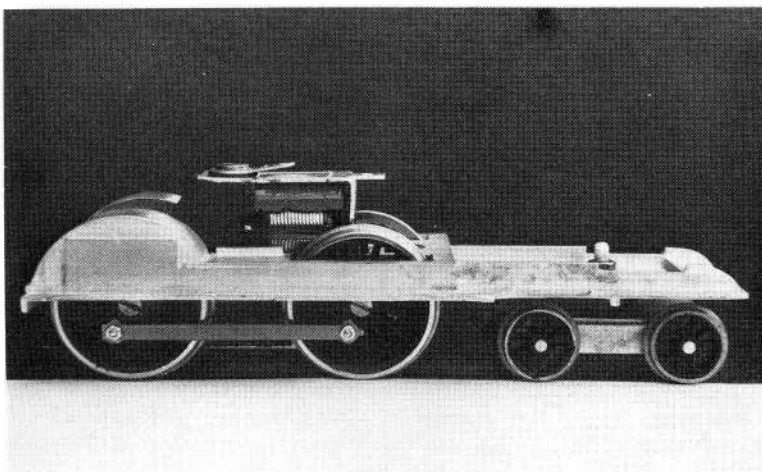
Den samlede motorenhed.





Ill. 7:
Lokomotivrammen set nede-
fra efter at den har væ-
ret under behandling med
"stemmejernet". Foran ses
bunken af spåner.

Ill. 8:
Den samlede undervogn
klar til afprøvning med
håndkraft (aftaget snek-
ke) gennem skarpeste kur-
ver og sporskifter.

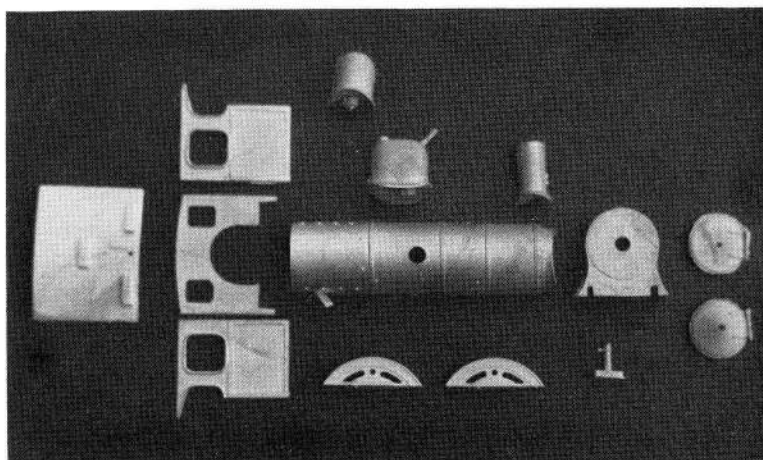


Dette er dog indtil videre løst med et stykke kraftigt tape indvendigt mellem vangerne.

Endvidere mener jeg:

At det er forkert, når det af æsken fremgår, at det er et samlesæt. Nu er det ganske vist forskelligt, hvad vi hver især forstår ved samlesæt hhv. byggesæt. Personligt mener jeg, at et

samlesæt skal være lige til at samle uden noget egentligt forhåndskendskab til emnet, uden brug af andet værktøj end det de fleste har i forvejen (dette opfyldes af sættet) samt uden at det skal være nødvendigt at foretage konstruktive ændringer. Her veksler det mellem meget lette og svære opgaver, og jeg mener derfor at sættet snarede bur-



Ill. 9: Løsdeler til kedel, førerhus m.m. Det ses, at der er hhv. dom og røggamerdør til både oprindelig og ombygget udgave.

de benævnes "byggesæt".

At æsken mangler angivelse af, at det drejer sig om et lokomotiv til 2-skinne drift. For de indviede fremgår det måske indirekte af ordlyden: "Sættet er incl. motor (12 V jævnstrøm)", men det kunne jo ligeså godt stå der direkte. Det er jo ikke alle der ved det, og når de opdager det, ja, så er det for sent.

At det ikke må glemmes, at det sikkert også i mange tilfælde vil blive brugt som gave til, eller i det mindste blive købt af andre end, modelbyggere.

Alt i alt synes jeg man må sige, at C-maskinen stort set er udmærket, og at de forskellige fejl og mangler kan rettes eller overvindes af de fleste uden specialværktøj eller -viden. Jeg tror dog, at det ville være en god ide at foretage en revision af tegnings- og instruktionsmaterialet for de sæt, der måtte være usolgte. Dette synes jeg næsten er min hovedtanke mod sættet, men det er til gengæld noget, der kan rettes uden større omkostninger, så vidt jeg kan se, og dermed også give flere tilfredse kunder.

Man kunne måske have ønsket sig, at UK-modeller havde haft tid til at lade modellen prøvebygge inden der blev trykt instruktionsmateriale. Eventuelt kunne man lade maskinen prøvebygge af et par mand, f.eks. en "udlært" og en "amatør", hvis erfaringer kunne nyttiggøres og indarbejdes i det endelige materiale inden trykning af tegninger, vejledning og et par fotos.

Som det er nu, vil mange sikkert få et stort arbejde med forsøg og efterfølgende afprøvninger af egne løsninger, der kunne være løst inden udsendelsen til forretningerne.

Dog har jeg forstået, at også UK-modeller allerede har lært meget i den retning med hensyn til fremtidige produkter, og jeg er vidende om, at man har anmodet de pågældende forretninger om at vejlede kunderne om problemerne, der kan opstå, inden de køber sættet. Det er da allerede en begyndelse, og i sig selv prisværdigt.

Ser vi til gengæld på støbningens kvalitet, må denne siges at være meget fin. Alt fremtræder med tydelige og skarpe støbninger og delene passer fint sammen. Kun lokomotivrammen volder større problemer, og det kan

desværre næppe være anderledes af støbetekniske grunde.

Synsindtrykket af den færdige model er også virkelig fint, og samtidig må man jo huske, at det drejer sig om en rigtig DANSK maskine - ikke en tillempet udenlandsk model med danske påskrifter. Den vil helt sikkert gøre sig og live op på en dansk modeljernbane.

Tilsyneladende er den da også faldet i modelbyggernes smag. Jeg har da allerede hørt om flere, der har købt og bygget den med glæde, - ja den ene har endda allerede (medio marts) bygget den første færdig og har derefter købt endnu to maskiner, hvoraf det er meningen, at den ene skal ende som K-maskine.

Jeg synes, der er al mulig grund til at byde UK-modellers første danske model velkommen, og håbe at der må følge flere efter.

Iøvrigt vil jeg - ligesom den anden anmelder her i bladet - opfordre køberne til at tilbage-sende det vedlagte spørgeskema til UK-modeller med de erfaringer man har gjort, til gavn og glæde ikke alene for UK-modeller, men også for modelbyggerne selv.

Kort sammendrag:

+ + + + +

Rigtig dansk lokomotiv, ikke et tillempet udenlandsk.

Fin støbning, præcise og skarpe kanter.

Nydeligt udseende af den færdige model.

Fin modelrigtighed; overholder målene, hvor det er teknisk muligt. Små, næsten modelrette flanger.

Fin pasning af delene (dog undtaget motorenhedens placering i lokomotivrammen).

