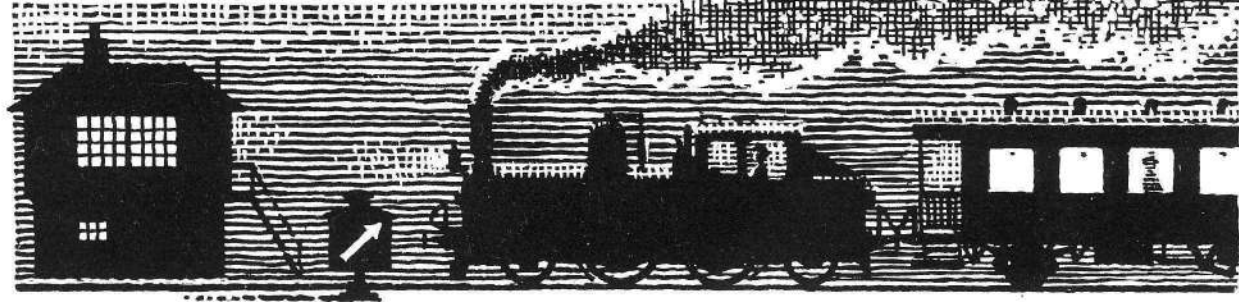


SIGNALPOSTEN



Modeljernbaneklubben H.O



17

årgang

1981

marts, nr.

1

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes 4 gange årligt, normalt i kvartalets 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

17. ÅRGANG, NUMMER 1

MARTS 1981

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, HTB/HV	3
Adams hjørne	29
Vi bygger	33
De gode gamle dage	36
Brammingeulykken, 4. del ..	39
Klubnyt	43
Fra mit kupevindue	45
Litteratur	48

Forsidebilledet:

Gilleleje, udsigt fra remisen
Foto: ADAM

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

PRIS: 17. årgang 1981
Kr. 85,- incl. 22% moms.

KÆRE LÆSER!

Først og fremmest vil jeg ønske alle et lyst og lykkeligt nytår.

Dernæst udstøder jeg et lettelses suk over, at jeg atter formåede at stable et nummer på benene, og forhåbentlig uden fejl som f.eks. dobbelt-billeder, som desværre smuttede igennem i 16. årgangs nummer 4. Dum fejl, mange gange undskyld!

Jeg er desværre stadig ikke helt "oppe på mærkerne", omend det går meget bedre, hvilken fremgang også kan skyldes alle de mange venlige og hjertevarme hilsener, som jeg har fået fra nær og fjern. Tak for dem.

Forlaget udgiver pr. 1. marts en stærkt forøget udgave af: DANSKE JERNBANESTRÆKNINGER 1844-, en bibliografi. Det er Jeppe Hansen, der i de forløbne 5 år siden vort 1. forsøg i denne retning, har forsket i arkiver m.v. og fundet et væld af nye oplysninger om, hvor jernbanerne i Danmark har været omtalt.

Publikationen er på 64 sider i A5 og kommer til at koste kr. 40,-, dog med en forudbestillingspris indtil 31. marts 1981 på kr. 25,- for SIGNALPOSTENS abonnenter.

SIGNALPOSTEN, DRIFTSREGNSKAB FOR 1980

Aktivitet	Indtægter	Udgifter
16. årgang 1980	63.966,65	64.616,03
Gl. årgange (op til 15.)	5.423,55)	
... og så kommer toget, Trine	235,60)	
Fotohefter 1-2	457,15)	
Fotohefter 3-4	448,95)	8.059,50
Romantik i røg og damp	664,80)	
DSB-Old-Timere i model	1.156,25)	
Damptrækkraft i model	2.739,05)	
Supplement til Bay	1.021,35)	
Årets overskud		3.437,82
Balance	<u>76.113,35</u>	<u>76.113,35</u>

Status pr. 31. december 1980

	Aktiver	Passiver
Beholdninger (likvide midler)	70.273,99	
Forudbetalte abonnenter		36.910,20
Debitorer/kreditorer	1.220,00	
MOMS-mellemværende		8.207,94
Formue (1/1-79 kr. 22.938,03 overført overskud 3.437,82)		26.375,85
Balance	<u>71.493,99</u>	<u>71.493,99</u>

Nyt Fra Redaktionen

Desværre en høj pris, men det kan altså ikke gøres billigere, må jeg erkende. Jeg håber dog trods alt på et godt salg!

Regnskabets time har atter været inde. De tørre tal ses vedstående og taler vel for sig selv. Året blev noget dårligere end forventet, hvilket bl.a. skyldes, at det blev nødvendigt at købe en ny "sættemaskine".

Abonnenttallet satte dog atter en gang ny rekord med 982 direkte abonnenter, hvilket tal dog formentlig ikke nås i 1981 - medmindre da alle vore abonnenter flittigt bruger mund-til-øre metoden!

Næste nummer vil formentlig komme til planlagt tid - ca. 1. juni.

På genhør!

HOLTRUP

Nedlagte Baner

HORSENS-TØRRING BANEN, HORSENS VESTBANER, HV

Kommunerne i oplandet vest for Horsens blev i tiden efter 1880 interesserede i at få en oplandsbane, og i sommeren 1882 nedsattes et udvalg for disse kommuner med højskoleforstander N.P. Stensballe som formand.

Overingeniør Tegner kom med et projekt til en normalsporet bane fra Horsens til Tørring. Udgiften til anlægget blev anslået til ca. 840.000 kr. og allerede året efter havde man garanti for dette beløb, således at der af indenrigsminister Skeel kunne forelægges et lovforslag, der forudsatte at staten betalte halvdelen af ekspropriationsudgifterne.

Forslaget gik ikke igennem; det blev genfremsat i 1884/85 af indenrigsminister Finsen, men faldt atter. Men udvalget arbejdede ufortrødent videre med sagen, og i samlingen 1888/89 lykkedes det at få forslaget vedtaget sammen med nogle andre anlæg - og nu med et tilskud på 25.000 kr. pr. mil.

Landstinget gik imod Folketingets beslutning men lovede at gå ind for et tidligere projekt, d.v.s. et smalsporet anlæg og med et tilskud på halvdelen af ekspropriationsudgifterne. Dette var det muligste kunst og ved lov af 12. april 1889 fik man eneret på anlæg og drift af en smalsporet bane fra Horsens til Tørring. Anlægsudgifterne var anslået til ca. 625.000 kr. og da kommunerne garanterede for dette beløb, blev Horsens-Tørring Jernbaneselskab dannet. Dets formand blev agent Ley og under 22. november 1889 meddeltes der selskabet eneretsbevilling for 80 år.

Ingeniør Wätzold fik overdraget anlægget og skulle endvidere vedligeholde banen det første år. Anlægget blev dog ikke rettidigt færdigt og han idømtes en bøde på 9.000 kr.

Den 30. november 1891 blev banen indviet. Anlægget og driftsmateriellet kostede ialt 721.498 kr.

Det var oprindeligt tanken at der i statsbanesporene til Horsens havn skulle indlægges en skinnestreg så HT fik direkte adgang til havnen. Det blev ikke sat iværk på grund

af de store udgifter, der var forbundet hermed.

I Horsens blev der anlagt en særlig godsstation, persontogene førtes til lokalstationen, beliggende lige vest for statsbanestationen. Ekspeditionen udførtes af DSB indtil 1. april 1899, derefter havde man egen ekspedition, der tillige betjente Bryrupbanen.

Banens længde var 3,73 mil = 28,1 km. Sporvidden 1000 mm og max. hastighed 30 km/h. Skinnerne var 25 lbs/yard = 12,5 kg/m. Strækningen Horsens-Lund blev i 1911 omlagt til 27,5 kg/m skinner. Den maksimale stigning var 1:80 og mindste kurveradius 1000 fod.

Ser vi på jernbanekortet fra århundredskiftet er der indenfor strækningerne Århus-Langå-Struer-Esbjerg-Fredericia-Århus kun Skanderborg-Skjern samt nogle korte baner fra Århus, Horsens Vejle og Kolding ind mod vest; alt i alt et tomrum jernbanemæssigt set.

I jernbanelovene af 1894, 1900 og 1908 var der hjemmel for banerne Vejle-Brande-Herning-Holstebro og Bramminge-Grindsted-Brande-Funder samt Langå-Silkeborg.

Disse baner blev for Vejle-Holstebros vedkommende fuldført i 1914 og for Langå-Bramminge i 1920. Det medførte, at der fremkom ønsker om at gennemføre visse af de fra de østjyske købstæder mod vest gående baner igennem, så de fik tilslutning til de nævnte diagonalbaner.

Den planlagte forlængelse af Give-banen og anlæg af Bramminge-Funder gav anledning til at der i lovene af 27. maj 1908 og 20. marts 1917 vedtoges en forlængelse af Tørringbanen til Thyregod over Tinnest og Vesterlund samt ombygning af HT til normalspor og anlæg af en ny bane fra Rask Mølle over Aale, Klovborg og Nørre Snede til Ejstrup.

Eneretsbevilling meddeltes den 1. december 1919 i henhold til loven af 1918 og 31. december 1919 i henhold til loven af 1908.

Arbejdet påbegyndtes i 1923 og fandt for den smalsporede strækning sted uden anvendelse af entreprenører og med oprettholdelse og uden afbrydelse af den daglige drift. På selve HT blev normalsporsdriften indført

fra 15. april 1929. De nyanlagte strækninger blev indviet den 11. maj 1929.

Det nye selskab der afløste HT fik navnet Horsens Vestbaner A/S og drev fra 16. maj 1929 de 2 baner Horsens-Thyregod og Rask Mølle-Ejstrup. Borgmester Axel Sørensen, Horsens, blev dets første formand.

Den smalsporede bane havde egen godsstation i Horsens medens persontogene førtes til lokalstationen beliggende umiddelbart vest for statsbanestationen.

Indtil 1. april 1899 udførtes ekspeditionen som nævnt af DSB - derefter egen ekspedition, der tillige betjente Bryrupbanen.

Hovedkontoret lå i Horsens, fra 1899 til 1921 fælles for de to smalsporsbaner, fra 1921 fælles for alle fire baner. Værkstederne lå i Horsens, fra 1899 fælles for HT og HBJ. Maskindepotet i Tørring i (vistnok) hele smalsporstiden.

Horsens ny statsbanegård blev taget i brug den 16. april 1929, samtidig nedlagdes lokalstationen og den smalsporede godsstation og DSB udførte herefter al stationstjeneste i Horsens. Også i Thyregod og Ejstrup udførte DSB stationstjenesten.

Længde: Horsens-Rask Mølle 16,8 km. Rask Mølle-Thyregod 30,5 km og Rask Mølle-Ejstrup 26,3 km, ialt 73,6 km. 27,55 kg/m skinner. Max. stigning 1:70. Mindste kurveradius 314 meter. Max. hastighed 45, 60 og 70 km/h.

Horsens-Lund var fælles for HT og HBJ, men da banerne blev normalsporede, fik hver bane sit eget spor. Stationstjenesten i Lund udførtes af HT/HV.

KØREPLANER OG TOGGANG

Man begyndte med 3 togpar, fra sommeren 1917 skete der indskrænkninger til 2; SØ, MA og FR dog 3 togpar (køretid 80-95 min). Vinter 1917/18 2 togpar daglig, sommer 1918 igen 3 togpar. Sommer 1923: HV 4, SØ 3 togpar og fra sommeren 1926 og resten af smalsporstiden 4 togpar daglig med en køretid på 70-90 minutter. Bemærkelsesværdigt er det, at der i den tid banen blev ombygget intet fremgår af den daglige køreplan.

Efter ombygningen til normalspor indsattes der 6 togpar dagligt - 2 blandede tog og motortogspar. Køreplanen indskrænkedes i sommeren 1933 til 2 blandede og 3 motortog. Derefter følgende udpluk:

(D=damptog, M=motortog).

15/1 1940: 2 D, 1 M samt 1 M ON og LØ.

1/3 1941: 3 togpar daglig.

25/6 1943: SØ og ON 3, øvrige dage 2 togpar.

1/2 1945: Plantog kun T1, TO og LØ, 2 togpar, samt yderligere 2+1 efter behov.

13/10 1945: 5 (2 D og 3 M).

2/10 1949: Horsens-Thyregod på HV 6, SØ 7 M. Rask Mølle-Ejstrup 7 M daglig.

fra 26/10 1951: ÷ 1 M og fra 7/10 1951: yderligere ÷ 1 M på hverdage.

Skinnebusdrift fra 18/5 1952, hvor der på Thyregodbanen løb 4 SM, 1 M og 1 bus på hverdage og 3 SM og 3 M på søndage. På Rask Mølle-Ejstrup løb på hverdage 4 SM og 2 M (+ 1 godstog?) og på søndage 3 SM og 3 M.

Der henvises iøvrigt til den grafiske opstilling af de ydede præstationer. De sidste år bringes dog i tabelform:

Persontrafikken blev indstillet den 31. december 1957, men alligevel viser DSB's årsberetninger op til 6.000 rejsende i de sidste fire år af banens liv.

RUTEBILER

I køreplanen for først i 1950'erne kan man finde en aftentur Horsens-Tørring og en morgentur i modsat retning. Banen drev nemlig en tid ruten Horsens - Tørring - Vonge - Give - Grindsted og en af turene løb Horsens-Vonge-Thyregod.

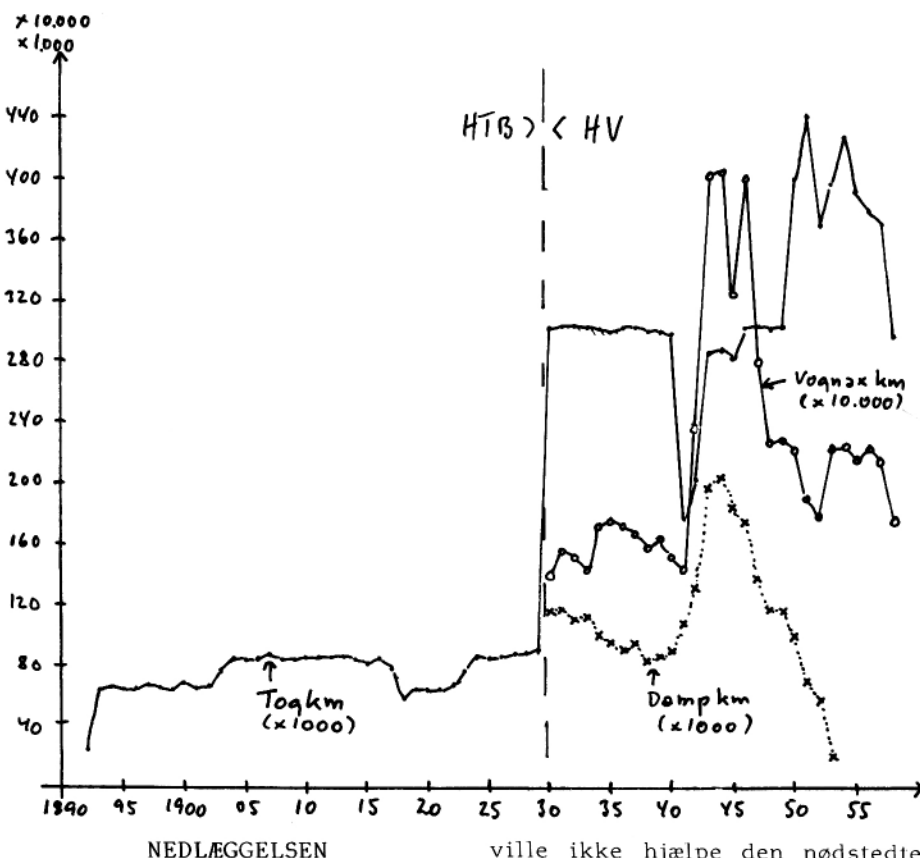
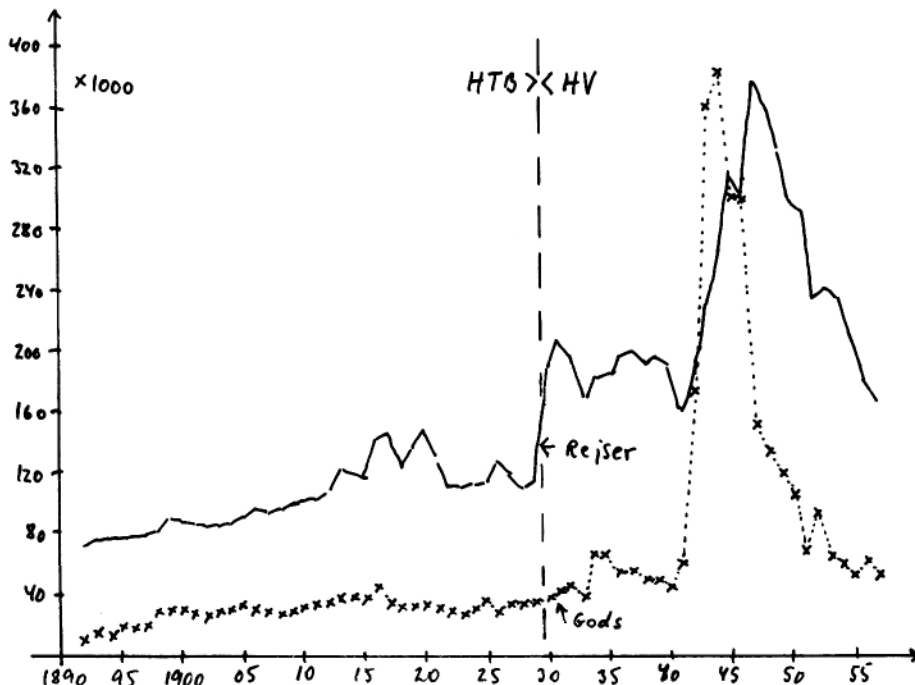
HV og HBS havde en fællesrute Horsens - Nørre Snede - Ikast - Herning (se herom under HBS).

REGNSKAB

Bortset fra årene 1920/21, 1924/25 og 1928/29 var der rentabilitet i hele HT's tid med max. overskud 52.521 kr. i 1915/16. Det max. underskud var 25.580 kr. i 1920/21.