Kører fint ved små spændinger og ikke for stærkt ved 12 volt.

Kan uden vanskelighed monteres så modellen kører roligt og så godt som uden støj.

÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷

Mangler nøjagtigere oplysninger om sættet udenpå æsken.

Lidt mangelfuldt tegningsmateriale.

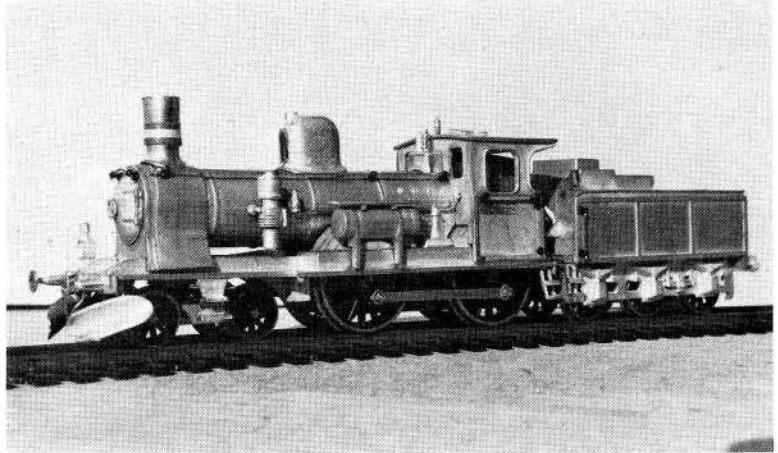
Fotos af forbilledet fra flere vinkler savnes.

Udførligere vejledning, men henvisning til numrene på den "eksploderede" tegning.

Bedre pasform for motorenhed ønskelig.

Køreegenskaberne kunne være bedre i skarpe kurver og sporskifter.

For lille trækraft på grund af den lille adhæsiønsvægt.



For dårlige koblinger i sættet; der mangler monteringsanvisning.

E.V. Pedersen

Redaktørens kommentar:

Den ovenstående anmeldelse er vort første reelle forsøg på en virkelig dybtgående analyse af et modelbyggesæt.

UK-modeller stillede sættet til rådighed for redaktionens eksperimenter uden forhåndsbetinger og uden at der på forhånd var aftalt nogen forretningsgang.

Da der i anmeldelsen er stillet forskellige spørgsmål og givet kritik på en del punkter, er anmeldelsen forelagt UK-modeller for at der eventuelt kan nå at komme en kommentar herfra med i samme nummer som anmeldelsen. Ellers har vel de fleste glemt, hvad sagen drejer sig om - om et kvartals tid.

Den samlede, men endnu umalede model blev iøvrigt diskuteret på vort redaktionsmøde den 27. marts 1980. Der var almindelig enighed om, at udseendet var helt i top; det er virkelig en naturtro model af en C-maskine, man får ud af anstrengelserne. Der er mange karakteristiske detaljer med, og proportionerne er helt rigtige.

Ill. 10:

Den samlede maskine. Bemærk de små, fine og næsten modelrigtige flanger, - et af de meget afslørende steder når det drejer sig om modelfotografering.

Vi havde desværre ikke noget spor at prøvekøre på, men blev enige om, at med de modelrigtige flanger m.v. var kravene til sporet nok større end de fleste, af industrimateriel opbyggede modeljernbaner kunne honorere.

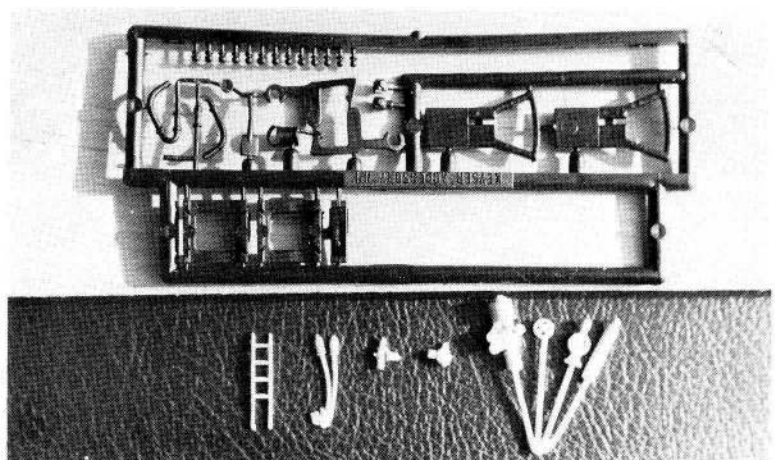
KOMMENTARER TIL ANMELDELSEN, modtaget fra UK-MODELLER:

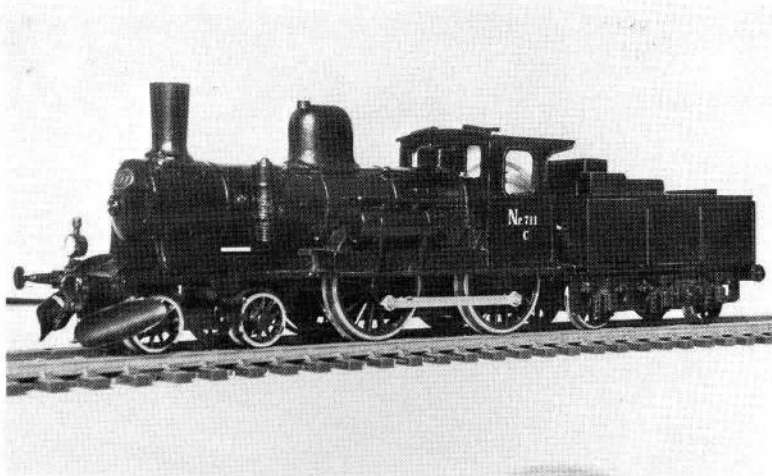
Tak for lejligheden til at kommentere kommentarerne!

1. Tegninger, fotografier m.v.: I starten var det vanskeligt at vide, hvor omfattende oplysningerne skulle være. Fremover vil jeg sørge for, at der kommer flere oplysninger. Til ME'eren f.eks. vil der medfølge en kort historisk redegørelse, litererings-

Ill. 11:

Øverst: Løselede såsom koblinger og luftslanger samt en skovl og en spand støbt i sort plast. Nederst: De sidste løselede klar til montering.





Ill. 12:

En model bygget af Esben Strandvig. Enkelte opragende dele er pillet af af nysgerrige børnehænder!

detailler samt flere billeder af MC, ME og MF.

Nu vil jeg samle noget lignende om C-maskinen, således at de usolgte sæt får disse med. Hvis man har købt, sender jeg gerne oplysningerne.

2. Bygningen: C-maskinen er et lille lokomotiv, d.v.s. at der er småt med plads til de fornødne overdimensioneringer, som vil være påkrævet i modelformen. Jeg tænker her specielt på flanger og på støbegodsets tykkelse. På tenderen er problemet vangerne; hvis de flyttes ud, mister modellen sit karakteristiske udseende, hvis de ikke flyttes, løber man en risiko for kortslutning. Kortslutningsfaren kommer man nemt over ved at male vangerne indvendig, og derefter påsmøre et tyndt lag epoxy-lim.

På lokomotivet er problemet selve hjulkassens udseende kontra overdimensionerede hjulflan-

Ill. 13:

Esben Strandvigs model på Erik V. Pedersens anlæg. Her forsynet med skorstensbånd - læg mærke til, hvordan det pynter.



ger, for ikke at nævne plads til motoren. Det har vist sig, at man får mindre "gravearbejde", hvis man flytter chassisrammen ca. 1 mm bagud, enten ved at file på rammen eller ved at fjerne et stykke af pufferplanken under førerhuset, således at rammen slutter i plan med pufferplankens yderside. På den nye produktion er rammen afkortet bagtil med ca. 1 mm. Her er rammen også tykkere, hvilket dels begrænser hjulenes sidebevægelse, dels giver ekstra vægt. Men der skal stadigvæk renses lidt i hjulkasserne og laves plads til kobbelstængerne.

Jeg har ladet mig fortælle, at hvis man forsøger at løse dette problem under støbningen, vil delen blive for skrøbelig.

Med hensyn til radius, ja, 36 cm er meget lidt, og kørsel på spor med denne radius er en meget streng prøve for maskinen. Vanskelighederne herved vil ikke blive mindre ved P-maskinen, hvor cylindrene vil begrænse forløberens udsving!

Med hensyn til vægtspørgsmålet er det igen lokoets størrelse, der giver problemer, men man kan overføre noget af tenderens vægt til lokomotivet ved forsigtigt at justere på loko-tenderkoblingen. Dette synes også at give lokomotivet en roligere gang.

3. Samlesæt, ja, undskyld, jeg mente byggesæt. Jeg har forsøgt at finde en mellemting mellem en færdig model og så de rå plader. Jeg synes, at vi i det store og hele har ramt den rigtige konstellation; alt det grove arbejde er gjort, men færdiggørelsen er stadig en personlig sag, og det er jo meningen.

Vi udsendte et spørgeskema med de første par hundrede sæt, og vi har fået mange tilbage. Bortset fra en herre i Lyngby, som tilsyneladende ikke har forstået pointen i det hele, har alle svaret positivt. Nemhedsgraden vekslede mellem nemt og moderat, udseende og nøjagtigheden betegnedes som godt til meget godt. Kørsel indbragte derimod mange forskellige svar, lige fra meget godt og til "ØV". For fremtiden vil jeg sørge for, at denne afdeling får en mere gennemgribende behandling. Hemmeligheden er dog at få et chassis som er 100% fritløbende, uden at hestekræfterne går til spilde. Først når maskinen - med overbygningen - kører så frit som en almindelig vogn kan man montere snekken!

Vi har fået de fleste smådele og tenderen i "løsvægt", bortset fra pufferne, som blev stjålet undervejs. Jeg er nu i stand til at levere erstatning for eventuelle ødelagte dele og vil gerne hjælpe med eventuelle problemer man måtte støde på under bygningen. Ring på (02) 62 07 72, også aften!

I. Hampton

SÅ KOM DEN - DSB LITRA C

En anmeldelse af UK-modellers byggesæt til DSB litra C.

Af Bjarne Green.

Når man siden november 1979 til stadighed har set, læst og hørt om et kommende vidunder for danske modelbaneentusiaster, så er det med et sug i maven man i midten af januar 1980 begiver sig hjem med et eksemplar heraf i tasken.

Dette sug er måske særlig kraftigt, fordi det er fredag aften og week-enden ikke på forhånd er optaget.

Jeg vil i denne anmeldelse koncentrere mig om modellens tilgængelighed for en modelbygger samt om det endelige indtryk af modellen.

Som altid når jeg anskaffer noget hvortil der medfølger en brugsanvisning, startede jeg med at gennemlæse denne meget nøje. Det blev hurtigt klart, at der manglede en tegning som

teksten ret ofte henviste til. Det er oplyst fra UK-modeller, at den er udarbejdet, men desværre gået tabt med posten. Dette beklager man meget, og alle er velkommen til at ringe eller skrive efter en tegning.

Endvidere fulgte et par gode råd med, omhandlende placering af motoren med tilhørende udskaering i kedel eller fyrkasse. Disse oplysninger var direkte fejlagtige, og hele lørdagen gik med at samle, prøve, skille ad og samle igen efter en ny gennemlæsning af teksten. Disse oplysninger er nu fjernet. De stammer fra et tidligere tidspunkt i modellens udvikling, og har således ingen tilknytning til det færdige produkt.

Resultat, -- at jeg lørdag aften var godt sur og forventningens glæde var vendt til vrede.

Om søndagen fortsatte strabadserne. Efter fire timers arbejde var alle muligheder gennemprøvet, og jeg sad med en fornemmelse af at have spildt tiden. Jeg havde på dette tidspunkt en brugbar undervogn, men den havde intet til fælles med beskrivelsen.

Mandag havde jeg fri og besluttede derfor at ringe til UK-modeller. Dette resulterede i at jeg et kvarter senere startede bilen for at køre til Albertslund.

Det viste sig, at min undervogn var samlet rigtigt, men det var nødvendigt at foretage yderligere udføringer i hjulkasserne af hensyn til frigang i forbindelse med drivhjul og kobbelstænger. Efter tre timers ihærdigt arbejde, iblandet hobysnak og indtil flere kopper kaffe, lykkedes det at frembringe en undervogn, der kørte acceptabelt.

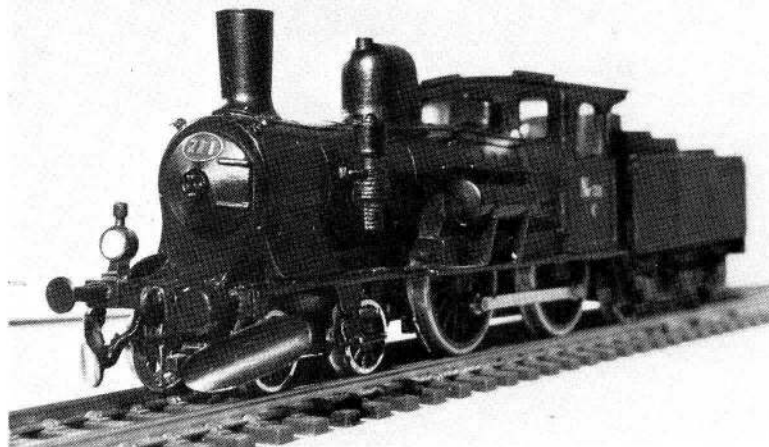
Hjemme igen gik det stærkt med resten af modellen, og om aftenen var selve samlingen overstået.

Herefter skulle modellen spartles og pudses. Dette var ikke noget større problem, da støbningen stort set er af høj kvalitet.

Bemalingen voldte ikke de store problemer selv om den blev foretaget med pensel. Litring er også forholdsvis let, men der er ikke råd til fejltagelser. Arket med transfers er universelt, og der bliver mangel på visse bogstaver og tal såfremt litringen ikke er i orden første gang.

KONKLUSION:

Med hensyn til sværhedsgraden er det mit indtryk at modellen, med en komplet vejledning (tegning incl.), er forholdsvis enkel at samle.