For HV blev det ikke så godt, kun i 1934/35, 1941/42 - 1944/45 var der overskud med max. på 462.000 kr., de øvrige år viste underskud med max. 492.840 kr. i 1954/55.

År	1958/59	1959/60	1960/61	1961/62
Togkilometer	59.300	60.000	59.500	60.200
Vognakselkm	58.600	51.100	58.300	58.900
Rejser	4.300	6.100	4.600	4.500
t. gods	141.700	26.100	20.000	12.400
Underskud, kr.	218.501	198.352	252.279	296.878



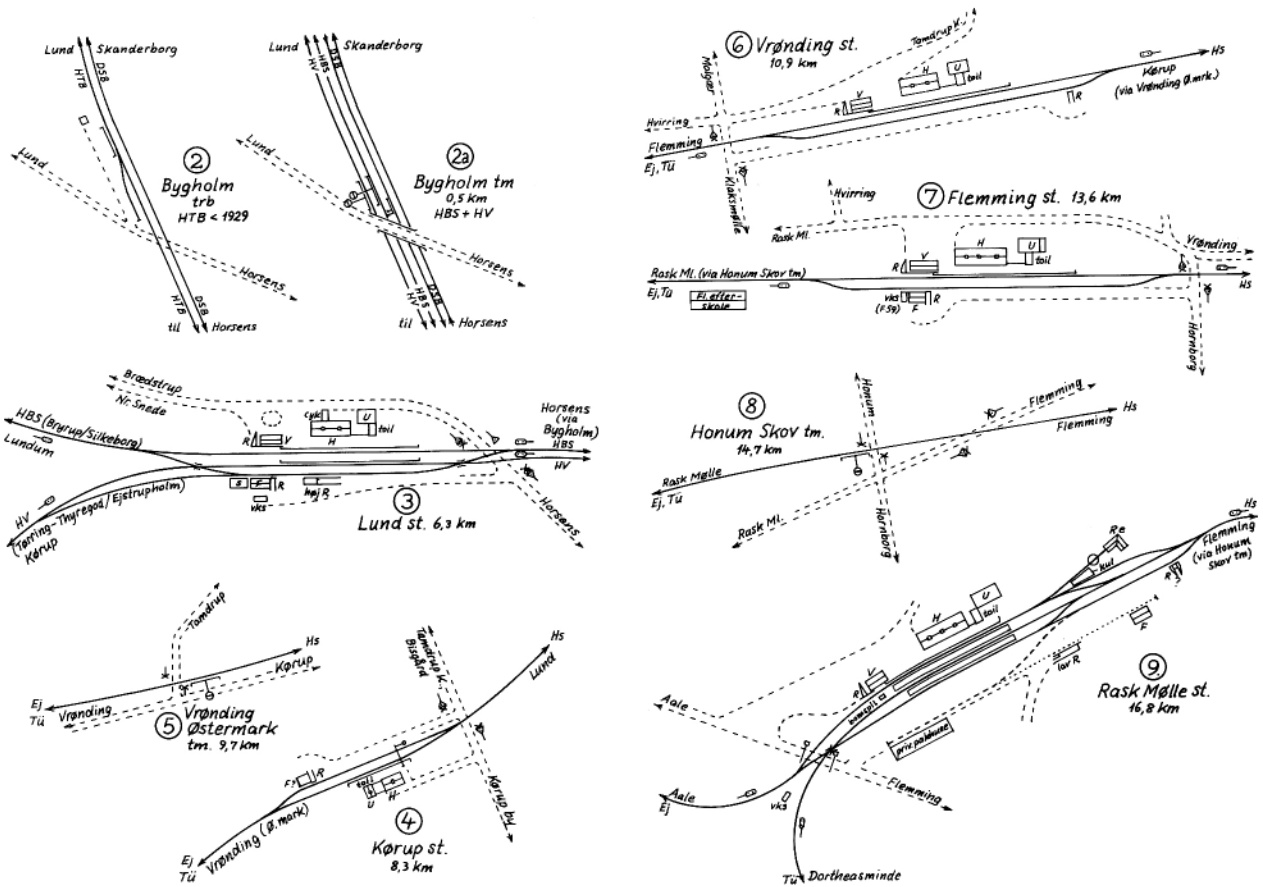
NEDLÆGGELSEN

Havde konkurrencen fra landevejstrafikken være følelig i mellemkrigstiden, så satte den for alvor ind i slutningen af 1940'erne og trafikmængden faldt stærkt.

Kommunerne og Vejle amt

ville ikke hjælpe den nødstedte bane. Persontrafikken indstilledes med udgangen af 1957 - man forsøgte at bruge banen som ren godsbane, men også det blev opgivet; den endelige lukning skete i 1962.

A. Gregersen



STATIONSPLANERNE

Planer over Horsens station vil blive bragt senere. Planerne for de øvrige stationer på HTB/HV må opfattes som principskitser - de er IKKE i nogen bestemt skala men viser blot de forskellige tings indbyrdes beliggenhed og spornettet i princippet, dog med en vis skelen til de faktiske retninger, og nord vender opad på alle skitserne. Forkortelserne betyder flg:

- H = Hovedbygning
- U = Udhus (toil = toilet)
- S = Skur
- V = Varehus
- F = Kvægfold
- R = Rampe
- vks = Vognkasse
- Re = Remise
- tm = Trinbræt for motortog
- Hs = Horsens
- Tü = Thyregod
- Ej = Ejstrupholm

Planerne viser stationerne som de så ud i banens seneste år (sidst i 1950'erne), men inden nedlæggelsen af persontrafikken på HV.

Skematiske sporplaner fra 1912 for den smalsporede HTB findes i DJK's bog nr. 31, side 79, dog har man udeladt (glemt?) Dortheasminde. Plan over Horsens smalsporstationsterræn år 1922 findes i samme bog side 80. Det ses, at HTB næppe benyttede enderamper,

idet blindspor kun forekommer ganske enkelte steder, f.eks. i Ølholm, men foto herfra viser, at blindsporet blot endte med en planke på tværs af sporet! Måske fandtes enderamper enkelte steder, men dokumentation herfor haves ikke. Efter ombygningen til normalspor fandtes i hvert fald ingen enderamper - evt. bortset fra, hvad der kan have været på tagpapfabrikkens grund i Dortheasminde. Derimod fandtes siderampe alle steder - undtagen Dortheasminde. Kraner og ladeprofiler er ikke observeret nogetsteds, men specielt høje sideramper sås i Lund og Nørre Snede. Maskindepoter med kulgårde fandtes i Horsens, Rask Mølle, Thyregod og Ejstrupholm. I HV-tiden fandtes et lidt varierende antal trinbrætter for motortogene. Mellem Bygholm og Lund fandtes et trinbræt, der kun "levede" et enkelt år, og nogle af de øvrige skiftede vistnok plads en gang imellem - i hvert fald ændredes navnene tid efter anden på nogle af dem. Det gjorde nu ikke så meget, for man ofrede ikke navneskilte på dem, kun et støbejernsskilt med påskriften: "Stoppested for Motortog", og i lang tid anførtes de heller ikke i køreplanen - de var nærmest forbeholdt stedkendte passagerer. I modsætning til de øvrige Horsens-baner ofrede HV aldrig læskure på deres trinbrætter - eneste facilitet var en

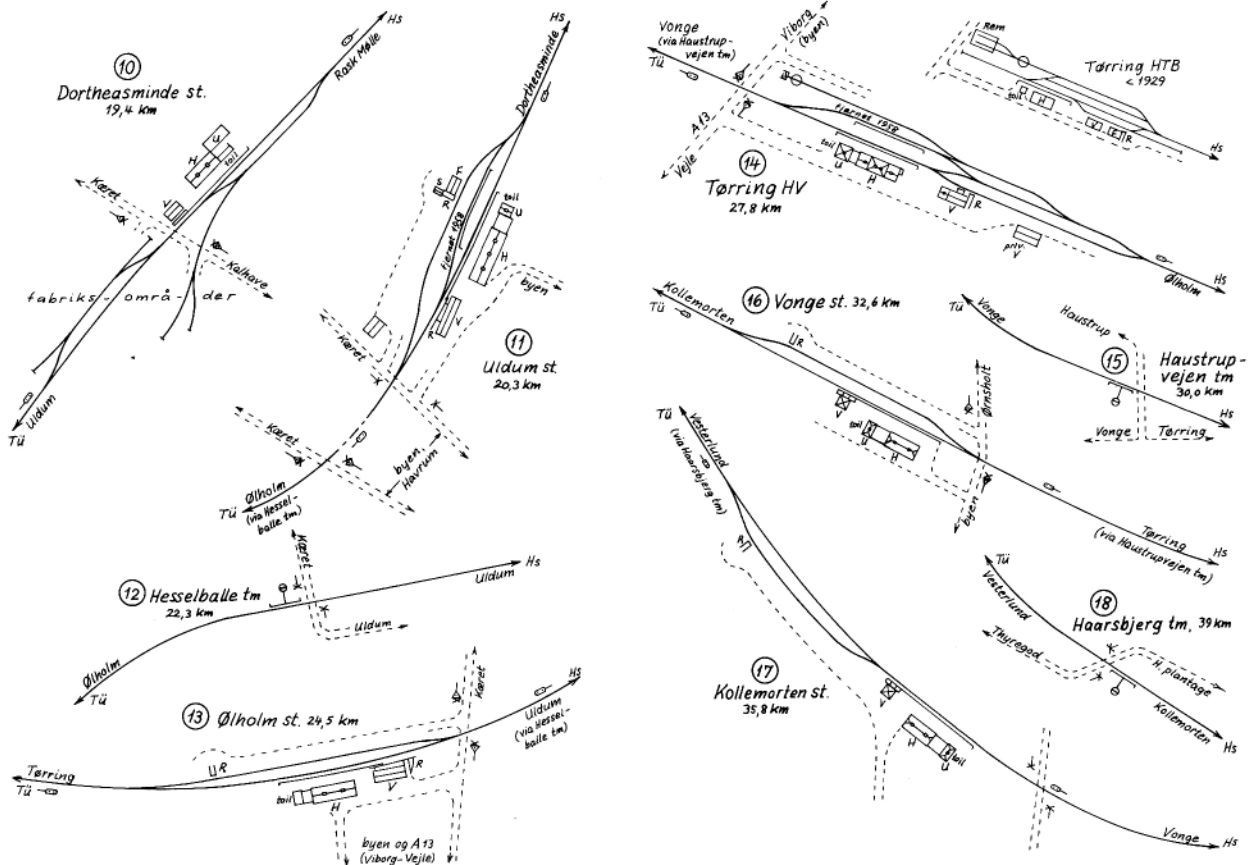
primitiv jordperron og et selvbetjeningssignal af "slikkepind"-typen: "Drej Signalets Skive mod Toget, og dette standser". På det sidste fandtes 16 sådanne motortogs-stoppesteder, hvortil kom den tidligere "holdeplads" Krondal, der havde fået afkortet perronen og opstillet en slikkepind som de øvrige trinbrætter. Medregnes Krondal var der altså til sidst ialt 17 trinbrætter på HV.

Gamle billeder fra HTB viser på nogle af stationerne et primitivt dobbelt armsignal af træ, uden lygter af nogen art (se DJK 31, side 24 og 28). Senere fik stationerne, også de nye på HV, mere moderne armsignaler med gitterarme og lygter, men stadig kun ét signal, anbragt på perronen og med en arm for hver kørselsretning.

Da man efter skinebussernes indførelse satte farten op fra de oprindelige 45 km/h i normalsporetiden til 60 km/h for "gammeldags" tog og 70 km/h for skinebusserne, erstattedes armsignalerne efterhånden med "fremskudte" daglyssignaler, anbragt et stykke uden for stationerne. De sidste stationer, Kørup og Thorlund, mistede først armsignalet så sent som omkring 1960.

HV's holdsteder og nummereringen på skitserne:

Nr.	navn	km
1	Horsens DSB	0,0



2	Bygholm tm	0,8
3	Lund st.	6,3
4	Kørup st.	8,3
5	Vrønding Østermark tm (= Bækbe?)	9,7
6	Vrønding st.	10,9
7	Flemming st.	13,6
8	Honum Skov tm (= Lindbæk?)	14,7
9	Rask Mølle st.	16,8

sydgrene.

10	Dortheasminde st.	19,4
11	Uldum st.	20,3
12	Hesselballe tm	22,3
13	Ølholm st.	24,5
14	Tørring st.	27,8
15	Haustrupvejen tm	30,0
16	Vonge st.	32,6
17	Kollemorten st.	35,8
18	Hårsbjerg tm	39,0
19	Vesterlund st.	41,7
20	Thyregodlund tm (= Oddebæk?)	44,0
21	Thyregod st.	47,3

nordgrene

110	Åle st.	20,6
111	Åle Vestermark tm	22,3
112	Hjortsvang st.	23,6
113	Linnerup tm	24,8
114	Flåris tm	27,3
115	Kløvborg st.	28,7
116	Gribstrup Skole tm	30,0
117	Gribstrup tm	30,5
118	Kronald hpl/tm	32,0
119	Lerret tm	32,8
120	Kjærsgård tm	34,0

121	Nørre Snede st.	35,9
122	Bjørnskov tm	38,4
123	Thorlund hpl	40,4
124	Holmegårdene tm	41,6
125	Ejstrupholm st.	43,1

Bemærkninger til de enkelte holdsteder.
Sydgrene:

Stationsforholdene i Horsens vil blive behandlet senere, men det skal lige bemærkes, at HTB i begyndelsen indførtes til DSB's perron 2 på et 4-strengt spor, men fra 1899 fik sin egen smalsporstation sammen med Bryrupbanen og således ikke mere blandede spor med DSB.

2. Bygholm trinbræt har eksisteret helt fra banens åbning, men sidesporet anlagdes først i 1892, hovedsagelig til brug for forsendelser til og fra Bygholm Teglværk. Trinbrættet lå ved banernes krydsning med amtsvejen Horsens-Lund, der var sikret med bomme, og fra 1901 oprettedes billetsalg i banevogterhuset her, og der anbragtes et læskur ved trinbrættet. 1920 nedlagdes billetsalget, og 1929, da HTB og HBJ ombyggedes til normalspor, nedlagdes også sidesporet. Amtsvejen førtes nu på en bro over banen, der herefter var 4-sporet: Dobbeltspor på DSB og et enkeltspor til hver af banerne HV og HBS, der fik hver sin primitive jordperron på bro-

ens nordside. Trinbrættet opretholdtes helt til HBS' nedlæggelse i 1968.

3. Lund station: I HTB's første tid fandtes her kun et enkelt omløbs- og/eller læssespor. Efter åbningen af Bryrupbanen i 1899 anlagdes et tredje spor, men det nærmere arrangement kendes ikke. Det har dog lignet det senere normalsporsnet, bortset fra, at der i stationens østre ende kun førte et smalspor mod Horsens, fælles for HTB og HBJ. I normalsportiden anbragtes hele to "englændere", d.v.s. dobbelte krydsningsspor, der muliggjorde et kortere sporet end anvendelsen af 2 almindelige sporskifter hvert sted, og de tog, der skulle krydse over midtersporet, skulle ikke sno sig gennem 2 S-kurver, når englænderen var stillet som krydsspor. Ved læssevejen fandtes, foruden en kvægfold med tilhørende kvægrampe, en høj sidespor, hvorfra selv højsidede vogne kunne læsses med skærver fra en nærliggende grusgrav. De "eksporteredes" hovedsagelig til DSB over såvel Horsens som Thyregod. På den høje rampe stod to mærkelige, spinkle mastekraner. 1916 sikredes vejoverskæringen med bomme, der senere erstattedes med lyssignaler.

Lund stationsbygning blev i tidens løb ændret noget, idet den oprindelige dobbeltdør på perron-

ser en siderampe ved læssesporets NV-ende. Intet om kvægfaciliter. Den krydsende sognevej fører kun til ubetydelige landsbyer i omegnen - og til omegnen omkring Hærvejen, men lige syd for stationen går en øst-vestlig sognevej til Vonge, hhv. Thyregod.

21. Thyregod st. Her havde HV nok maskindepot og et enkelt opstillingsspor, men ingen stationsbygning og intet varehus - disse funktioner varetoges af DSB.

På HV's indkørselssignal - på sidste et daglyssignal - var HV's spor angivet som "farlig station" på grund af den ringe sporlængde. Stationen var i øvrigt også forsynet med udkørselssignal for HV - også et daglyssignal.

Nordgrenen:

110. Aale st. var, ligesom Kollemørtten, Vesterlund, Klovborg og Nørre Snede, en "lang" station, hvor læssesporet lå for enden af stationsbygningen, ikke ud for denne. I Aale var der imidlertid foruden læssesporet et privat sidespor til Aale Foderstofforretningens pakhus N for læssesporet. Hertil havde banen lige til det sidste en del vognladningsgods.

115. Klovborg st. Måske var der også her en tagløs svinefold?

116 + 117. Gribstrup. Ved Gribstrup passerede HV amtsvejen mellem Lund og Nørre Snede på en "skæv" bro, og på begge sider af denne lå et trinbræt med kun 500 meters indbyrdes afstand eller omtrent det samme som mellem København H og Vesterport st. - i øvrigt sans comparaison!

118. Krondal hpl. Her fandtes åben svinefold og rampe, men som varehus kun en på en svellebunke opstallet smalspor-vognkasse fra en F-vogn, bygget af Vulcan i Maribo. Formentlig har holdepladsen oprindeligt haft armsignal, men allerede på kortet i 1:100.000 fra 1937 betegnes stedet som trinbræt (Trb.), selv om alle tog i køreplanen skulle holde der. HV kaldte selv stedet for en holdeplads - og først i de allerseneeste år nedsattes stedet til stoppested for motortog, udstyret med slikkepind-signal.

121. Nørre Snede st. var en "lang" station med læssesporet for enden af stationsbygningen, men derudover var der et krydsnings- og overhalingsspor, som i øvrigt fjernedes, da persontrafikken indstilledes i 1958. Endelig var der et ekstra sidespor yderst mod øst. Ved dette spor lå til det sidste en høj rampe, som måske har været anvendt til læsning af tørv under krigen. I

hvert fald havde HV på den tid en del tørvetransporter fra Boestmose, ca. 2,5 km NØ for Nørre Snede station. Transporten til stationen skete under krigen med hestevogne. Derimod var der en tipvognsbane fra mosen og vestover til Nørre Snede teglværk, ca. 1,5 km N for stationen, idet man en overgang anvendte tørv til teglovnene.

Under krigen blev der bedrevet brunkulsgravning 3-4 km SV for Nørre Snede i lejer ved Grættrup og mellem Grost og Krejbjerg Gde. Brunkullene transporteredes til stationen pr. hestevogn. Også hertil har den høj rampe måske været anvendt.

Endelig havde HV en god vognladningskunde i Nørre Snede: Kjeldsens småkagefabrik, der daglig kunne fylde en godsvogn med kager til København.

Hovedbygningen i Nørre Snede havde fået en ejendommelig udvidelse, idet der i østenden var påbygget en forlængelse på et par meter, men kun i bygningens halve bredde og kun så høj, at tilbygningens tag kunne tjene som altan for beboerne på 1. sal. Ud mod perronen havde tilbygningen en dør og derover en besynderlig, lille stump tag som brystværn for altanen til denne side.

123. Thorlund hpl. Stedet betegnedes på kortet siden 1930'erne som Trb., men lignede ellers de øvrige stationer, blot manglede der et varehus, og bygningen var et fag kortere end standarden. På perronen stod indtil sidst i 1950'erne et 2-armet signal, der formentlig fjernedes, da persontrafikken ophørte. Iflg. køreplanen var Thorlund til det sidste fast standsningssted for alle persontog, og fik aldrig status som tm med slikkepind.

125. Ejstrupholm st. HV havde her - ligesom i Thyregod - fuld optagelse på DSB's station og havde således ikke selv andre bygninger her end den lille remise med tilhørende kulgård og drejeskive. Der var anlagt en kort perron 3 for HV's tog samt ikke mindre end to englændere af hensyn til HV: En til remisesporet og en til HV's hovedspors krydsning med skråforbindelsen fra DSB til læssesporets østende.

Ved HV's indkørsel var anbragt et enarmet signal suppleret med mærket for "farlige stationer" på grund af HV's ringe frie sporlængde på stationen.

HTB/HV's BYGNINGER

Den smalsporede HTB havde oprindeligt sit hovedsæde på endestationen i Tørring, mens man i Horsens ingen egen stationsbygning havde. Bygningen i Tørring

var meget større end banens øvrige stationsbygninger og adskilte sig fra dem ved en vis pompøsitet - og ved en sølsom blanding af forskellige vindues- og tagformer - se billederne, og bemærk f.eks. at der på vejsiden fandtes både spidsbuede vinduer og vinduer med cirkelbuer. Ikke blot var facaden prydet med vandrette bånd, der var også under tagkægget på den forhøjede midterdel en hel frise af murerglæde: en fremstående række XIXIXIXI-mønster hele vejen rundt. Taget var meget stumpvinklet - ca. 130° - og belagt med skifer.

Alle de oprindelige stationsbygninger lignede meget Juelsmindebanens bygninger: enkle, prunkløse énetagers huse i røde (eller gule?) mursten og med let stumpvinklet sadeltag (ca. 105°), belagt med skifer. De havde ingen gevækster af nogen art, såsom vinkeltilbygninger, karnapper, risalitter, frontespicer, kviste eller lignende, men var dog en anelse mere "pyntede" end HJJ's bygninger, idet de havde hjørnepiller (lisener), en stentykkelse fremspringende og 2 stenkænder brede, og disse kantmarkeringer fortsatte i gavlene helt op til spidsen under gavlundhængen. Det ene endefag med døren ud mod perronen var desuden afgrænset med en lisen, svarende til hjørnepillen. Der var (oprindeligt) en dobbelt fløjddør mod perronen i bygningens venstre ende, set fra perronen, og herover et halvrundt vindue (lunette) med tre lodrette sprosser. Soklen var beklædt med fladt tilhuggede kampesten.

De fem af stationsbygningerne var oprindeligt (næsten?) ens: til venstre dørfaget, der førte ind til ventesalen og i resten af facaden mod perronen 3 fag 2-rammede vinduer. Til højre for hovedbygningen fandtes oprindeligt en lille retiradebygning af træ, jf. det gl. billede fra Rask Mølle. Senere opførtes små, murede retiradebygninger med ensidig taghældning mod hovedbygningen og forbundet med denne ved hjælp af plankeværk eller (senere) mur, bag hvilken husets private gårdsplads og eventuelle udhuse befandt sig.

Uldum station var af lignende type, men noget længere. Den havde i begge ender et lisen-indfattet fag, til venstre forsynet med et 3-rammet vindue, til højre med den sædvanlige dobbeltdør, dog uden lunette over - måske på grund af en tidlig ombygning eller udvidelse (inden 1906). I Uldum lå et kombineret retirade- og udhus ved bygningens venstre ende. Det vendte gavlen (med retiradedøre) til perronen og havde rigtigt sadeltag. Skorstenen viser, at det også fungerede som vaskehus (med gruekedel).

Dortheasminde station var et særtilfælde ved banen, idet den var opført af den stedlige tagpapfabrik i 1899, efter at der i begyndelsen intet holdested havde været her, men fra 1892 et trinbræt med sidespor til et par lokale virksomheder. Stationsbygningen var i samme stil som banens øvrige stationer, inclusive den halvrunde lunette over dobbeltdøren, men huset havde foruden dørfaget kun to vinduesfag - og med 3-rammede vinduer, og der var også en lisen mellem de to vinduer. Ved bygningens højre ende var retiradebygningen sammenbygget med forbindelsesmuren og taget hældede bort fra perronen og kunne ikke ses udefra.

Endelig var den lille Kørup holdeplads noget for sig. Bygningen var her ganske lille, og havde foruden døren et vindue til perronsiden, men dog tre til vejsiden. Til gengæld fandtes et mindre, kombineret retirade- og udhus, placeret med gavlen ud mod perronen og i begge ender forbundet med hovedbygningen med en mur, så der mellem de to huse dannedes en lukket gård. Øst for hovedbygningen synes billeder fra 1920'erne at vise en gammeldags jordkælder til opbevaring af madvarer: En lav, græsbevokset høj med indgang i den ene ende - noget, der ikke var ualmindeligt dengang - ikke mindst hos folk, der levede under trange boligforhold og med en stram økonomi.

Et gammelt billede fra Ølholm station viser et meget lille varehus med sadeltag og med gavlen til sporet. Måske havde alle de oprindelige HTB-mellemstationer (minus Kørup) oprindelig sådanne små varehuse. For flere af stationernes vedkommende oplyses, at der opførtes nye varehuse senere, og alle steder var der i banens senere år større varehuse med langsiden til sporet, og standardtypen havde i midten en skydeport og på begge sider heraf et diminutivt vindue med 6 småruder, samt oprindelig et lignende vindue i hver gavl. I Dortheasminde fandtes et lidt mindre varehus af principielt samme slags, men uden vinduer på langsiderne, mens der i Ølholm var et meget større - både længere og bredere varehus af samme type, her med 4 vinduer i langsiden.

Ældre billeder viser, at varehusene oprindelig kun havde en smal traperron med en lille trappe optil foran skydeporten på sporsiden. Senere (i normalsporetiden?) fik de en smal betonperron, der fortsattes et stykke til venstre for varehuset og her dannede enden af en siderampe, hvis ene side dannedes af varehusgavlen, mens den anden udgjordes af en sædvanlig, stenbelagt jordskråning.

Standardvarehusene blev flere steder forlænget i den ene eller begge ender, så de efterhånden havde mange forskellige størrelser efter de lokale behov.

Smalsportidens stationer havde formentlig allerede fra starten en eller anden form for kvægfolde til kortvarig opbevaring af ankomende eller afgående svin eller kreaturer, men det eneste billede, der viser noget i den retning, er det gl. billede fra Uldum ca. 1906, hvor der synes at være en uoverdækket indhegning, måske suppleret med det i baggrunden viste skur, til "ventesal" for levende dyr. Efter normalsporets indførelse opførtes ved mange stationer ensartede kvægfolde med betonstøbte vægge op til en god m's højde og derover et tag, båret af istøbte T-jerns stolper og forsynet med blikplader samt træ"gavle" fra tagskæg-højde og op til kippen, se billedet fra Lund st. 1964. Herpå ses også den ved den ene ende anbragte kvægrampe, hvorpå dyrene skulle gå til og fra godsvognene. Bemærk, at rampens høje ende kunne lukkes med små låger. Nær folden anbragtes flere steder en af de gamle smalspor-vognkasser til opbevaring af kvæggitre (til skillerum i folden eller i kreaturvognene) samt andet tilbehør til kvægtransporterne: kæder, tovværk etc.

Ved Krondal og Thorlund fandtes - såvidt man kan se på fotos fra banens seneste år - betonstøbte svinefolde uden tag, men med tilhørende rampe. Andre steder, f.eks. Kørup, fandtes kun rampe, men ingen fold, og enkelte stationer havde, i hvert fald i de senere år, slet ingen kvægfaciliteter, det gjaldt i hvert fald Tørring og Dortheasminde.

De nye stationsbygninger på strækningerne Tørring-Thyregod og Rask Mølle-Ejstrupholm var noget bredere og højere end de gamle bygninger, men også de nye var beskedne og prunkløse huse med rent rektangulær grundplan og uden andre gevækster end en diminutiv udkigskarnap på perronsiden. Den var så beskedent, at jeg længe kun opfattede den som et åbentstående vindue, jf. billederne. Vinduerne var overalt 2-rammede og vinduesarealet var ret lille, så husene kunne virke noget skumle efter vore dages begreber - men varmøkonomisk var det en fordel, sammenlignet med senere tiders glasorgier fra den periode, hvor olien var billig og ingen drømte om, at den kunne slippe op en dag.

De nye huse var af røde sten uden murpyrdelser af nogen art. De havde tegltag med lidt højere rejstning end på de gamle - ca. 90° topvinkel - og taget var halvt afvalmet i enderne. Ved al-

le bygningerne lå et retirade- og udhus med gavlen til perronen og forbundet med hovedbygningen ved en mur både til perronen og til vejsiden, idet udhuset havde samme længde som hovedbygningens bredde. Udhuset havde valmtag og samme tagvinkel som hovedbygningen. De fleste af stationerne havde udhuset til højre for hovedbygningen, set fra perronen, men nogle var spejlvendte i forhold hertil. Syv af stationerne havde samme størrelse bygninger, noget længere end HTB-standardens, mens de to sidste, Thorlund og Krondal, havde mindre bygninger og kun betegnedes som holdepladser, jf. Kørup på den oprindelige HTB.

Bygningen i Thorlund var nærmest en afkortet udgave af standardbygningen og havde også halvvalmet tag og standard-udhus. Derimod var Krondal-bygningen så kort, at man ikke havde ofret valmtag på den - og heller ikke på udhuset, som iøvrigt lå ret tæt på hovedbygningen, så den dannede gårdsplads her var meget beskedent. Bygningerne lå her på falden langt fra sporet og tilkørselsvejen endte direkte på perronen. Bygningerne lå nemlig lige på kanten af en mindre skrænt, og man havde sparet en yderligere opfyldning ved at kombinere vej og perron. Der lå iøvrigt på perronen - som det ses på billederne - et fundament, hvis anvendelse er uklar. Der er opkastet den hypotese, at der kan have ligget en lille ventesal, og at bygningen slet ikke er stationsbygning, men baneformands-hus el.lign. Er der nogen blandt læserne, som har en forklaring på dette mysterium??

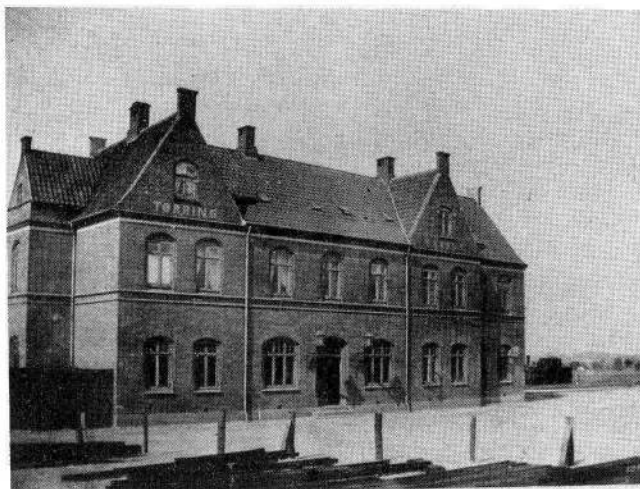
Ved alle standardstationerne fandtes et ret beskedent varehus med kvadratisk grundplan og næsten fladt pyramidetag, belagt med tagpap. De havde alle en ret bred rampe foran porten mod sporet. Thorlund og Krondal havde intet varehus, men ved Krondal fungerede en gl. smalspor-vognkasse på lignende måde.

Enkelte varehuse ved de nye stationer blev senere udvidet, og måske var varehuset i Nørre Snede allerede fra starten større end de øvrige.

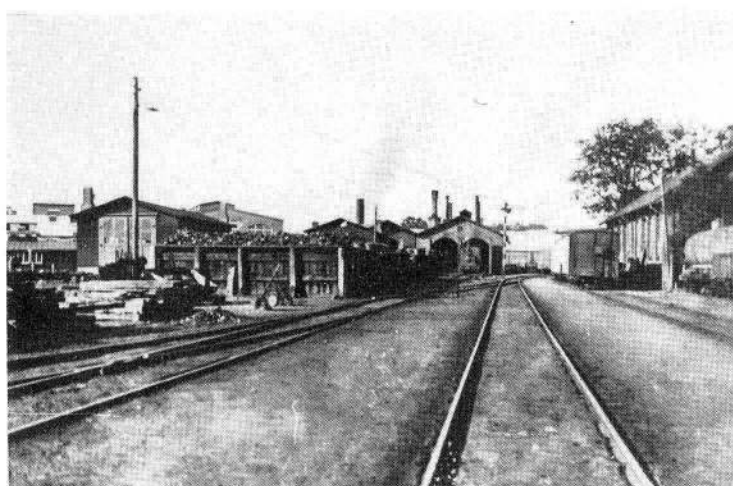
H. Alkjær

Artiklen om HTB/HV må desværre deles i to. Næste gang følger bl.a. materiellets historie samt yderligere mange billeder fra strækningen, idet vi denne gang kun nåede godt halvvejs med dette projekt.

Skulle De have bemærkninger om vor behandling af emnet, så skriv til redaktionen. - Tak.



Horsens privatbanestation, smalsportiden (arkiv PT)



Horsens, stationsterræn HTB/HBJ (arkiv PT)



Bygholm, skilteskoven 1957 (PT)

LINIEBESKRIVELSE

Da jeg kørte med HV for sidste gang, i hvert fald med et ordinært tog, var det på det tidspunkt, hvor persontrafikken var ophørt. Et par personførende godstog var nu den eneste trafik på hverdage - om søndagen kørtes der naturligvis ikke. Det ene personførende gods-

tog forlod Horsens allerede kl. 06.15 med ankomst til Ejstrupholm nøjagtigt 2 timer senere. Kl. 12.35 vendte det næsen hjem, det blev faktisk vendt i Ejstrupholm, når det som oftest var en motorvogn, der trak toget. Der var nemlig kun førerum i den ene ende. Dette tog var atter i Horsens kl. 14.45. Det næste personførende godstog

havde en noget senere afgang, kl. 08.40 med ankomst til Thyregod kl. 11.45, altså lidt længere køretid end det første tog. Turen til Thyregod var 4,2 km længere og havde en station mere end grenen Rask Mølle-Ejstrupholm havde. Strækningen fra Horsens til Thyregod var 43,1 km lang.

Der er nu gået mere end 20 år og når jeg mindes turen står den altid for mig i kontrasterne tegn. At køre fra det fede østjyske landskab op til den jyske højderyg med heder, plantager og moser var en særpræget naturoplevelse.

Jeg mødte op i god tid før togets afgang så jeg havde tid til at se mig om. Som altid blev man godt modtaget på Horsens Privatbaner. Uden videre fik man lov til at færdes på banens område. Man kunne studere materiellet i remisen og var der noget man gerne ville have oplysning om, var der altid et venligt personale til at svare.

Som tidligere nævnt var toget til Ejstrupholm kørt kl. 06.15 og det var tog 281. Mens dette tog var postførende fra Horsens til Nørre Snede, var tog 263 (det jeg skulle med) ikke-postførende. Tog 263's op-rangering voldte ikke de store problemer: Forrest havde vi LM 116, en Triangel-motorvogn fra 1929, ex HV M 11, men fra 1952/53 omlitret til LM 116; 125 hk Leylandmotor, 35 pladser (da jeg stod foran på hele turen og der ingen rejsende kom til undervejs, blev pladserne ikke benyttet), vægt omkring 15 t. Efter LM 116 kom en brunmalet Q-vogn til stykgods og sidst en lukket, hvidmalet godsvogn med bremsehus. De lokale vidste vel at toget kørte, men alle andre levede i lykkelig uvidenhed herom, da DSB's køreplan (den store til 1 kr.) ikke nævnte ét ord om tog 263, forøvrigt var strækningen også slettet på oversigtskortet foran i planen. Det var altså ikke noget særlig opreklameret tog, der skulle rulle afsted.

Præcis kl. 08.40 kørte vi så mod Thyregod. På de første kilometre kørte vi parallelt med DSB - ud til Bygholm trinbræt, hvor privatbanen og DSB tog hver sin retning. Helt til Lund virker planum meget bredt, men det har sin årsag. Indtil persontrafikken på HV blev nedlagt havde HV og HBS hver sit spor mellem Horsens og Lund. Derfor var planum anlagt for 2 spor, nu var der kun ét tilbage, for med de to togpar daglig på HV, var der ikke mere trafik end at man kunne "låne" HBS' spor

uden at genere denne banes toggang. Denne omlægning skete i 1958/59.