Esben Strandvigs model. Her bedes du bemærke nummerpladen på røgkammerdøren. Det er en detalje,

Det ville dog være en stor hjælp hvis hjulkasserne ikke skulle bearbejdes yderligere. Uden mit besøg hos UK-modeller havde jeg sikkert opgivet udføringen af hjulkasserne på bekostning af køreegenskaberne.

Helhedsindtrykket af modellen må siges at være godt. Dog findes der meget få roser uden torne, og et par torne er da også på sin plads her.

Køreegenskaberne er på det jævne, hvilket sandsynligvis skyldes de mange samlinger og demonteringer i byggeperiodens første fase. Med hensyn til forløberen må det antages, at en fjederbelastning af denne vil gøre kørslen roligere. Hjulets frigang i forløberen og i tenderen er for stor; dette kan afstedkomme kortslutning.

Disse ting kan man selv afbøde, men materialerne hertil bør følge med næste sending af modellen.

Det er mit indtryk, at modellen virker "for lille" når den sættes sammen med andet HO-materiel (Märklin og Liliput). Målene er imidlertid korrekte, og virkeligheden er hermed godt bevaret.

C-maskinen syntes i virkeligheden lille og spinkel, men den havde en fin trækraft og gjorde god fyldest på de sjællandske banestrækninger.

Til slut vil jeg opfordre alle der har anskaffet modellen til at udfylde det spørgeskema, der følger med (og giv jer god tid), ikke kun til kritik, men også til beskrivelse af forslag der kan forbedre modellen. Det fortjener UK-modeller, ikke mindst fordi det er den bedste måde, hvorpå de kan bygge videre på det store arbejde, der allerede er lagt i udviklingen af danske modeller.

som ikke hører til byggesættet, men som kan købes separat. Se herom andetsteds i bladet.

J. Stürup har tilsendt redaktionen et eksemplar af messingnummerpladen til loko R 944, beregnet til forskønnelse af modeller i HO af dette loko.

Han skriver selv følgende om sagen: Til anmeldelse i SP vedhæfter vi et eksemplar af vort nyeste produkt: Messingnummerplader.

Den vedheftede er til R 944, men egentlig blev de lavet til UK-modellers C-maskine. Den kan i øjeblikket leveres til C-, R-, N- og T-maskinen - med ca. 2 ugers leveringstid.

De fås i de allermest førende hobbyforretninger til den latterlige pris af kr. 30,- pr. stk.

Løvrigt er vi villige til at lave ethvert ønsket nummer på bestilling, men leveringstiden bliver nok et par måneder, da vi ikke vil gå i gang med disse, før der er samlet et passende antal "umage" bestillinger sammen.

Henvendelse til
Det multinationale verdensfirma

VINGEHJULET
v/Birgitte Stürup,
Sabroesvej 13 B,
3000 Helsingør.
Tlf. (03) 21 05 65.

Det ovennævnte produkt er en lille perle, der vil sætte prikken over I-et på enhver model. Pladen er 6 mm bred og 3,5 mm høj med tal og ramme ophøjet og med sort farve i bunden. Utroligt, at det kan laves så pænt.

Jeg tør ikke sende prøvepladen med til reproduktion - den forsvinder bare, men det er så heldigt, at Esben Strandvig har benyttet et eksemplar på sin model af C-maskinen, således at den kan beundres i sit rette miljø!

Holtrup

FRICHS

Leverancer af jernbanemateriel til de bornholmske jernbaner i trediverne.

Erindringer fortalt af ingeniør Svend Kramhøft, Aarhus.

Den første leverance af jernbanemateriel fra A/S Frichs til de bornholmske jernbaner i 1935 havde ingeniør Kramhøft ikke selv med at gøre. Alligevel kan han huske forskellige interessante detaljer.

"Vognene til de bornholmske jernbaner blev læsset på statsbanegodsvogne og derefter kørt ombord på S/F MARIE, der var charret til sørejsen Århus-Rønne.

Diesellokomotivet stod på 2 normalsporede troljer og blev rangeret forsigtigt afsted i "gågængerfart", og på havnen blev det ved hjælp af vore løftebukke sat ned på egne hjul, for- og bagløberne anbragt, og derefter kørt ombord ad det provisoriske spor, som var anlagt der. Motorvognene - vognkasserne stod på statsbanegodsvognene uden boggyer - blev løftet ned ved hjælp af nogle galger, rejst dernede, hvorefter de blev sat på boggyerne og kørt

ombord. Det lille rangerlokomotiv blev også løftet ned af en statsbanegodsvogn og derefter kørt ombord på S/F MARIE.

Derefter sejlede færgen afsted - så vidt jeg ved, måtte de ligge underdrejet, fordi det blæste for meget. Men hvorledes ilandtagningen i Rønne var arrangeret, har jeg aldrig fået noget at vide om, men jeg går ud fra, at de har gjort nøjagtig det samme, som jeg selv gjorde 2 år efter, da jeg skulle planlægge overførslen af jernbanemateriel: at lægge færgen op i hanefødder - 4 stroppe - så man kunne placere den, hvor man ville, og så lave en provisorisk klap og køre direkte i land."

Ingeniør Kramhøft fortæller videre, at selv om han ikke havde med denne transport at gøre, så var det den direkte anledning til, at han kort tid efter kom til Bornholm. Den 21. juli 1935 skete der nemlig et sammenstød på de bornholmske baner mellem Bodilsker og Balke, hvor to tog stødte sammen. Det ene var fremført af det nye diesellokomotiv og det andet af den ene af de nye motorvogne.

"Jeg kom hjem fra sommerferie i slutningen af juli og hørte da om ulykken, der skete på grund af, at en lokomotivfører glemte en krydsning i Åkirkeby.

Om mandagen tog vi afsted herfra (Århus). Der kom 2 maskin-

arbejdere, ingeniør Floor fra lokomotivafdelingen og jeg selv. Vi tog med ØSTJYDEN til København. Der var telegraferet til bornholmerbåden, at den skulle vente på os. Vi benyttede ellers ikke ØSTJYDEN men derimod KRONJYDEN, men det var nødvendigt at være tidligere i København, end man kunne være med KRONJYDEN. Så snart vi kom til København, røg vi ind i et par Taxa'er afsted til bornholmerbåden. Ved landgangen stod styrmanden: "Er det d' herrer fra Frichs?" spurgte han - javel, sagde vi; jeg var sidste mand, jeg havde fornemmelsen af, at landgangen faldt væk under hælene på mig, og så gik bornholmerbåden.

Ombord var repræsentanter fra privatbanernes forsikringsselskab, samt direktøren fra NYE DANSKE, hr. Kjølbj og direktør Kuhlman, HFH jernbane.

Vi havde en fornøjelig aften, direktør Kuhlmann var bestemt ikke kedelig og direktør Kjølbj ej heller.

Da vi om morgenen tidligt var ankommet til Rønne, blev vi indlogeret på Dams hotel.

Her mødtes vi med repræsentanter fra de bornholmske baners ledelse.

De "høje herrer" tog ud på ulykkesstedet for at besigtige den beskadigede togstamme.

Jeg gik sammen med mine mænd ned til banernes værksteder,



hvortil det beskadigede lokomotiv og motorvognen var indbragt.

De "høje herrer" så vi ikke igen før om aftenen, da de vendte tilbage til hotellet for at spise til middag.