Bygholm trinbræt opkaldt efter herregården af samme navn, var en slags forstads-stoppested. Da jeg så det på denne tur var det noget mere primitivt end det senere blev. I HBS' sidste år var det blevet til en noget mere rigtig perron, med rækværk og rigtig perronkant. Det var lavet pæne beplantede skråninger og ukrudtet havde man fået bugt med. Samtidig var byen rykket godt herudad, så det lidt landlige præg helt var forsvundet.

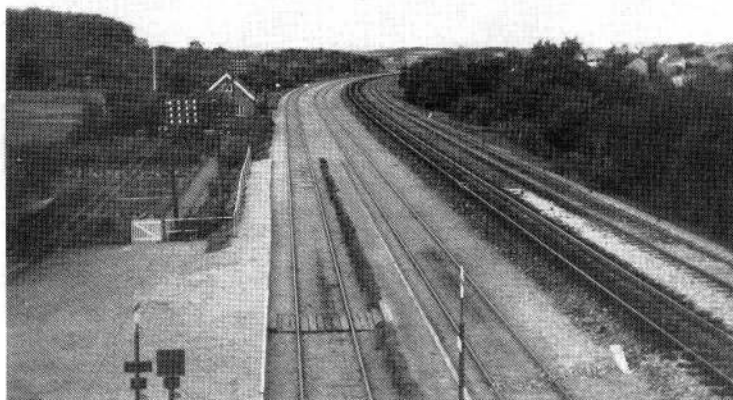
Fra Bygholm og videre mod Lund var terrænet næsten fladt som en pandekage. I svage svingninger drejede banen mere vestover, men løb dog stadig mest mod nord samtidig med, at den løb næsten parallelt med landevejen mod Brødstrup. Fra toget kunne man flere steder se Hansted å, der snoede sig gennem nogle engarealer bag hvilke man kunne se nogle højdedrag, Egebjerg, hvor Horsens vandværk er beliggende.

Ved km 6,3 nås så kl. 08.50 Lund efter en landskabsmæssigt ikke særlig seværdig tur. Lund station var på det tidspunkt, hvor jeg foretog turen, jernbaneknudepunkt, hvilket bevirke- de, at den havde et for en privatbane ret interessant spornet bl.a. med en "Engländer", hvilket ikke ret mange andre privatbaner har kunnet prale med.

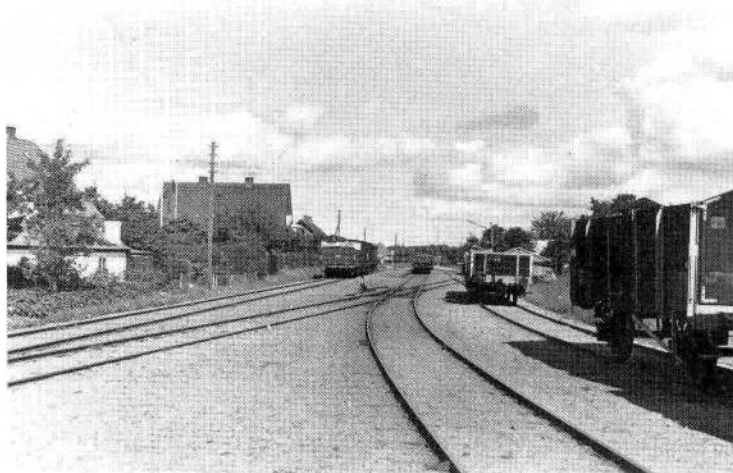
Bygningen, der lignede de øvrige på strækningen, kunne godt minde om et stuehus på en mellemstor bondegård; den var opført af mursten og havde skifertag.

Vi er nu kommet ind i Tamdrup sogn, hvor der er hele 3 stationer, men ingen med sognets navn, ikke engang et trinbræt har fået æren. Årsagen kan være, at der på Hjørring-Hørby banen var et trinbræt, der hed Tamstrup. Dette ville måske bevirke for stor navnelighed at kalde en station her i sognet for Tamdrup.

Selve Lund by ligger tæt op til landevejen til Horsens og der er så småt ved at komme en del nye parcelhuse i byen. Byggegrundene har nok været billigere at købe derude end tættere ved Horsens, og så er man flyttet herud. Men det reddede nu ingen af de to baner, der havde station her, at der var kommet flere mennesker til at bo i Lund - årsag, ganske givet bilen. Der er faktisk to byer her, Lund er den ene, Vinten den anden, men det virker som én lang by, idet bebyggelsen fra de 2 byer har



Bygholm, set fra broen, mod Lund (Just Andersen)



Lund, indkørsel fra Kørup (Just Andersen)

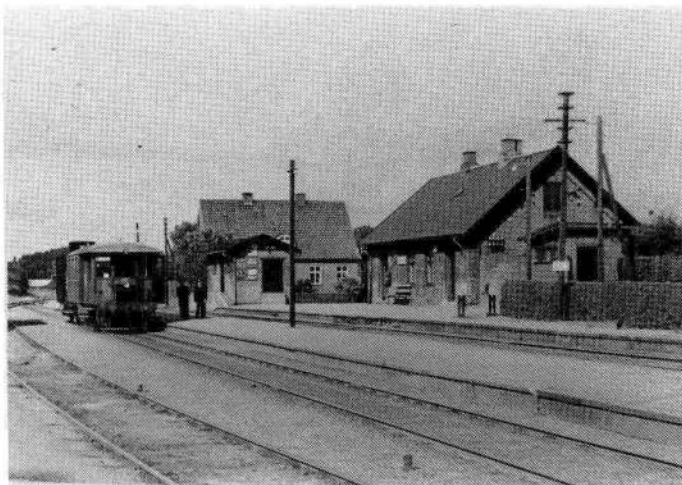


Lund i gamle dage, ca. 1906? (Arkiv PT)

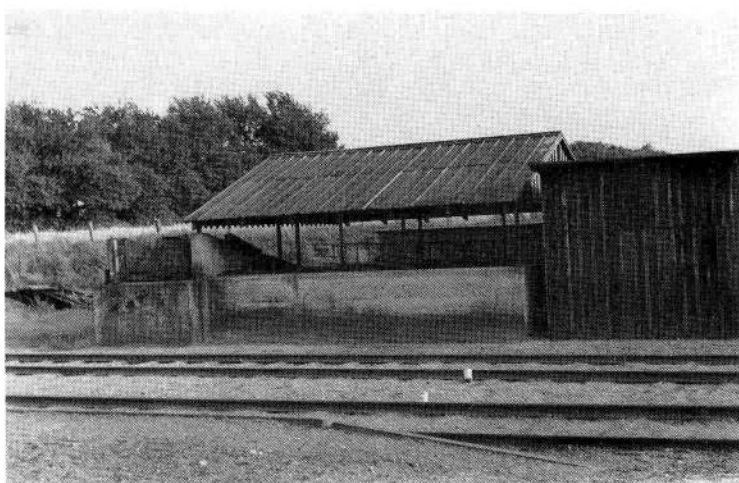
nået hinanden. For øvrigt blev stedet for mange hundrede år siden kaldt "Wintelund".

Mens HBS forlader Lund med retning mod nord (og drejer mod højre), svinger HV til venstre i sydvestlig retning. Kl. 08.55 forlader vi stationen og på vej mod den næste station ses Tamdrup kirke, hvis beliggenhed på en høj bakke bevir-

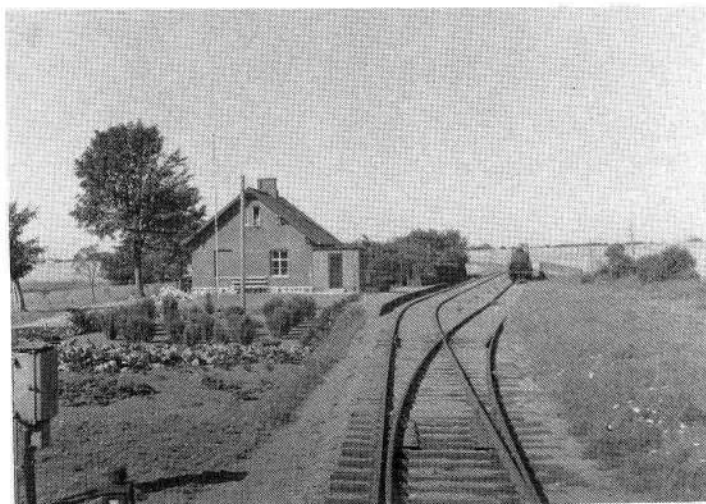
kede, at den i gamle dage blev brugt som sømarke af skibe, der besejlede Horsens fjord. Kirken er forøvrigt en af landets ældste, bygget af frådsten mellem 1050 og 1100. I kirken stod et af de berømte gyldne altre som Nationalmuseet nu har indlemmet i sine samlinger, så det gyldne alter, der står i kirken i dag er en kopi. Kloge-



Lund, 1957 (arkiv SAG)



Lund, kvægfold og rampe, 1964 (hol)



Kørup, 1959 (J.G.)

ligt holder banen sig i passende afstand fra de høje bakker ved Tamdrup kirke og Kørup holdeplads i km 8,3 nås kl. 08.59.

Holdepladsen lå ensomt med næsten ingen bebyggelse i nærheden. Selve stationsbygningen er som de øvrige, men ikke ret stor. Den er skæmmet af en lille tilbygning som nok er opført

af de nye ejere, idet banen solgte bygningen til private i 1958.

Der var sidespor med skifte i begge ender, og den dag da jeg var med toget, holdt der en ensom tankvogn på sidesporet. Det var et særsyn, for næsten ingen andre stationers sidespor havde hensatte vogne.

Fra Kørup, hvor vi forøvrigt

ikke stoppede, videre forbi Vrønding Østermark, men dette trinbræt er næsten ikke til at se. Et stoppeskilt samt noget der ligner en sammensunken jordbunke er det eneste, der er tilbage. Man skulle næsten på forhånd vide, at der skulle ligge et trinbræt her, ellers tror jeg ikke man ville opdage det.

Banen er nu så småt ved at stige op mod den jyske højderyg. Og så nås Vrønding i km 10,9 kl. 09.04. Vrønding ligner dog en stationsby i modsætning til det øde Kørup. Her er da forsamlingshus, telefoncentral, skole og et bibliotek, en filial ganske vist, men alligevel. Bygningen ligner de øvrige og er i mursten og skifer. Bortset fra stationsskiltet er her skiltet, der viser, at her er postekspedition og så er der på samme mur et blikskilt, der reklamerer for ugebladet "Hjemmet". Sidstnævnte skilt går igen på alle stationer. Mange stationer var før i tiden oversåede med sådanne skilte, der reklamerede for alt muligt: Richs, ugeblade, tøj o.s.v.

Døren fra perronen til stationslokalerne er som på de andre stationer en dobbeltdør, hvorover der sidder en halvcirkelformet rude - romansk stil - det giver de små stationer et helt "pompøst" præg. Varehuset ligger på samme side som stationsbygningen, men et stykke fra denne. Sådant faktisk alle de små landstationer bygget. Størrelsen er dog lidt varierende.

Kl. 09.08 ruller vi videre, tempoet er adstadigt, højst 45 km/h. Vi ser for sidste gang den højtliggende Tamdrup kirke og forlader sognet af samme navn for at komme ind i Hornborg sogn, hvor den næste station Flemming (km 13,6) ligger. Vi er da kørt igennem et landskab med små bakker og små skovområder og retningen har været stik vest. Klokken er 09.13 og først om 5 minutter skal vi videre. Selvom der er gods, som regel småpakker, til hver station, er der så megen tid på stationerne og til kørslen, at toget skal passe på ikke at komme for tidligt frem; her kæmper man ikke med forsinkelser. Indtil 1934 var det muligt i beretningerne at se, hvor meget gods og hvor mange personer, de enkelte stationer havde. Ser man på de andre stationers tal sammenlignet med Flemmings, hører denne station til i den bedre ende.

Flemming er en typisk privatbanestation ved en lille by, hvor en bank, et andelsmejeri, en efterskole og et postkontor

på stationen - en telefoncentral er hovedhjørnesteinen i det daglige. I området omkring Fleming er jorden god landbrugsmæssigt set, men landskabeligt er det ikke de store skønheder, der bydes på. Det lidt ensformige landskab skifter først karakter kort før Rask Mølle i km 16,8, hvor banen kort før byen går igennem en ganske køn egn. Jeg synes her er kønt fordi jeg altid har syntes, at banen og skov klæder hinanden, ihvertfald når man fotograferer.

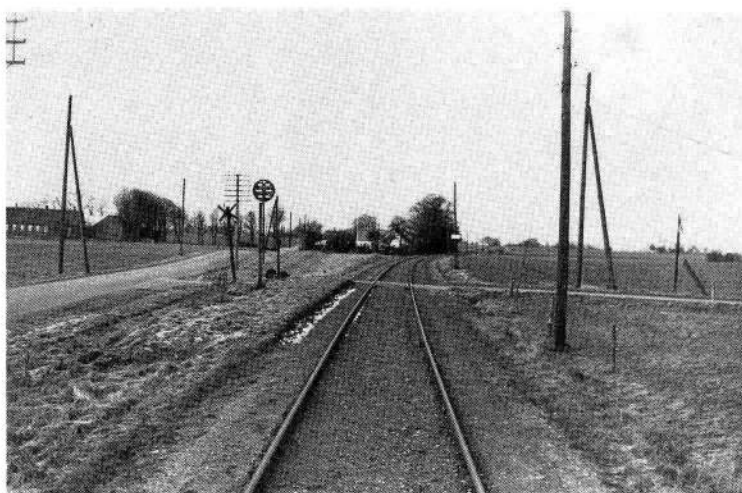
Efter forholdene er Rask Mølle en stor by. Da jeg passerede byen på turen i 1959 med HV var der næsten 350 indbyggere. Her er en del småindustri og håndværk. Kommunkontoret ligger i Rask Mølle selvom sognet hedder Hvirring sogn og har en by med kirke af samme navn. Hvirring by ligger midt i sognet, Rask Mølle i udkanten mod syd, så Hvirring by havde vel nok været mere centralt beliggende for sognets indbyggere, men Rask Mølle - er det banens skyld? - er den største. Her er skoler, bibliotek, sparekasse og bank, sportsplads, biograf, gartnerier, rutebilstation m.m. og vil man have mel af sit korn er der minsandten også en motormølle. Pæn og hyggelig lille by. Men stationen er det primære for mig. Vi er der kl. 09.23 og har hele 7 minutter til rådighed. Togpersonalet til at losse og læsse, og jeg til at se mig omkring. Her er en remise med drejeskive foran, men kun ét spor. En udbygning på remisen kunne tyde på, at her også har været værksted - i 2 etager - men det er en saga blot nu. Stationsbygningen ligner de andre i størrelse. Op ad muren vokser slyngroser, der giver bygningen et idyllisk præg. Stationsarealet er ganske stort og stadig med mange spor og -skifter og her er minsandten også en "Engländer". Men Rask Mølle er jo også forgreningsstation - herfra udgår linien til Ejstrupholm. Ved udkørslen fra stationen mod vest er der håndbetjente bomme, og når man står ved bommen og ser mod Horsens virker hele området ganske kønt. Roser op ad stationsbygningen og hele venstre side af stationspladsen omgivet af skov helt ud til banen.

Egentlige turistattraktioner er her ikke. En nærliggende hovedgård hedder Rask - men den har ikke givet navn til byen, som kan føres helt tilbage til 1492. Hovedbygningen er ganske enkel og ligger idyllisk med kønne træer omkring volde og grave.

Fra Rask Mølle drejer banen



Kørup, 1962 (Just Andersen)



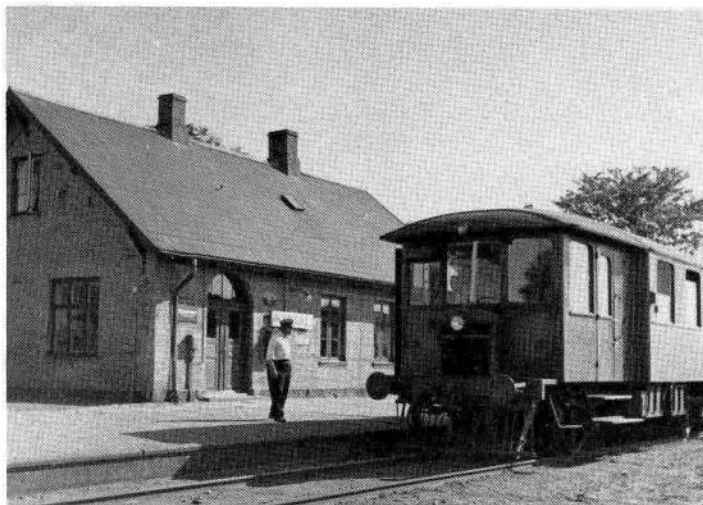
Vrønding Østermark, 1962 (Just Andersen)



Vrønding, 1962 (Just Andersen)

mod syd og lige efter udkørslen er vi igen i Hvirring sogn. Ingen opsigtsvækkende landskabelige særpræg før vi når Dortheasminde i km 19,4 kl. 09.37, hvorefter der ifølge planen er 10 minutters ophold. Byen består af nogle gårde og huse. Stationen ser ud som de øvrige, bygningsmæssigt set. Her er forøvrigt sidespor til en tag-

papfabrik, hvor et par tankvogne med tjære er henstillet. Igennem årene har denne fabrik givet en del gods til og fra banen. I forhold til sin beliggenhed er det en ret stor industri, der er igang her. Der har forøvrigt også en gang været et teglværk, men om der har været sporforbindelse til dette tør jeg ikke sige. Stationen er



Vrønding, 1959 (J.G.)



Flemming, 1962 (Just Andersen)



Flemming, 1959 (J.G.)

i samme stil som de øvrige, selvom den er bygget lidt senere, men lidt mindre, her har aldrig boet ret mange mennesker, og bortset fra nogle arbejderboliger har her aldrig været tale om en egentlig by. Ikke langt fra Dortheasminde kan en af Danmarks største sten ses, efter sigende er den på ca. 100 m³. Eggen er god

til frugtdyrkning og den er berømt for sin høst af gode æbler.

Fra Dortheasminde til næste station er der kun 900 m, men vi når på den korte strækning ind i et nyt amt nemlig Vejle. Her er ret fladt, men det fornemmes dog, at vi nærmer os Gudenåen, der er grænse"flod" sammen med Lilleå til Skander-

borg amt. Vi har 3 minutters køretid hvilket svarer til ca. 18 km/h. Det varer kun et øjeblik, så er vi i Uldum (i km 20,3) lidt før ordinær ankomsttid kl. 09.50.

Bygningen er her større end den foregående, men stationsarealet er så stort at noget tyder på at der engang har været flere spor. Man kan godt mærke at Uldum er en rigtig privatbanestationsby af de lidt større. Der er omtrent 750 indbyggere, en meget stor by efter forholdene. Uldum præges stærkt af folkehøjskolen af samme navn. Den er kongerigets ældste, oprettet i 1849. Her er også en gammel kirke med tårn fra slutningen af forrige århundrede, men ellers er der ingen interessante turiststeder. Her er selvfølgelig bank og sparekasse (de er alle steder), mejeri, kro og afholdshotel, bibliotek, plejehjem o.s.v., altså alt i alt en "rigtig" by. Selvfølgelig er her også forretninger og en mindre møbelfabrik. Holdetiden er 8 minutter.

ML 116 behøver ikke at anstrenge motoren, her er ingen stigning, men lidt nord for banen skråner det ned mod de enge, småsøer og sumpe, der omgiver Gudenåen og som hedder Uldum kær. Her har man også gravet (graver?) tørv under 2. verdenskrig, idet det tydeligt fremgår, at nogle af småsøerne er gamle tørvegrave.

Kl. 10.04 er vi i Ølholm der ligger i km 24,5 og har 10 min stop her. På vejen har vi passeret Hesselballe trinbræt. På turen mod Ølholm mærkes det, at banen stiger; terrænet er temmelig kuperet med flere betydelige højdedrag bl.a. Fruebjerg på 110 m. Vi er kørt i sydvestlig og vestlig retning og banen har haft et ret kurvet forløb. Selve stationen er som de øvrige. Dens beliggenhed virkede noget afsides i forhold til den by, den er opkaldt efter, og ligesom Lund var en langstrakt sag.

Som så mange andre småbyer lægger man sig gerne langs en landevej, her den gamle hovedvej 13 (Vejle-Viborg). Her er lidt forretninger og småhåndværk, et par vognmænd, men mandskabet er her flere fabrikker - som dog vist ikke gavner banen ret meget. Her var en chokoladefabrik, et par møbelfabrikker med tilsammen 150 ansatte, maskinfabrik og en cementvarefabrik. Her er også kro og forsamlingshus. Ikke langt fra Ølholm ligger et gods "Hovedgård", der kan føres helt tilbage til 1400-tallet. Hovedbygningen er af nyere dato og ligner nærmest en stor proprietær-

tærgård. Men den har en meget smuk beliggenhed på en bakke.

Kl. 10.14, igen præcist, rullede vi ud af Ølholm og følger nu hovedvej 13 i nordvestlig retning lige til Tørring. Banen holder sig klogeligt fra det nogle steder ret sumpede Uldum kær, der som nævnt gennemskæres af Gudenåen. Man har her haft rigelig og god tørvejord som er blevet udnyttet gennem mange år. Landmændene er især glade for det hø, man kan høste her.

For en del år siden var det ganske almindeligt at se store mængder storke her, som netop i Uldum kær fandt de fødeemner de havde brug for. Det skulle dreje sig om adskillige hundrede fugle. Alene i Ølholm skulle der have været 70 beboede reder. Nu er det sjældent at se storke, og jeg så ingen, da jeg passerede området med toget.

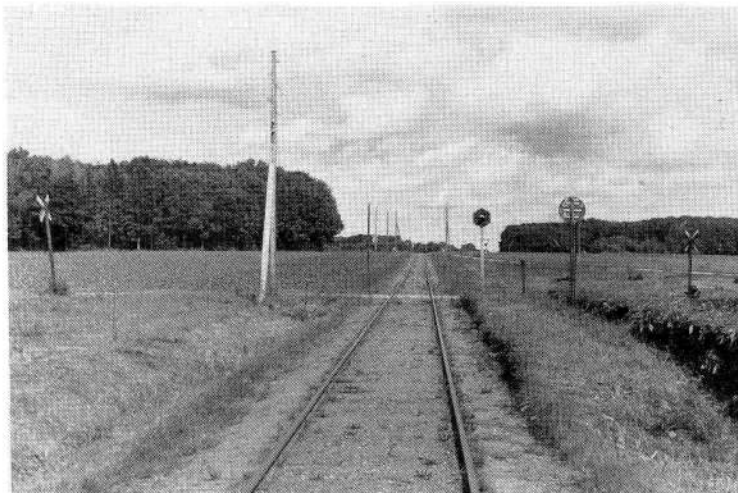
Halvvejs mellem Ølholm og Tørring forlader vi igen Vejle amt og er atter i Skanderborg amt. Og så er vi i Tørring kl. 10.20 (km 27,8), og har hele 13 minutter til at se os om i. Det er jo banens gamle endestation før den blev normalsporet og forlænget til Thyregod. Bygningsmæssigt og størrelsesmæssigt er det en helt anden type station vi møder her, sammenlignet med de øvrige stationer på strækningen, den virker helt pompøs. Om man så kan lide stilen er en anden sag, men den ligner da en stationsbygning i en mindre købstad. Spornettet er ikke, hvad det har været. Optagne skinner, der stadig befinder sig på pladsen, viser, at man har revideret spornettet og efter arealets størrelse må man være gået meget radikalt til værks. Henne i den ene ende - den vestlige - har der været en drejeskive. Sådan set er den der endnu, men der er ikke meget der tyder på, at den kan anvendes mere - er det et levn fra smalsporstiden? Hovedbygningen er den oprindelige fra banens åbning og den virker noget øde. Med det ene togpar om dagen er det i hvert fald ikke jernbanens rejsende, der slider på bygningen nu.

Banen åbnedes jo for drift i 1891 og hovedkontoret fik ophold i bygningen. Men da banen fra at være metersporet i 1929 blev normalsporet, flyttede man hovedkontoret til Horsens, og derfor kom man faktisk til at råde over en alt for stor bygning.

Fra 1891 til 1951 havde man ikke gjort noget ved bygningen bortset fra nødvendige småreparationer, og den var faktisk blevet meget medtaget af tidens

tand. Derfor foretog man en modernisering i 1952, hvor lokalerne blev moderniseret for den formidable sum af 46.000 kr., hvoraf Tørring kommune betalte de 8.000. Man havde nu fået en noget mere tidssvarende bygning, og den var efterhånden også blevet rutebilstation. Den skarpsindige læser har måske bemærket, at 60 år fra 1952

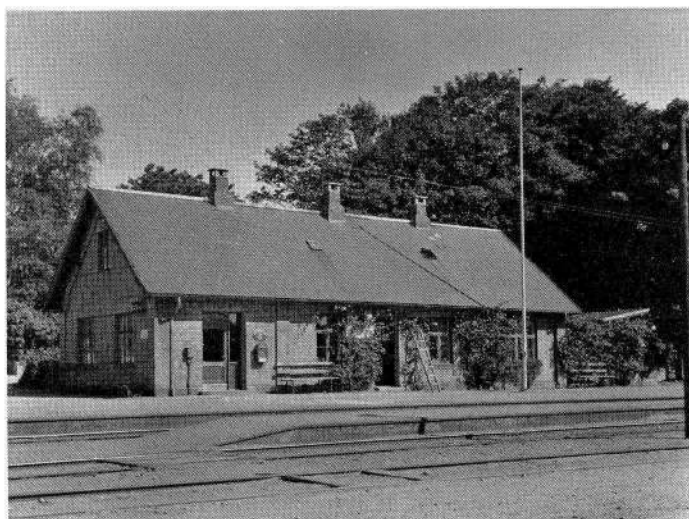
svarer til året 1892, men banen åbnede i 1891. Regnestykket passer nu alligevel, for stationen var ikke færdig til tiden, og bygmesteren fik den først færdig i 1892! For denne forsinkelse måtte han af med en større erstatning. Jeg var selvfølgelig inde at se på stationen og må med skam melde, at jeg ikke var ligefrem imponeret og



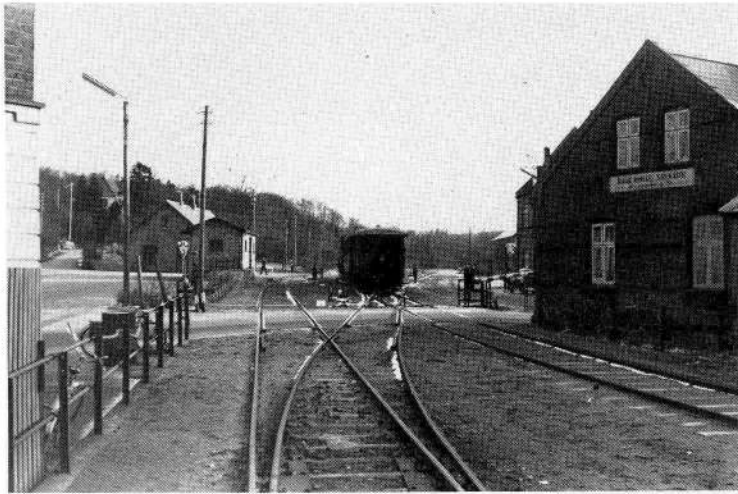
Honum skov, 1962 (Just Andersen)



Rask Mølle ca. 1900 (arkiv PT)



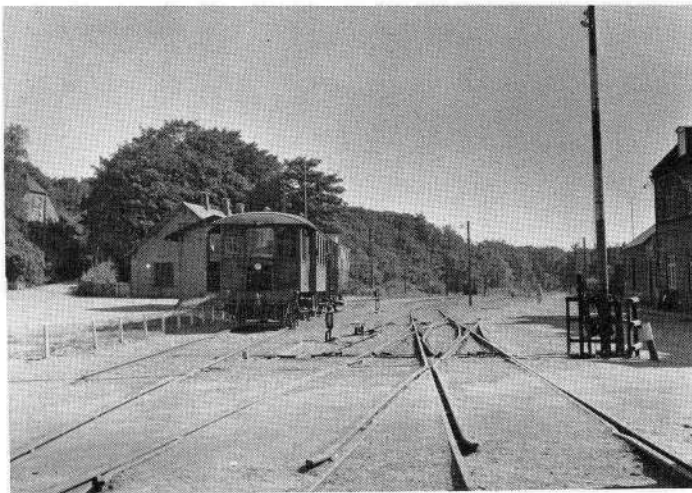
Rask Mølle, 1959 (J.G.)



Rask Mølle, 1962 (Just Andersen)



Rask Mølle, ca. 1957 (arkiv SAG)



Rask Mølle, 1959 (J.G.)

kan altså ikke dele den begejstring man i 1952 - dagen var den 23. oktober - udviste ved en større sammenkomst, hvor flere talere udtrykte stor glæde og tilfredshed med moderniseringen. "Moderniseringen", det er nok her hunden ligger begravet; den svarede ikke i stilen til bygningen, men den slags ting tog man vist ikke

så tungt på i 1952.

Vi havde god tid, så jeg nåede også over i Tørring boghandel, der minsandten havde et par postkort af stationen. Det stod der nu ganske vist ikke på kortet, men derimod "Tørring anlæget". Ved at se nærmere på kortet, der var af noget ældre dato, tydede det på at en del af anlægget var fjer-

net, en mindre bygning nedrevet og den plads, der derved fremkom, blev rutebilernes.

Ved banens fremkomst opstod der et nyt byområde, og man kalder stadig den ene del af byen for Gammel Tørring, mens den anden hedder Tørring Stationsby. Indbyggertallet er ca. 1400. Egnen er ret køn og mange, der skal på kanotur på Gudenåen, starter her. Kirken er gammel med et ejendommeligt ottokantet spir med kuppel på tårnet. Inde i kirken er der interessante kalkmalerier. Nær byen ligger gården Storgård, der kan føres langt tilbage i tiden. Nær den smukt liggende gård lå i middelalderen den oprindelige gård, kaldet Løvekulen. Navnet siger vist alt om de mennesker, der har holdt til her. Jeg skal forskåne læseren for en opremsning af forretninger og erhverv, for selvfølgelig findes alle slags forretninger i en by af denne størrelse. Der er også småindustri. Det undrede mig at der i de byer vi passerede her er så mange møbelfabrikker - her er 6. Også nutiden har holdt sit indtog i byen, man har fået fjernvarmeanlæg, der både kan varme biograf, politistation, hvilehjem og hoteller op.

Kl. 10.33 er vi atter på vej og er derved kommet ind på den strækning, banen blev forlænget med i 1929. Nu stiger banen stærkt, vi er på vej op mod den jyske højderyg. Samtidig skifter naturen stærkt karakter. Hvor vi før kørte i et udpræget frodigt østjysk landskab, kører vi i næste øjeblik ind i den vestjyske barske og langt mere golde natur, hvor heder og nåleskovsplantager bliver mere og mere almindelige. På vejen passerer vi Hustrupvejen trinbræt beliggende helt fantastisk øde.

Bentøjet skal være i orden, her er ingen perron, men det fra andre privatbaner kendte stoppeskilt er her dog. Det har i hvert fald ikke været trinbrættet for ældre mennesker, men det har måske også mest været brugt af skolebørn!

I en anden artikel har jeg nævnt, at man ved Horsens privatbaner ikke brugte ordet trinbræt men derimod "stoppested", og i tjenestekøreplanen står yderligere: "er midlertidigt etableret ved ..." med streg under midlertidigt, hvilket igen betyder, at man meget hurtigt kan nedlægge det igen, hvis passagertallene ikke svarer til forventningerne.

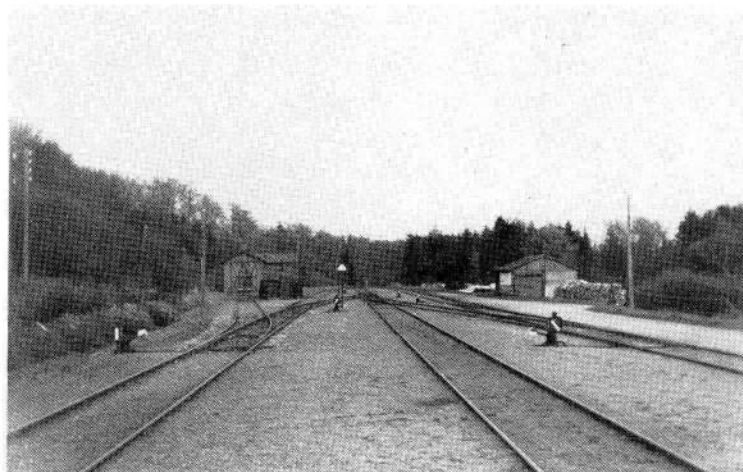
Efter en kurve, hvor banen fra vestlig retning nærmest svinger i sydlig retning, når vi Vonge (km 32,6) kl. 10.41

efter at vi dog lige før stationen igen har fået kurs mod vest. Det er tydeligt at se på stationsbygningen, at den er af yngre dato end dem vi hidtil har set på banen. Den er opført af røde mursten med rødt tegltag. En mur af røde sten gemmer bag sig en lille gård og ender ved en mindre tilbygning, der bl.a. huser toiletter, og som ligger vinkelret på hovedbygningen. Stationsmesteren har en nydelig have og så frodig, at man ikke skulle tro at det var muligt at få så mange stauder til at gro i den sandede jord. For enden af denne have og hvor perronen ender i vest ligger varehuset, og det ser ud som om det trykker sig lidt mod jorden, nok fordi det har fladt tag. Her er stadig overhalingsspor. Vi er forresten kommet tilbage til Vejle amt et sted på turen mellem Tørring og Vonge.

Kl. 10.45 kører vi videre gennem et landskab, der virker mere og mere øde. I bløde buer snor banen sig gennem området, hvor der er det store udsyn.

Småbulede bakker med spredt træbevoksning, hovedsagelig nåletræer, og lyng afløser mere og mere de egentlige landbrugsarealer. Vi kører stadig i vestlig retning og er nu oppe på den jyske højderyg. Kl. 10.51 er vi i Kollemorten (km 35,8). Stationen er som den i Vonge, men kun det enlige hovedspor er tilbage. Hvor er her øde! Ingen mennesker ses. Men vi er kommet til en egn, der naturmæssigt er værd at besøge.

Tæt ved Kollemorten finder man Hærvejen - på andre lokaliteter hedder den Oksevejen - som i gammel tid var hovedvejen fra Slesvig op gennem Jylland. Særlig i området nord for Kollemorten fører Hærvejen gennem noget af den smukkeste og mest storladne natur i Danmark. En af grundene er vel det meget kuperede område med højder på op til 138 m. Tæt ved Hærvejen har vi også vandskellet, der - mere eller mindre bugtet - går op gennem Jylland. Tinnets krat, der består af ege, er et meget besøgt turistområde - desværre tror jeg ikke at turisterne har benyttet banen ret meget - og her ved krattet springer to af Jyllands floder frem: Skjern å og Gudenaen. De udspringer kun ca. 200 meter fra hinanden, men på hver sin side af vandskellet, så den ene løber mod vest, den anden mod øst. Udspringene er iøvrigt meget vanskelige at finde. Margrethediget ligger ikke langt fra Tinnets. Dette dige var en slags fæstning, der med en ca. 500 m lang vold med



Rask Mølle, 1958 (Just Andersen)



Dortheasminde, 1959 (J.G.)



Dortheasminde, 1962 (Just Andersen)

grave og ca. 2 m høj, havde til formål at kunne spærre Hærvejen. Af de ca. 300 km hærvej mener jeg, at området omkring Kollemorten er noget af det smukkeste.

Men også Øster-Nykirke, der kan føres tilbage til i hvert fald 1200-tallet, er værd at besøge, om ikke for andet så for udsigtens skyld. Dens oprinde-

lige del er bygget af kvadersten, det gode gamle jyske materiale. Kirken ligger på en 130 meter høj banke og kan ses langt fra. Men udsigten fra kirken er helt enestående; man ser ud over et storslået hede-landskab med dybe dale mellem bakkerne.