Det var jeg ikke med til, d.v.s. jeg kom med til desserten, for jeg skulle aflægge rapport om skaderne på lokomotivet og motorvognen.

Det blev aftalt, at jeg skulle blive der ovre for at få det beskadigede materiel bragt i orden. Jeg fik at vide, at det skulle være som nyt.

Vi havde 2 mand derovre som garantimontører - en elektromekaniker og en motormekaniker. Dertil kom de to kleinsmede, jeg havde med.

Det var en stor opgave for mig som ung og uerfaren at gå i gang med. Men vi gik i gang, der var jo ikke andet at gøre. Vi startede med at fjerne alt det beskadigede. Motorvognen kunne vi arbejde på udendørs, det var i første omgang træværket, der skulle fjernes, derefter det beskadigede stål med skærebrændere.

Diesellokomotivet blev kørt ind i banens nye værksted, hvor der var løftegrej, så man kunne løfte lokomotivet op, tage det af hjul og sætte det på bukke. Helt ideelt for det videre arbejde.

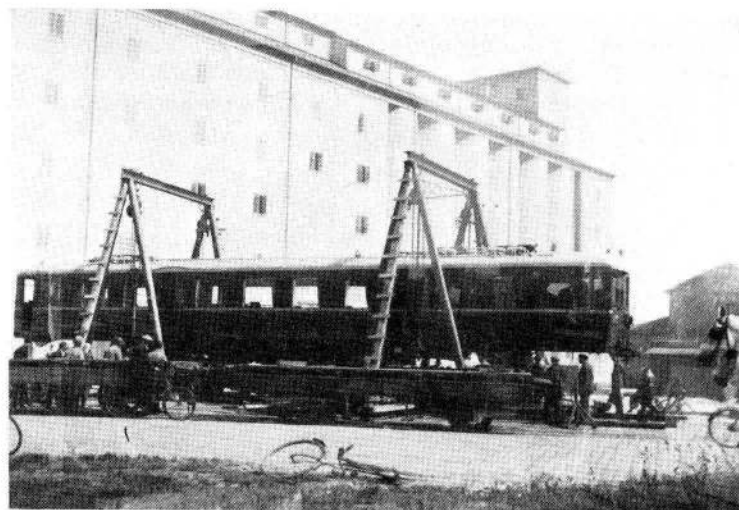
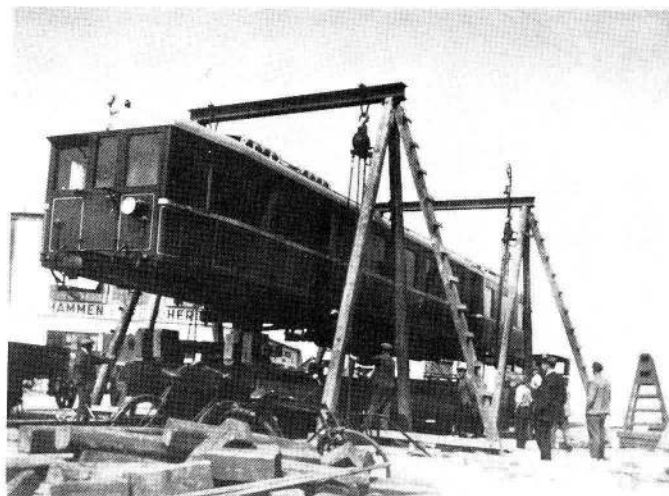
Da vi havde fjernet de beskadigede dele fra lokomotivet og motorvognen, kunne vi efter de modtagne tegninger og materialelister bestille erstatningsdele.

Til lokomotivet var det ret let, der skulle bruges en frontvæg, 2 nye sidedøre, et forreste tagelement og nogle kørelementer, som også var ødelagt.

Til motorvognen drejede det sig om plader og profiler til at opbygge ca. 4 m ny vognkasse samt det indvendige udstyr, som skulle leveres af Scandia.

Medens de bestilte dele blev fremstillet, blev lokomotivet efterterst overalt.

Hjulsættene blev kontrolleret, lokomotivrammen blev krydsmålt og det viste sig herunder, at begge rammeplader var blevet trykket noget sammen ved sammenstødet. Det var derfor nødvendigt at rette rammepladerne ud, så de bearbejdede flader igen blev parallelle. Det var en vanskelig opgave, idet vi kun havde svejsebrændere og hamre som værktøj.



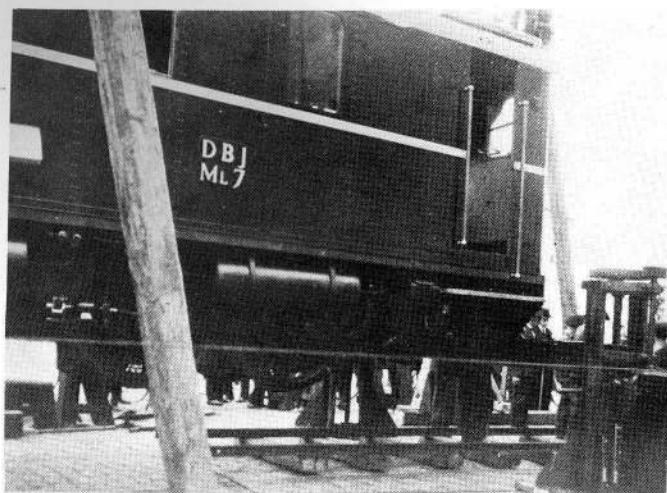
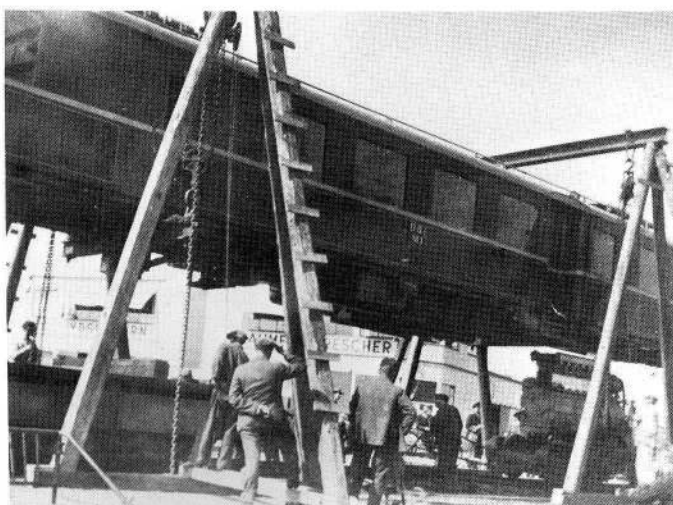
Men vore smede var dygtige nok til at løse opgaven med at rette de 25-30 mm tykke plader. De mange "varmer", som var nødvendige hertil bevirkede imidlertid, at afstanden mellem kanterne blev ca. 5 mm mindre. Det kom os dog til gode, for så havde vi noget at tage af de stålstøbte aksellejeføringer, da vi skulle tilpasse dem.

Det var første gang, jeg så, hvorledes man bar sig ad med den

slags arbejde, men vore folk var altså dygtige nok til at gøre det.

Vi fik megen hjælp af maskinarbejdere fra de bornholmske baner, de fik selvfølgelig betaling af os, for vi skulle jo lade udgifterne gå videre til forsikringselskabet ligesom vore øvrige udgifter.

På den måde fik vi lavet de forskellige reparationer, og det hele kom til at passe så fint, at vi var færdige med det grove arbej-



de, da vore nye dele kom fra Frichs og Scandia.

På det tidspunkt fik vi svejsere, rørlæggere og andre specialister over fra Frichs og Scandia og en overgang var vi 15 mand beskæftiget med genopbygningen af køretøjerne. Malerarbejdet blev udført af banernes sædvanlige malermester.

Scandia havde som nævnt fået bestilling på det indvendige udstyr, paneler, lister, sofaer og

lignende. Desuden skulle det ubeskadigede udstyr, som vi havde måttet fjerne afhensyn til reparation af "stålarbejdet" genmonteres. Det ordnede Scandias folk alt sammen.

Træarbejdet i lokomotivet kunne vi selv klare, for det var ikke så omfattende.

Omkring 1. oktober kunne vi aflevere køretøjerne til de bornholmske jernbaner og jeg rejste selv derfra den 1. oktober 1935.

Hvad der ellers var beskadiget af materiel ved sammenstødet reparererede banerne selv. Det drejede sig mest om lukkede godsvogne. Ved sammenstødet vippede de over den forreste aksel og slog gavlen i stykker mod den foranværende vogn. Vognene var jo, som alt materiel på de bornholmske jernbaner udstyret med centralpuffere, og de er ikke så modstandsdygtige som sidepuffere.

Motorvognen var udstyret med opklappelige sideborde i stil med lyntogene. Disse borde var under kørslen slået op og ved sammenstødet blev passagererne kastet ind mod disse, hvilket bevirkede, at mange borde var revet af. Det har sikkert ikke gjort godt på de passagerer, der kørte fremad.

Banernes driftsbestyrer var også med i motorvognen fra Nexø. Da motorføreren satte bremsen i, rejste han sig op for at se, hvorfor han gjorde det. Det var jo helt unormalt, at der blev bremsset på dette sted. I samme øjeblik skete kollisionen, og han blev kastet den halve vogn igennem, men kom intet til. Der var ingen mennesker, der blev dræbt eller kom alvorligt til skade; men der var en del, der fik ribbensskader. At det ikke gik værre, tilskrev man den omstændighed, at det drejede sig om en stålvogn.

Medens jeg var derovre, boede jeg som nævnt på Dams hotel, og mine folk på Missionshotellet. Jeg spurgte mig for, inden jeg tog værelset. Det ville jo blive et ret langvarigt ophold, og jeg tænkte, at man kunne ønske, at jeg fandt et pensionat eller lignende. Men jeg fik at vide, at det var i orden med at bo på hotellet.

Jeg synes selv, at arbejdet med reparationen gik godt, trods min ungdom og uerfarenhed, men jeg skal indrømme, at problemerne, som opstod hen ad vejen, godt kunne give søvnløse nætter.

Jeg havde en lille skuffelse derovre. Pludselig en mandag morgen, da vi mødte på arbejde, stod vor mester hjemme fra Frichs og tog imod os. Han var vred på mig, fordi jeg ikke havde været på havnen og tage imod ham. Det kunne jeg godt forstå, men jeg anede ikke, at De skulle komme, sagde jeg. "Har De ikke fået at vide, at jeg skulle komme", sagde han. "Nå, men jeg er sendt herover, fordi banen synes, det går

for langsomt." Jeg blev selvfølgelig lidt underlig ved at høre dette, for jeg havde hver eftermiddag haft samtaler med banernes værk-mester og aldrig hørt nogen kritik. Vi gik straks igang med at gennemgå arbejdet, og jeg redegjorde for, hvor langt vi var kommet, og at vi efter min mening var klar til at modtage de bestilte erstatningsdele. "Ja, men det er sendt hjem-mefra, det I skal have." Så gav han mig den oprejsning, at han syntes, alt var i bedste orden, og efter hans mening ikke kunne være gjort meget anderledes.

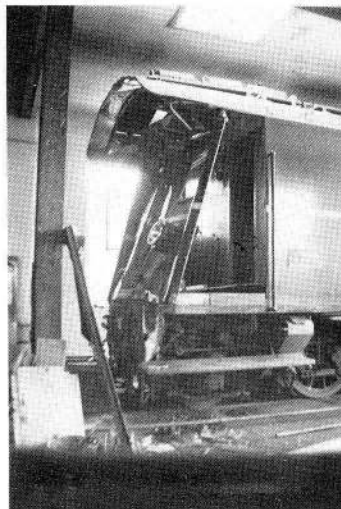
Mester blev i nogle dage, de-lene kom, og vi startede med gen-opbygning af lokomotivets over-bygning, og jeg måtte høre banens driftsbestyrer sige: "ja, nu kan man da se, der sker noget." Jeg kunne kun smile lidt af den udtal-else, for den afslørede jo, hvor lidt begreb han havde om tingene. Når der kommer en færdig gavl og 2 sidedøre plus et tagelement og alt dette kan monteres på en for-middag, ja, så kan "man" jo se, der sker noget.

Efter reparationen var der ingen kritik. Heller ikke over, hvor dyrt det var blevet. Jeg tror nok, jeg ved regningsgennemgan-gen med forsikringsforeningens repræsentanter og firmaet, hvor alle bilag blev gennemgået, helt ned i de mindste detaljer, blev spurgt om jeg nu ikke havde gjort lidt for meget ud af det.

Jeg kunne kun svare "Det var nye køretøjer, der kørte sammen, og de skulle være som nye, når de var blevet repareret, og det har jeg handlet efter."

Det blev accepteret, og så blev der ikke talt mere om det, og så blev jeg iøvrigt sendt ud fra mødet.

Så skulle de bornholmske jernbaner have en traktor og en motorvogn mere, og de blev leveret tidligt på året 1938. Dengang sad jeg hos ingeniør Floor som dennes tekniske assistent og havde til opgave at arrangere hele trans-porten derover. Vi kunne jo ikke komme uden om DSB, og det ville jo også være vanvittigt anderledes, og vi havde også fået et tilbud der-fra. Jeg ville gerne have haft ma-terieltet udskibet fra Århus, det ville statsbanerne ikke, da der så skulle være en mand mere ombord, fordi vi så ville komme til at sejle



så længe, at der kom et vagtskifte imellem.