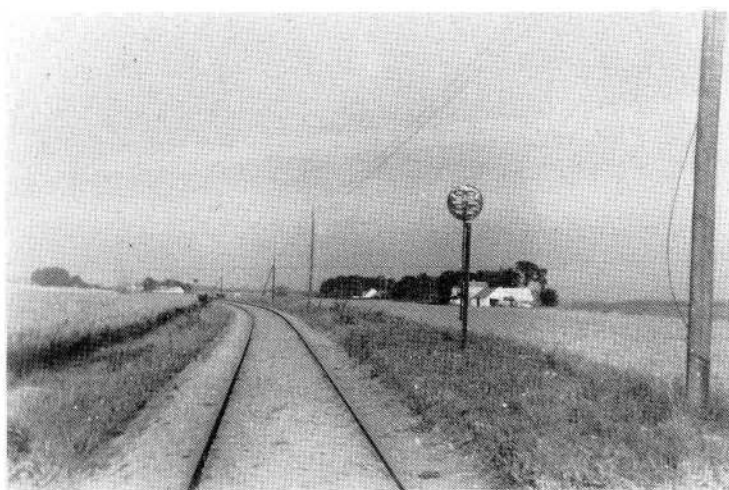
Kl. 10.55 ruller vi videre, nu nærmest i nord-nordvestlig



Uldum, gl. postkort (arkiv PT)



Uldum, 1959 (J.G.)



Hesselballe, 1962 (Just Andersen)

Her er ret kuperet og de to søer er meget søgte som badesteder, og man camperer ivrigt i området. Søerne er gamle tunneldage med meget stejle skovbevoksede skrænter. Vesterlund, som stationen er opkaldt efter, er faktisk den eneste by i sognet. Her er skoler, bibliotek og forsamlingshus. Vi er kommet længere vestpå i de egne, hvor spiritus ikke rigtigt er "in", så hotellet er et afholdshotel. Her er også en ungdomsskole. Vester kirke som sognet er opkaldt efter ligger i ensom majestæt nogle kilometer fra Vesterlund.

Ved stationen er der ikke meget at se på så holdetiden på 4 minutter er mere end rigelig og kl. 11.07 kører vi ud på sidste etape af denne strækning. Lige efter Vesterlund station drejer banen igen ret mod vest. Selvom banen fra udgangsstationen er kravlet næsten 100 m til vejrs, virker landskabet lidt fladt, kun små kullede høje og pletter af småplantager giver lidt afveksling. Lidt før Thyregod passerer Thyregodlund trinbræt, hvorefter banen i en stor bue svinger i sydlig retning og kort efter har vi nået vejs ende, Thyregod i km 47,3. Kl. er 11.15 og tog DL 263 opholder sig nu her til kl. 14.00, hvor det efter vending på drejeskive atter sætter kursen mod Horsens, som nås kl. 16.51. Turen tilbage tager altså 2 timer og 51 minutter og det er næsten ned ad bakke hele vejen. Turen op ad bakke tog 2 timer og 35 minutter. Der er måske mere at lave på turen tilbage, for man holder længere ved stationerne på turen til Horsens end man gjorde den anden vej; man skulle også holde i Kørup for at tage tankevogne med tilbage til Horsens.

Thyregod station er DSB's. Horsens privatbaner har areal mod øst og DSB mod vest. Stationen ligger på strækningen Vejle-Give-Brande-Herning. DSB havde overhalingsspor her og syd for stationen pakhushus med diverse spor. Hovedbygningen stammer fra 1914, da DSB-strækningen åbnedes, men undervejs er der sket nogle ombygninger. Den var lig Grejsdal og havde hvidmalede kanter under taget, noget man lægger meget mærke til, da den hvide kant stikker meget af fra de røde mursten og tagets røde teglsten. Engang i 50'erne fik den en større overhaling bl.a. en udbygning ud mod perronen som man kender det ved så mange andre stationer. Den udbygning var en udvidelse af stationskontoret og gemte stilleværk m.m., til gengæld forsvandt den gamle

retning og passerer endnu et trinbræt/stoppested, Hårsbjerg, beliggende op til plantagen af samme navn. Stadig det samme storslåede landskab, og kl. 11.03 er vi i Vesterlund i km 41,7, den sidste station før Thyregod. Bygningen er lig de sidste to stationer og den ser ligeledes meget velholdt ud. Her er også kun hovedsporet

tilbage (samt et læssespor) men man kan stadig se arealet hvor et tidligere overhalingsspor har ligget. Bygningerne er næsten dækket af vin og det ser ikke helt ringe ud. Stationen ligger i et forholdsvis lille sogn "Vester". Også her er naturen særpræget, især omkring søerne Kulsø og Rørbæk er der smukt med en del skov og plantage.

post af træ. Stationen har aldrig haft den store søgning af rejsende. Det var ikke så forfærdelig mange passagerer, der kom fra HV eller DSB til Thyregod.

Det gik støt ned ad bakke for stationen og i 1973 blev den nedrykket til trinbræt. De gange jeg har været i Thyregod har det altid undret mig, at der var så få rejsende. Byen havde da jeg sidst var der ca. 900 indbyggere og flere er kommet til siden, og man skulle tro, at der faldt lidt af til banen fra en by af denne størrelse. Godsmængden var heller ikke stor trods det, at byen havde flere mindre industrivirksomheder bl.a. et par maskinfabrikker. Men hvem ved, det kan da være, at de høje benzinerpriser vil rette lidt op på det igen og at Thyregod trinbræt igen bliver til Thyregod station.

Seværdigheder er der ikke mange af. En romansk kirke hvor - for at lyde meget højtidelig - en af Danmarks store sønner, N.F.S. Grundtvig blev konfirmeret i 1798. Jeg skal forskåne læseren for hvilke institutioner, der findes i byen af den simple grund, at her er det hele - det eneste der mangler er vist et hospital.

Så vil vi vende os til den anden gren af Horsens Vestbaner, Rask Mølle-Ejstrupholm. Ejstrupholm er station på DSB-strækningen Laurbjerg-Silkeborg-Brande-Grindsted-Bramminge eller rettere var, for strækningen er nedlagt i 1974. Det var ikke helt nemt at komme fra Thyregod til Ejstrupholm med tog, men det lykkedes. Jeg skulle gerne med HV fra Ejstrupholm kl. 12.35. Det lykkedes mig at komme med tog 2707. Det var et godstog trukket af en D-maskine, afgang kl. 11.28. Ved ankomst til Brande kl. 11.39 over i tog 509, et MO-trukket persontog udgået fra Esbjerg med afgang Brande kl. 11.43 og ankomst til Ejstrupholm kl. 11.59. Fra Thyregod til Brande er der 9,5 km og fra Brande til Ejstrupholm 14,7 km, ialt 24,2 km - ad landevejen ville turens længde have været ca. 10 kilometer.

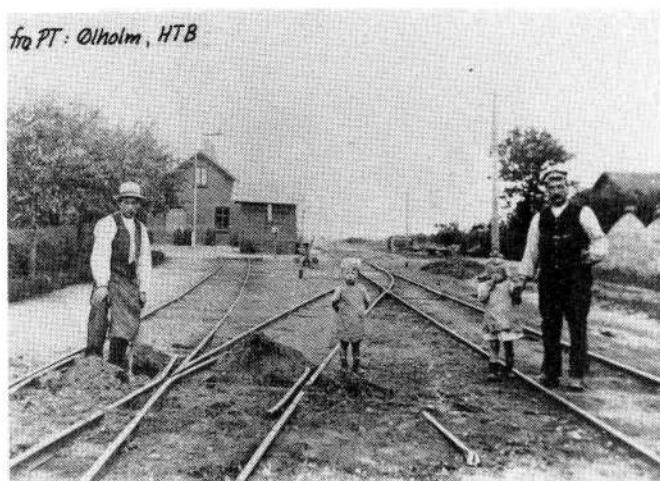
Faktisk hedder byen Ejstrup men omkring stationen opstod et mindre bysamfund som kom til at hedde Ejstrupholm; den er dog helt smeltet sammen med den gamle by. Byen er lidt større end Thyregod - indbyggermæssigt set, men virker mindre arealmæssigt. Turistmæssigt er kirken i Ejstrup vel nok det

eneste, der kan få en fremmed til at standse op. Den er meget gammel og kan føres helt tilbage til omkring 1100 og arkitektonisk er dens indre meget smukt. I selve Ejstrup er der selvfølgelig forretninger og småindustri. Her er flere skoler blandt dem en ungdomsskole. Tæt ved byen ligger Ejstrup sø med et meget smukt anlæg. I

sin tid - nu vi er ved søen - har smeltevandet fra istidens bræer gravet dybt ned i jorden og lavet tunneldale, og her ligger i dag en række søer, hvoraf nogle er fredede, og som i oplandet er yndede udflugtsmål. Bortset fra et stykke hede og nogle plantager er der ellers ikke turistmæssigt meget at råbe hurra for.



Ølholm, gl. postkort (arkiv PT)



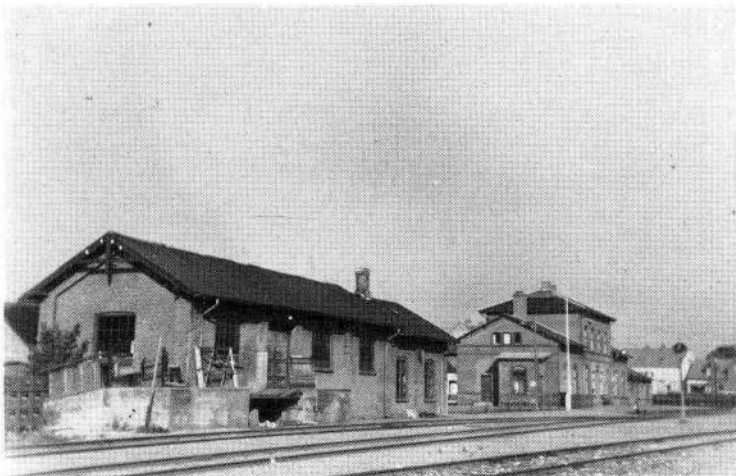
Ølholm - i gamle dage (arkiv PT)



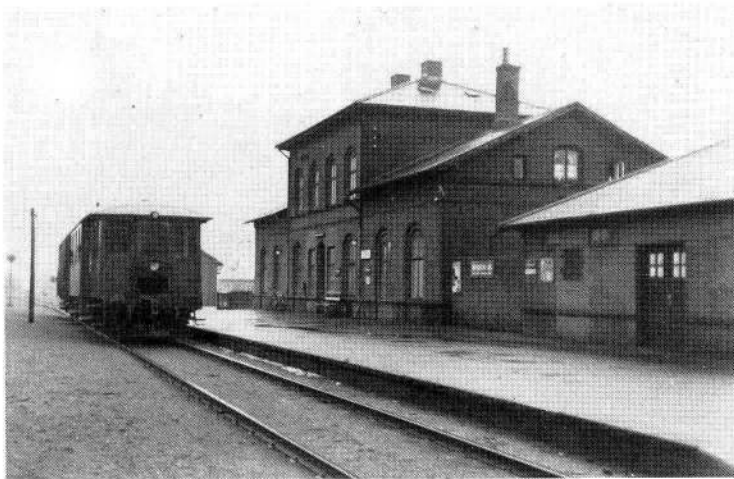
Ølholm, 1959 (J.G.)



Tørring, anlæget (arkiv J.G.)



Tørring, 1962 (Just Andersen)



Tørring, 1962 (Just Andersen)

Stationen i Ejstrupholm ejes som i Thyregod af DSB, men "lillebror" har faciliteter fælles med "storebror" i selve hovedbygningen (billetsalg, rejsegods o.s.v.). Det er et helt pænt areal HV spormæssigt råder over her, men der er desværre ikke ret meget brug for arealet, for godsmængden er yderst ringe. HV har egen remise hvor der

i en mindre sidebygning tilsyneladende også har været et mindre værksted. Så vidt jeg kan erfare, havde man også her haft et overnatningsrum for personalet og det skulle også have været tilfældet for remisebygningen i Thyregod. Foran remisen var der en drejeskive, betjent ved håndkraft, og lidt før drejeskiven havde man sta-

dig rampen, hvor kassen med kul til damplokomotiverne blev placeret, så den stod i bekvem højde for påfyldningen. Her virker meget tomt, kun et par enkelte godsvogne står ved privatbanens perron - dem vi skal have med til Horsens.

Så lad os bestige tog 292 som er toget til Horsens, et personførende godstog. For den der har god tid er toget udmærket, idet turen som nævnt tager 2 timer og 35 minutter, for der er lange, for lange, ophold på stationerne undervejs. Desværre var jeg ikke med toget en lørdag, for på denne dag mødes toget fra Thyregod (tog 272) med tog 292 og sammen lunter - undskyld udtrykket - man til Horsens på tre kvarter; de andre dage tager turen 51 minutter, så kan man nøjes med at bruge toget om lørdagen sparer man altså 6 minutter.

Men vi ruller afsted kl. 12.35 ud fra det "store" jernbaneterræn, der her i banens sidste leveår virker alt for stort med den ringe trafik, der er nu. De første kilometre til Thorlund (km 2,7) virker landskabeligt lidt ensformigt, idet det er flade hedesletter, der mest præger landskabet. Man stopper i Thorlund kun efter behov, d.v.s. at kun hvis man har pakker til denne station gør man ophold. Jeg må vel for en ordens skyld bemærke, at på vej til Thorlund har vi passeret Holmegårdene trinbræt. Jeg har så svært ved at bruge ordet stoppested, som for Horsensbanerne er det rigtige ord, idet ordet stoppested altid minder mig om Københavns Sporveje og man kan vist ikke - sandt at sige - finde nogen lighed mellem Horsensbanernes stoppesteder og de ditto københavnske; udseendet og de af gud og hvermand forladede steder tåler ingen sammenligning.

Fra Ejstrupholm har vi sat kursen mod øst, med et lille svip mod nord før Thorlund, hvorefter vi atter går mod øst. Byen hvor stationen lå, hedder rettelig Store Thorlund. Her er få huse, men dog et forsamlingshus; tidligere har her også været en skole, der nu bruges som trikotagefabrik.

Men toget stopper ikke ved Thorlund, men haster videre med jævn fart, ca. 30-40 km/h.

Jo længere østpå vi kommer, jo mere bakket bliver landskabet. I istiden er der dannet flere smeltevandskløfter og tunneldale - sidstnævnte er idag søer, heriblandt den tidligere nævnte Rørbæk sø. Adskillige småplantager passerer og ligeledes Bjørnskov trinbræt. Her

står det sædvanlige stoppestedsskilt, som man selv skal dreje for at standse toget. Perronen er helt græsklædt og ligner næsten et gravsted med stoppestedsskiltet som gravmonument. Signalet er drejet på stop, men vi passerer uforstyrret, hvem kunne dog tænkes at ville med dagens eneste tog i dette øde område, hvor ingen huse ses og hvor vejen, der krydsede banen, er det eneste tegn på, at mennesker af og til færdes her og slider græsset væk i 2 spor.

På et langt stykke følger banen nu landevejen fra Ejstrup til Nørre Snede på et landskabeligt ret bart område og kl. 12.50 ruller vi ind på Nørre Snede station. Her er lidt at lave for toget. På udturen holdt man 18 minutter, nu på tilbagevejen kun 16 minutter. Efter forholdene er byen ret stor med ca. 1000 indbyggere. Turistmæssigt er kirken værd at besøge. I sin tid var den en slags "fyrtårn" for de vejfarende, der færdedes på hærvejen. Stilmæssigt en noget tung, men ganske køn romansk bygning. Den romanske døbefont regnes for et af de bedste og smukkeste arbejder i Danmark. Den har endda været en tur til USA, hvor den var udstillet, det er der vist ikke ret mange andre fonte, der kan prale med.

Der kom også en anden slags "turister" på en til tider ret lang "ferie"; det drejede sig om de personer, der afsønde deres brøde i statens fængsel nogle kilometer fra byen, mens de arbejdede på fængslets jorder eller i gartneriet. Byen selv er ikke sindsoprivende spændende og ligner stationsbyer af samme art i denne del af landet med banker, butikker, biograf, hotel, småindustrier o.s.v., men det må indrømmes, at der dog er noget liv og foretagsomhed på stedet.

Strækningerne Rask Mølle-Thyregod og Rask Mølle - Ejstrupholm holder i gennemsnit en afstand på 10 km fra hinanden på næsten hele de to strækninger. Der er også her kun ca. 10 km fra Nørre Snede til en anden Horsensbane, nemlig HBS, så man kan vist sige, at i den periode, banerne levede, var området jernbanemæssigt dækket godt ind.

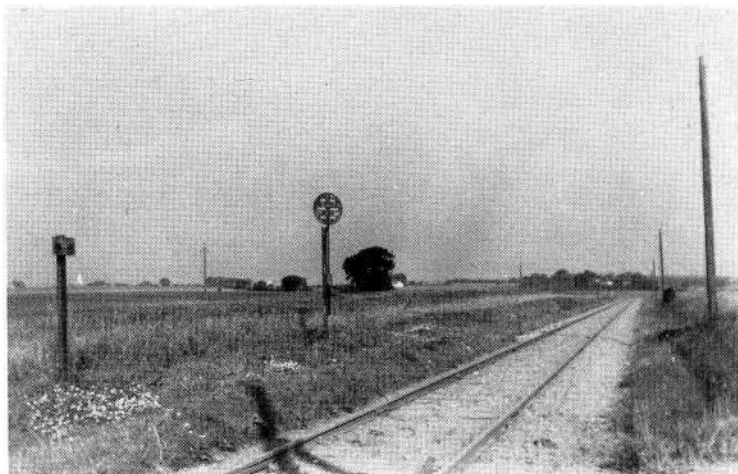
Inden vi tager afsted kl. 13.06 kan vi lige kaste et blik på stationen. Samme stil - noget bredmavet - som nabostrækningen vi før frekventerede (Rask Mølle-Thyregod) men de 2 strækninger er jo også lige gamle. Her er pænt og velholdt som på de øvrige steder. Her er stadig sidespor.