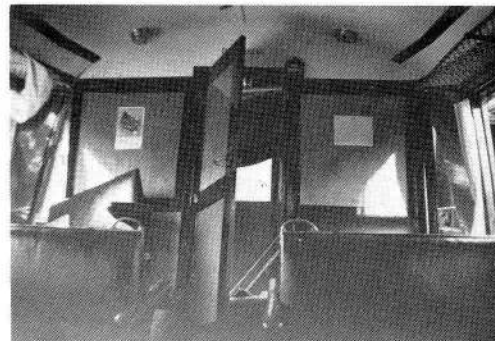
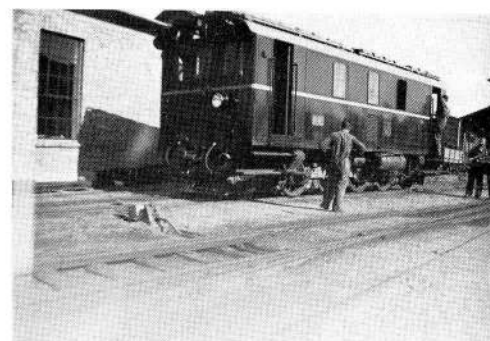
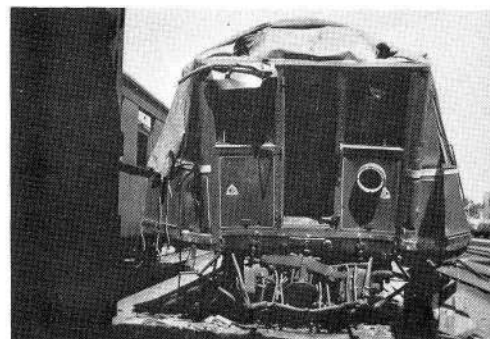
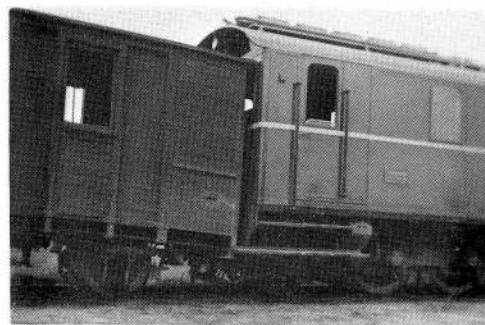
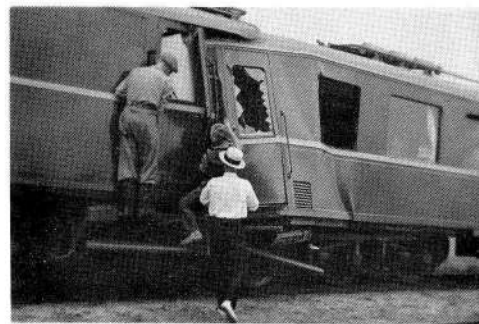
Allright, jeg tror ikke, det havde haft nogen betydning. Nu kom vi så til at læsse motorvog-nen på en lang godsvogn her lige-som boggiene og traktoren. Så skulle vi have lavet troljer til smalspor til at køre motorvognen i land på. Og alt det havde vi med herfra, det blev læsset og gik af-sted en aftenstund med et natgods-tog, der var i Nyborg kl. 04.00 om morgenen. Det var vi andre også med nattoget, vi kom først og sad og hang på banegården i Ny-borg uden at kunne få hverken vådt eller tørt på den tid af døgnen.

Vi havde entreret med stats-banernes værksted i Nyborg om assistance med folk og løftegrej. Da tiden var inde, til at vi kunne begynde indladningen, blev træk-ke kørt ned på færgehavnen til M/F FREJA. Det var den vi skulle have. Den var lagt ind i et af jern-banefærgelejerne.

Det første, der skulle gøres var at lægge et spor med meter-spor fra broklappen og ud på fær-gens vogndæk. Medens det foregik begyndte andre at løfte motorvog-nen af og sætte den på troljer til meterspor. Så snart sporet var færdigt, blev den rullet ombord og klodset af. Derefter kom boggi-erne og til sidst rangertraktoren.

Jeg kan tydeligt huske, at vi var ved at være trætte hen på ef-termiddagen. Arbejdet gik lidt trægt. Jeg foreslog derfor ingeni-ør Floor, at jeg skulle gå op i by-en og få et par kasser øl.

Det syntes han var en god ide. Den første købmand jeg kom til kunne ikke præstere 2 kasser øl. Den næste, jeg forsøgte med, kunne, men det kunne ikke blive samme mærke. Det var jo også



underordnet, så jeg købte dem og fik købmandsbudet til på sin "Long John" at transportere dem ned til færgelejet. Vi var ca. 50 mand og der var den gang 50 øller i en kasse.

Da jeg kom tilbage, holdt vi en kort ølpause, og jeg lovede mændene en øl mere, når vi var færdige. Det satte humøret op over det hele, og kl. 16.00 var vi klar til at sejle efter at have arbejdet lige fra kl. 6.00 om morgenen.

Vi skulle imidlertid ikke sejle før kl. 05.00 næste morgen. Vi fik anvist kahytter ombord. Vi - det var prøvemester O. A. C. Nielsen, jeg selv og 2 montører.

Jeg gik på et kort besøg hos min familie i Nyborg, kom dog hurtigt tilbage og gik til køjs, for vi havde næsten ikke været i seng i et par døgn.

Vi kom planmæssigt afsted. Jeg blev vækket om morgenen, da vi sejlede under Storstrømsbroen. Kaptajnen hed Blaabjerg, og var fast fører af FREJA. Som gæst havde han en god ven med fra Nyborg, en pensioneret redaktør fra Nyborg Posten. Vi ankom til Rønne om eftermiddagen kl. 16.00. Turen var gået meget fint, vejret var roligt, men lidt usigtbart.

På turen blev der serveret både frokost og middag. Jeg var jo en slags vært, vi fik et glas vin til middagen, for at fejre en vellykket overfart.

Redaktøren deltog ikke så meget i vore samtaler, men hørte hvad der blev talt om og skrev en artikel om turen.

Den fik jeg senere tilsendt fra Nyborg og jeg var lidt nervøs for avisudklippene, for vi måtte ikke tale med journalister. Det har man aldrig kunnet lide her i huset.

Da vi havde fortøjet, kom der nogle journalister fra de bornholmske blade ombord. De havde skrevet så meget om det bornholmske lyntog, der skulle komme. Så vi kunne ikke lade være med at sige til dem, at vi syntes, de var nogle værre vrøvlehoveder. I har jo haft de samme vogne i et par år, så der er ikke noget nyt i det. "Ja, men så fortæl os, hvad vi skal skrive." Så holdt vi pressekonference, det er den eneste gang i mit liv, jeg har været med til det. De fik de tekniske data for materiellet og skrev nogle nydelige artikler, både om det nye materiel og det gamle. De tre motorvogne var helt ens. Rangerlokomotivet derimod var, i modsætning til det første, dieselmekanisk med kobbelstænger og en transmission

konstrueret hos Frichs. Det var et dejligt lille lokomotiv, der kørte ganske udmærket.

Færgen var bakket ind, fordi materiellet skulle ud af agterporten. Jeg husker det tydeligt, at skipperen stod med næven på maskintelegrafene - klar til at give fuld kraft frem, men han kom så langsomt ind, at da han slog stop, så lå færgen stille, og så blev den fortøjet.

Næste morgen blæste det op. Jeg havde aftalt med de bornholmske baner, at de skulle have lagt et spor fra et af deres spor på havnen på skrå ned over havnepladsen. Det havde de nu ikke fået gjort, de ville ikke have det bump derover. I stedet for aftalte jeg med styrmanden, at han lagde færgen op i hanefod helt ind, så den lå helt inde i en krog dannet af 2 tilstødende kajer, og der lagde vi så sveller på færgens konsol (den hvorpå færgeklappen normalt hviler). Vi lagde også sveller på bolværkshammeren, både på tværs og på langs bygget op i højde med kajen. Derefter lagde vi sporet på svellerne og sømmede det fast og samlede det med sporet på færgen, og så begyndte vi at rulle materiellet i land. Det var en Fastelavnsmandag, der var en masse skolebørn dernede og en sømand, der trampede takten, og ungerne hujede. Så trak de materiellet i land, og vi måtte endda skifte, medens den ene boggie stod ude på det gyngende, da var jeg temmelig nervøs. Men vi kom godt i land med materiellet, og det kom op i de bornholmske baners værksted. Rangerlokomotivet var helt i orden og kunne køre, da det kom i land, det blev startet, og så var det løb kørt.