Vi fortsætter og lige uden

for byen passerer vi hovedvej 13 og lidt efter drejer vi i mere sydlig retning for kort efter igen at gå ind på kurs mod øst med svagt sydlig tendens. Efter denne kursændring har vi lagt os klos op ad landevejen til Lund, og den følger vi nu på et langt stykke.

Her er mange højdedrag, et helt bælte der når højder på op

mod 120-130 m. To trinbrætter passeres: Kjærsgård og Lerret, og når vi lige er kommet ud af Nørre Snede sogn og ind i Klovborg sogn, ruller vi ind på Krondal station (km 11,1). Her er kun en perron nu, idet det eneste hus, der er at få øje på ligger et stykke tilbagetrøkket, tilsyneladende ejet af private. Det er den tidligere station,



Haustrupvejen, 1962 (Just Andersen)

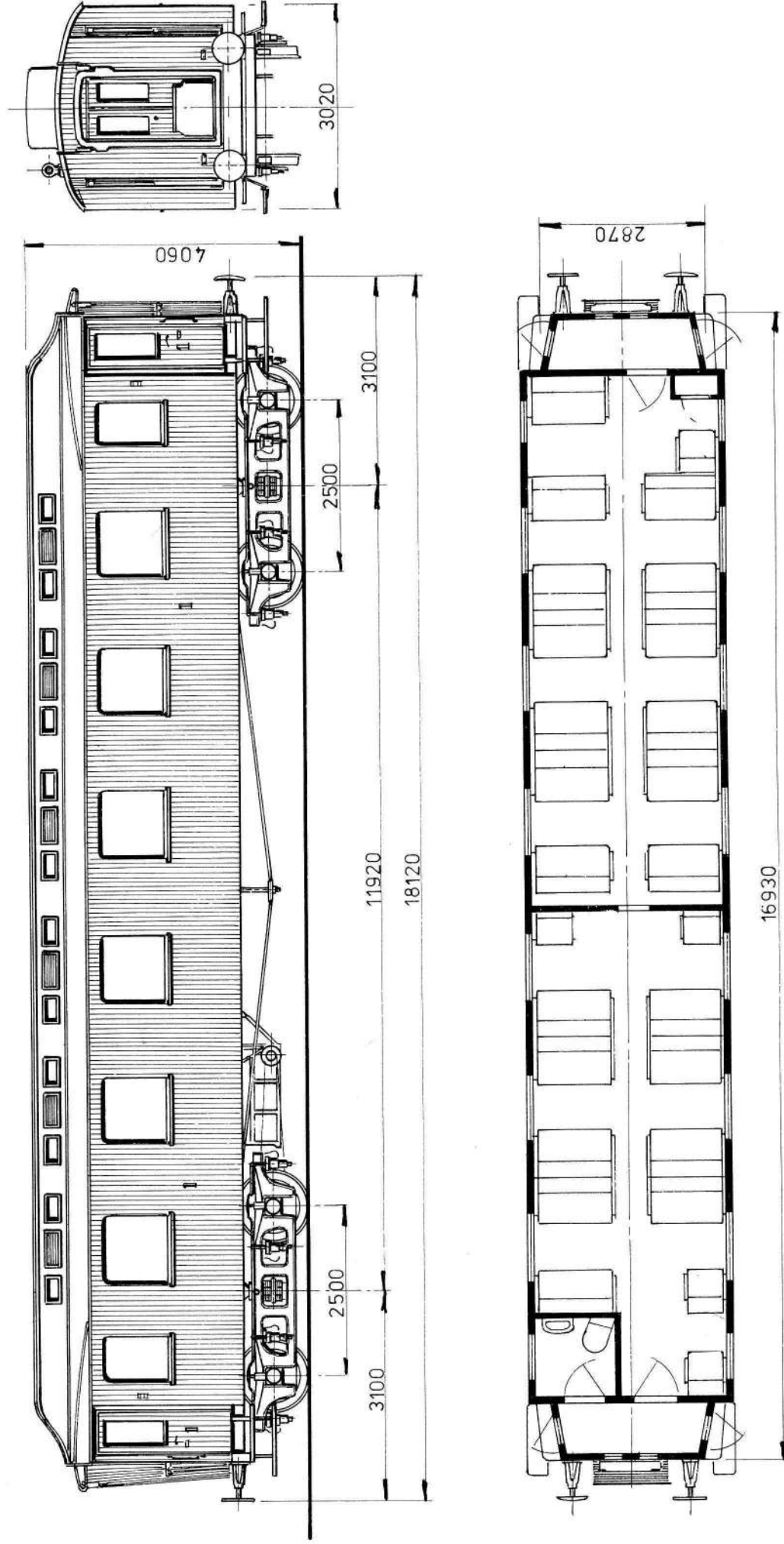


Vonge, 1959 (J.G.)



Kolleporten, 1962 (Just Andersen)

DSB. Personvogn litra AP Nr: 2931.



AP 2931 - 2940 er omdannede fra
CP 2931 - 2940 i 1942. København.
Bygget 1922 - 1923 af Scandia.
4.9 Sidepl. på I Kl.

Skala: 1:87

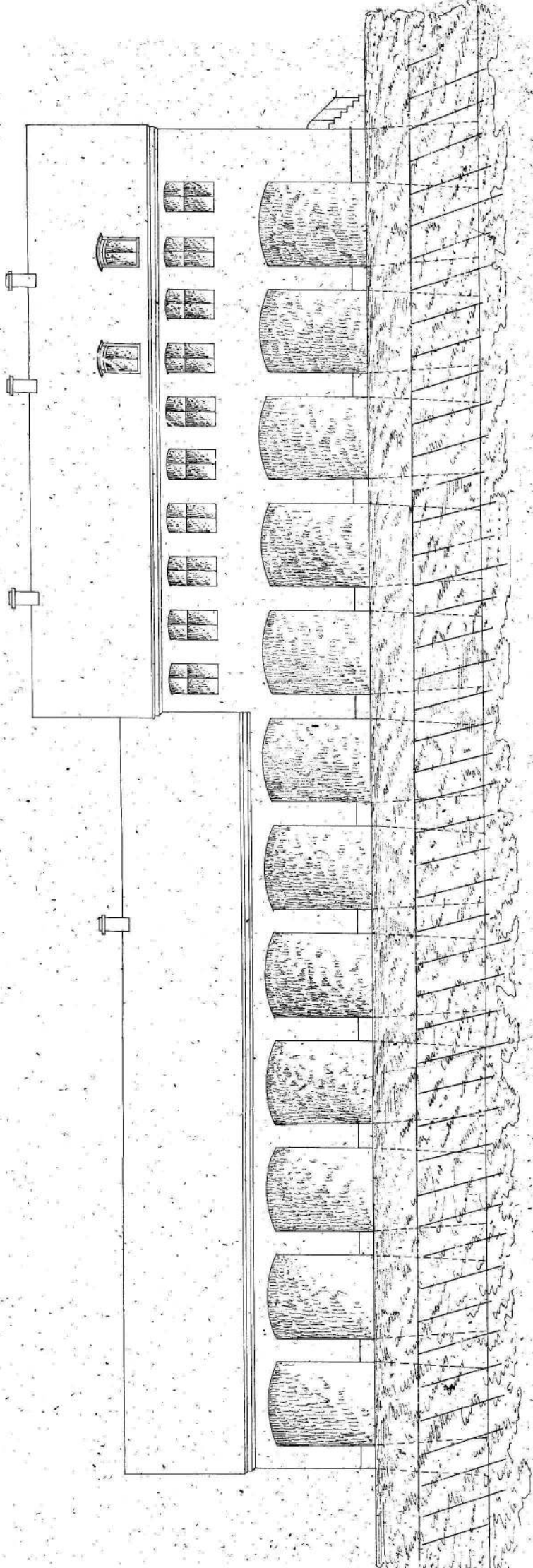
A. Hansen 2-2-1950.

a. p. B. 613. 1857.

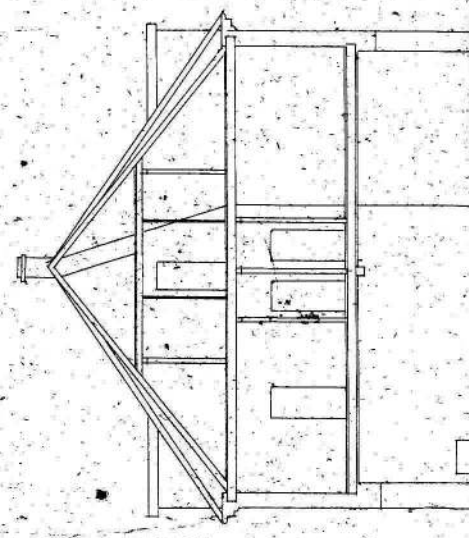
Ugnreparationsbygningen paa Kjøbenhavns Banegaard.



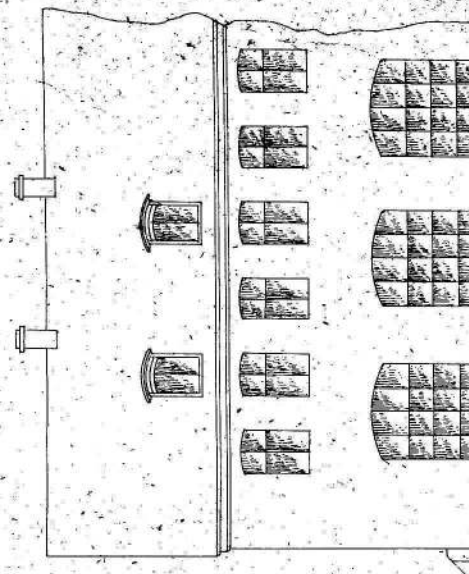
Facade mod ~~Øst~~ Syd.

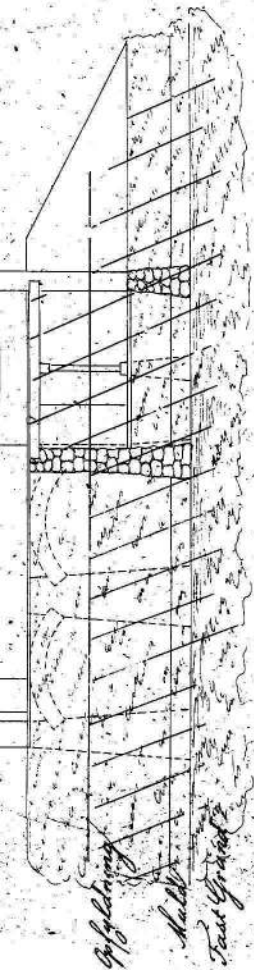


Facade mod ~~Vest~~ Nord.



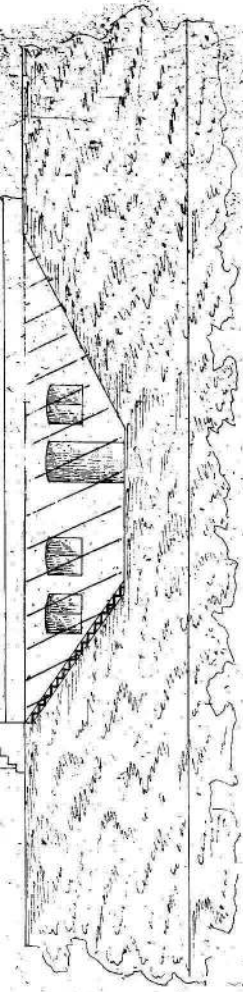
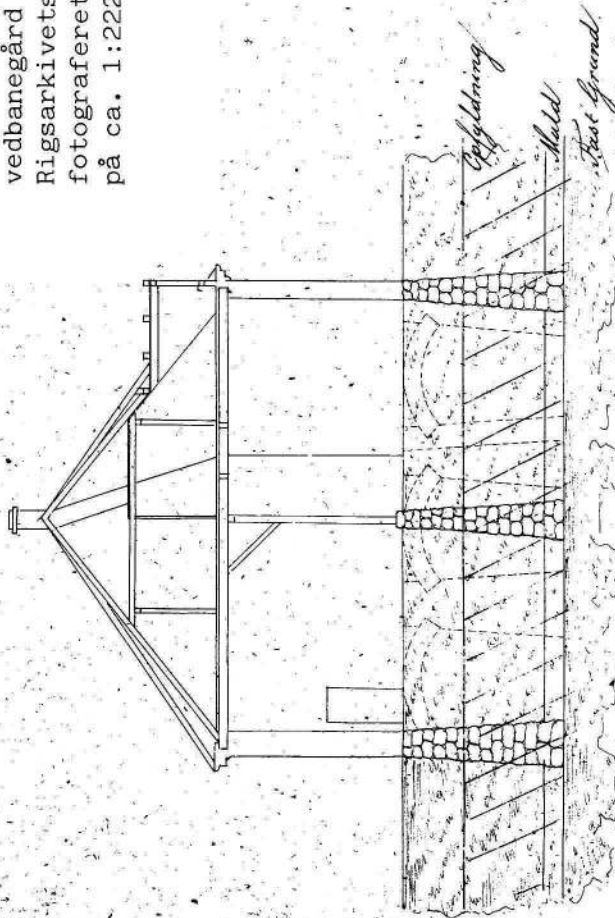
Profil A.B.



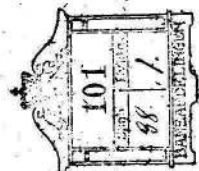
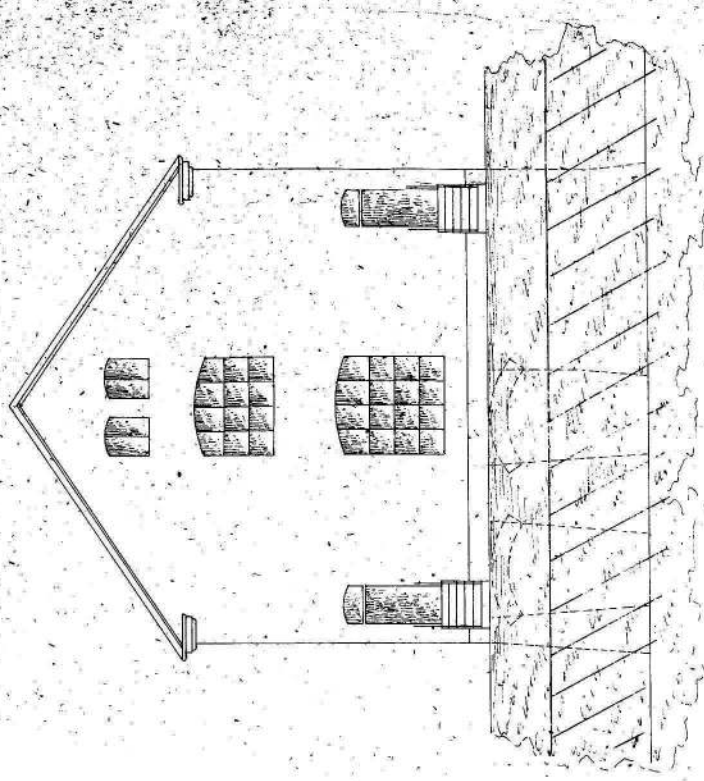


Profel C.D.

Tegningen af vognreparationsbygningen på Kjøbenhavns hovedbanegård er hentet fra Rigsarkivets samlinger og nedfotograferet til en målestok på ca. 1:222.



Fasade med ~~høje~~ ~~alt~~



D. 27^{te} Februar 1854

Schoulin

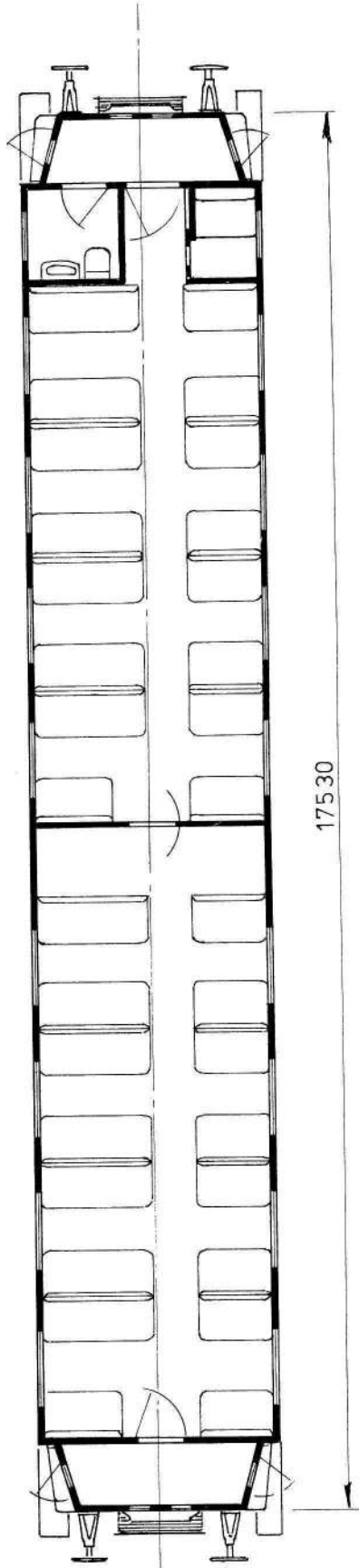
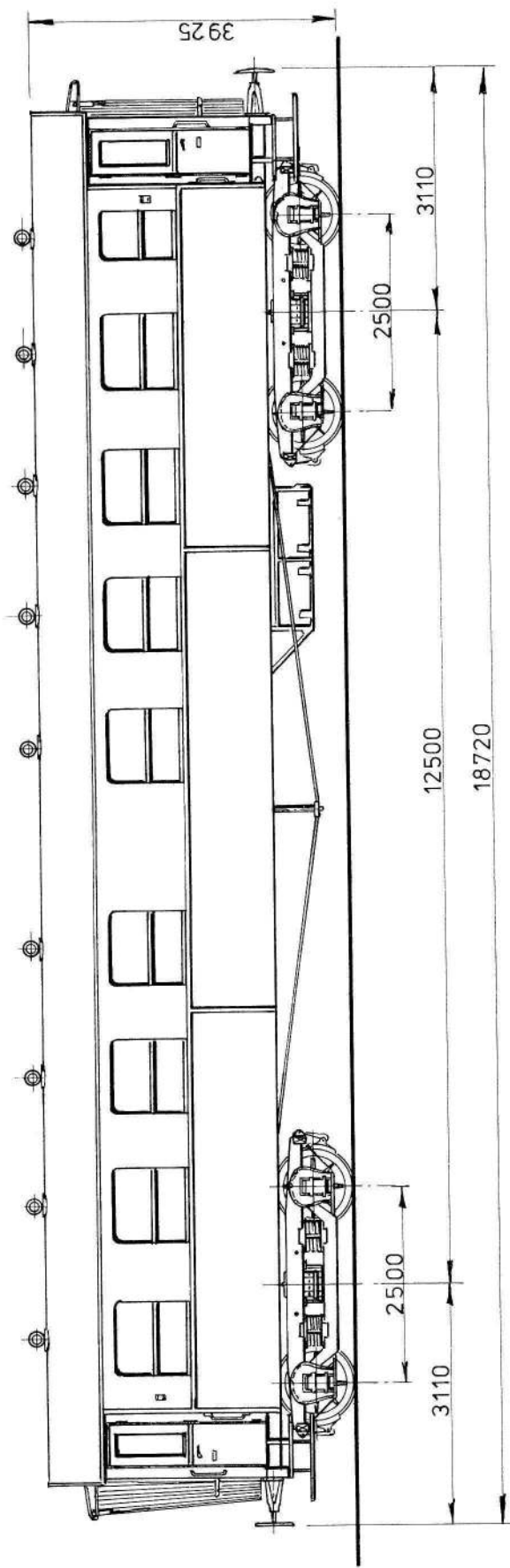
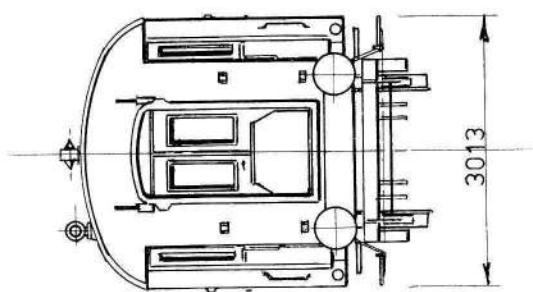
Målestok 1:144

Rygh/Oppe

M. M. M. M.



DSB. Personvogn litra CO Nr.: 2651 - 2654.