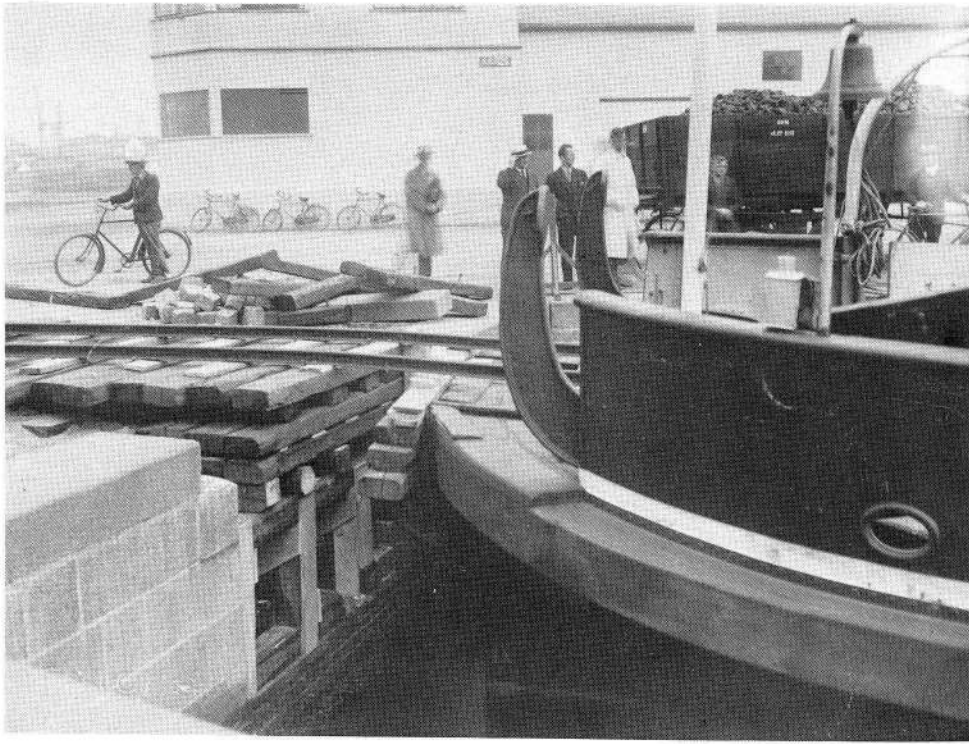
Det var som sagt Fastelavnsmandag, materiellet kom i land, og jeg tror det var om onsdagen, vi kørte vor første prøvetur med motorvognen. Derefter skulle vi have en afleveringstur med såvel rangerlokomotivet som motorvognen. Med rangerlokomotivet skulle vi trække - jeg husker ikke mere hvor meget det var - men med den krævede belastning kunne jeg minsdanten ikke piske den op de hersens kilometer, den skulle køre, førend vi kom i læ i en udgravning. Blæsten var hård og gav så stort et sidetryk på togstammen, at togmodstanden blev for stor, større end vi havde regnet med, men

det blev accepteret, vi kom op på de 60 km/h og med den belastning, som var foreskrevet.

Motorvognen var der ikke noget kukkeluk med udover, at da den blev vejet, så vejede den for meget - et par hundrede kilo. Så siger driftsbestyrer Milner: "Ja, men det vil vi altså ikke acceptere." Banens tekniske konsulent - værkstedschef Rasmus Olsen fra Centralværkstedet i København smilede i skægget, han var sådan en sjov fætter. Han sagde ikke noget. Jeg var temmelig nervøs over, at jeg ikke kunne få afleveret min motorvogn, så jeg ringede hjem for at tale med vor chefkonstruktør, Julius Tscherning Jensen. Han sagde: "Det skal du ikke tage dig af, luftfugtigheden - der er så meget træværk i vognen - giver netop den forskel. Da de andre vogne blev leveret midt i juni måned, var luftfugtigheden så og så meget, og det giver altså den forskel. Det kan du godt sige til banen."

Da jeg kom med den forklaring til direktør Milner, som i virkeligheden overhovedet ikke havde tænkt sig at refugere køretøjet, han havde allerhøjest tænkt sig at få en dekort, han var lidt ude på at spare, så var sagen i orden. Så lo de ad mig, og jeg fik så mit køretøj godkendt på firmaets vegne. Alt var i orden, og så kunne jeg rejse hjem.

Tilbage til 1935. Den føromtaltede ulykke skete i juli måned. Året efter talte jeg med de bornholmske baners værkfører Andersen. Han fortalte om et uheld, der var indtruffet på banerne. Man var på Rønne Nord ved at rangere nogle vogne ind på slagterisporet. Medens lokomotivet var derinde med vognene, gik stammen løs og kom i drift og rullede ned ad banen mod Rønne H. Man forsøgte at få vognene stoppet ved at afspore dem, men de kommer helt ned på Rønne H, hvor en overassistent satte et sporskifte på rævesaks og holdt fast ved det, og man havde også lagt nogle sveller på sporet. Så kommer togstammen susende ned og ryger ind i banens personvognsremise, og da fortalte stationsforstanderen mig, at han stod på perronen og så hele denne stamme komme raslende og ryge ind i personvognsremisen, men så ikke vognene komme ud igen. Han kunne



ikke begribe det, men pludselig sank hele taget ned. Alle vognene, der var kommet færdige, var afsporet og havde kappet alle søjlerne over derinde, og så sank hele huset sammen. Så havde de et stort besvær med at få ryddet op. Det var i 1936.

Året efter - i 1937 - skulle jeg igen om sommeren tale med værkfører Andersen ved de bornholmske baner. Jeg sagde: "Nå, Andersen, hvilke ulykker har I så lavet i dag?". "Hvor ved du det fra" spurgte han. "Jeg ved da ikke noget" svarede jeg. Jo, de havde

netop været lige ved at sende en togstamme i havnen, den havde været lige ved at ryge over havnepladsen i Rønne, men vognene var blevet afsporet. I 3 på hinanden følgende år havde de bornholmske baner således været udsat for 3 alvorlige uheld."

Ingeniør Svend Kramhøft slutter sin beretning om sine oplevelser med de bornholmske jernbaner med at nævne, at der også blev lejlighed til at se lidt på de bornholmske seværdigheder og

herunder Christiansø i forbindelse med de to ophold på Bornholm.

Sejlturen til Christiansø foregik med et af 66-selskabets store motorskibe, hvorfra man blev sat i land i fiskerbåde. Så opdagede man, at der godt nok gik nogen dønning, selv om det store passagerskib lå helt stille. Men mon ellers ikke alle bornholmsfarere og besøgere af Christiansø har gjort samme erfaring og døjet med søsygen under sejladserne til og fra denne lille ø.

Ib V. Andersen