Bygget 1908 1910 af Scandia.
Ombyggede 1937 København &
AAhus.

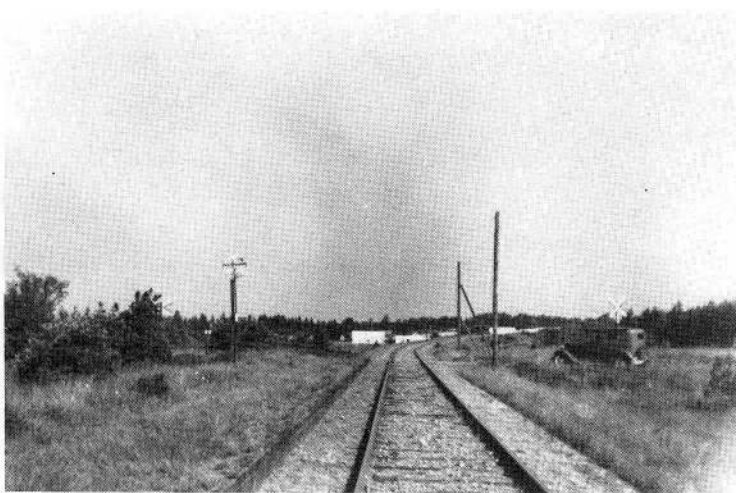
78 sidepl. på fælleskl.

SKala: 1:87

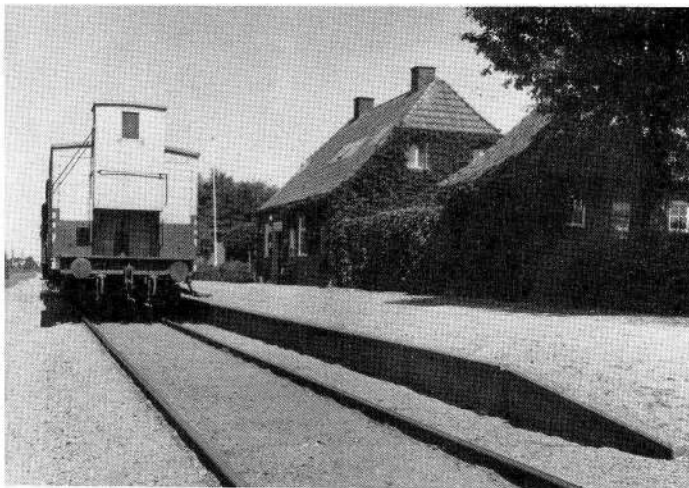
A. Hansen 27.4.80



Kollemorten, 1962 (Just Andersen)



Hårsbjerg, 1962 (Just Andersen)



Vesterlund, 1959 (J.G.)

men beliggenheden er meget forskellig fra de øvrige stationer; hvorfor lagde man mon bygningen her, da banen blev bygget? Dog, noget må man have haft at køre med - mergel? - for stationsarealet virker ret stort med god plads til flere læssespor. Nu er der kun overhalingsspor tilbage. En gammel vognkasse fra en godsvogn er

opstillet ved omløbssporet; størrelsen tyder på, at det er en af de gamle smalsporede godsvognskasser, man har brugt. Krondal nås kl. 13.15 og vi fortsætter som sædvanligt for normalt holdes her ikke - et S i køreplanen viser dette! Landskabet virker lidt kedeligt nu, men det ændrer sig da vi kommer i nærheden af Gribstrup

trinbræt, hvor en række bakkere i nordlig og sydlig retning gør terrænet mere afvekslende. Kort før Gribstrup trinbræt - der er forresten et trinbræt mere kort derfra, nemlig Gribstrup Skole trinbræt (navnet siger vist alt om hvorfor det er oprettet) drejer banen og vi krydser landevejen. Til en afveksling følger vi den på den anden side til Klovborg (km 14,4) som vi når i fin tid kl. 13.21. Det er en lille by med centralskole, kirke, lidt forretninger og her er også et hotel, sådan kaldes det i hvert fald. Kirken ligger ganske kønt i bakket terræn og har et ret interessant inventar.

Stationen er som de øvrige, men sidesporet ligger her øst for bygningen. Afgang kl. 13.26 og nu drejer banen stik mod syd og vi forlader endelig landevejen og går vore egne veje. Ca. $1\frac{1}{2}$ km fra Klovborg passerer Flaaris trinbræt. Landskabet er nu mere varieret med små plantager, som vi kører igennem, med små søer og moser og her er meget kuperet. Ca. 4 km efter Flaaris passerer Linnerup trinbræt, pænt beliggende ved plantagen, som toget kørte igennem. Her er stejle skråninger op til skoven.

I en blød kurve nogle hundrede meter efter går vi atter mod øst. Hjortsvang station (km 19,5) nås kl. 13.35. Stationen er opkaldt efter en landsby, der ligger nogle hundrede meter sydvest for stationen. Stationen ligger i et lilleput sogn med ikke mere end 450 indbyggere, men her er dog både kirke og station og det uundværlige missionshus. Stationen og et nyopført parcelhus hygger sig i ensom majestæt, ellers er her intet spor af mennesker.

Stationen ligner de andre og her er lige så velholdt som de øvrige steder. Intet ukrudt i sporet, ja man har endda revet gruset mellem skinnerne som var det en havegang. Den store overraskelse er en enlig godsvogn, der holder på sidesporet, og den får lov at blive holdende, da vi kl. 13.38 kører videre. Vi kører nu i stik østlig retning ind i Åle sogn. Terrænet er stadig noget bølget. Jorden virker ret sandet og der er næsten ingen plantager mere. Åle Vestermark trinbræt passerer. Her står skiltet rigtigt - ingen vil med. Men man skal vist også være godt til bens hvis man vil færdes på perronen. Det er den mest ujævne perron, jeg nogensinde har set med diverse store og små grusbunker.

Kl. 13.43 ruller vi ind på Åle station (km 22,5). Stations-

bygningen er delvis vedbendklædt og dette gør den helt hyggelig at se på, og stationsforstanderens have er også pæn - domineret af nogle træer, beskåret så de virker som en række firkanter. Der er kun ét spor langs perronen, sidesporet ligger øst for denne og det er vist et savværk, der ligger tæt op til det. Til denne fabriksbygning er der eget sidespor og der holder et par Q-vogne, måske udsatte på turen i formiddags, så lidt trafik må der jo være hertil.

Åle har små 400 indbyggere og kunne prale med, da jeg var der, hele to konditorier. Ellers er her skoler, andelsmejeri, telefoncentral og diverse nødvendige forretninger. Kirken er ganske køn og dens ældste dele er fra romansk tid. Her er et gravkapel med marmorsarkofager indeholdende resterne af en adelsmand og hans kone fra et nærliggende gods. Afgang kl. 13.48 mod Rask Mølle.

Den sidste tur er noget anderledes fordi banen fører igennem skov på en strækning af godt 2 km. Hele strækningen til Rask Mølle er fuldkommen ret, man skulle tro, at man havde brugt en lineal ved udstykningen af banen, og den går over et næsten plant terræn. Først lige før Rask Mølle drejer banen og passerer en af de få viadukter, der er på strækningen, før vi drejer ind på stationen, som nås rettidigt kl. 13.55 (km 26,3).

På resten af turen fra Rask Mølle til Horsens holder man ved alle stationer - 5 minutter på hver! Dog holder man i 6 min i Lund af hensyn til krydsning med tog 49 til Silkeborg og kl. 14.45 er vi atter i Horsens, og efter lidt rangering køres i remise, da dagens dont er forbi.

Godt 2 timer senere (kl. 16.51) kom Thyregod-toget hjem.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

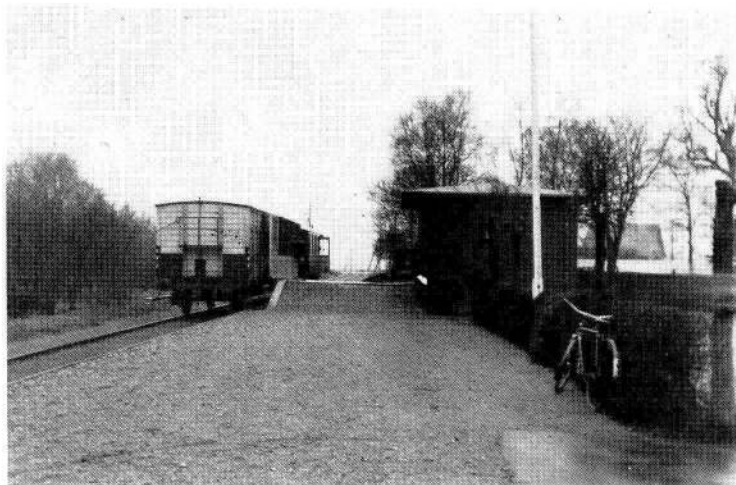
BILLIGE BØGER

Hans Gerner Christiansen: For fuld damp, lokomotivførerhistorier - kr. 29,75

Hans Gerner Christiansen: Sådan husker jeg -OKMJ. Mange illustrationer af rullende materiel - kr. 30,-

Bøgerne bestilles ved at indsætte beløbet på giro 4 14 93 51, H. G. Christiansen, Bernstorffsvej 17, 5000 Odense C, og anføre det ønskede på talon til modtager.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE



Vesterlund, 1962 (Just Andersen)



Thyregodlund, 1962 (Just Andersen)

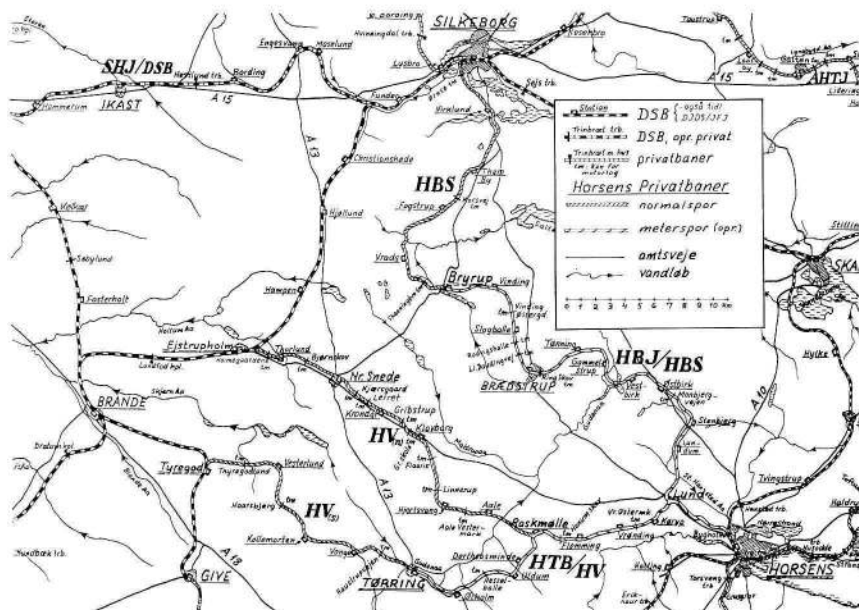
Dette tog har også haft ophold ved alle stationer (dog ÷ Kørup). De fleste steder 5 min, et sted 8 og to steder 10 min, bl.a. i Lund, hvor toget fra Thyregod har krydsning med tog 51 - ligeledes til Silkeborg.

Hermed er toggangen på HV indstillet til næste morgen kl. 06.15, hvor godstoget til Ejstrupholm starter igen. At banen lukkede 2 år efter kan ik-

ke undre, der var i realiteten ikke ret meget at køre med, og hvilke passagerer vil tage toget når en rutebil meget nemt klarer samme tur på langt under den halve tid.

Man kunne ikke undgå at blive klar over over, at det kun ville dreje sig om få år før HV måtte lukke, og det kom desværre også til at passe.

J.G.



Adams Hjørne

ADAM og "THE HEBER CREEPER"

Jeg gad nok se den af os, som tilrettelægger og afholder en sommerferie uden på forhånd at sikre sig, at den for en kortere eller længere periode kommer til at "smage" bare en lille smule af jernbaner. Selvfølgelig kan det ind imellem virke belastende, det er jo ikke altid på forhånd helt sikkert om denne her jernbane i "Langtbortistan" eksisterer endnu, eller er så spændende, som andre har givet udtryk for. Sidst men ikke mindst, er der så også slagsmålet med resten af familien, der for det meste prioriterer feriegæderne i en ganske anden rækkefølge. Den første feriedag er altid den værste, hotellet er et rottehul, maden uspiselig og

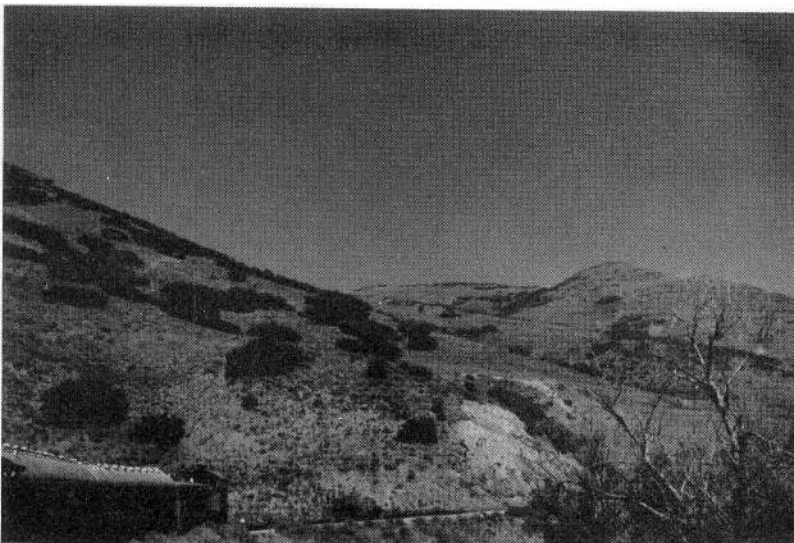
badestranden fuld af skarpe sten, - der er næsten ingen ende på de bebrejdelser, familien slynger i hovedet på den stakkels familiefader. Siden går det ligesom lidt bedre, nu er vi kommet på ferie, lad os se at få det bedst mulige ud af den, - men næste år, så!!

Det følte næsten som en befrielse at ferien i år gjaldt et familiebesøg, datter og svigersøn med mere, som vi ikke havde set i lange tider, samt at alt på forhånd var arrangeret uden min indblanding. Småting som 3 ugers sammenhængende fritid, hvilket min ægtefælle og undertegnede ikke havde haft siden skoletiden, det længselsfuldt ventede gensyn med de kære, samt at rejsemålet var USA for første gang, gjorde naturligvis sit til at overskygge

alt andet. Jernbaner blev eksempelvis ikke nævnt med et eneste ord inden afrejsen, i alle tilfælde ikke så højt, at andre kunne høre det. Forventningerne på andre områder var jo også allerede spændte til bristepunktet.

Vi fløj med Finnair. Afgang ved middagstid, mellemlanding i Amsterdam, videre til New York, ophold og skift til indenrigs-fly - ankomst Salt Lake City kl. 21.15. Inclusive ophold og tidsforskel ialt ca. atten timers rejsetid, - det var en drøj omgang. Jeg skal ikke spille bedrevidende, mine erfaringer indskrænker sig til en rundtur over København som elleve-årig, plus en flyvetur til Bornholm og hjem igen i 1956, og nu denne tur over dammen, men det var altså simpelthen drønhamrende kedeligt.

De første tre dage gik så med at komme til kræfter, vænne sig til at dag nu var nat, lytte og fortælle, samt i øvrigt at indstille sig til mange små mærkværdigheder, som f.eks. denne, at når man slukkede lyset, så tændte det, og omvendt, hvis du forstår, hvad jeg mener. Kontakterne var vendt på hovedet. Alt imedens vi blev stopfordrede med kæmpebøffer, tyndt - men velmagende øl, og alt for mange store sjusser. Var vi ikke øre i hovederne, så skulle vi nok blive det. Sproget undervejs havde ikke været noget problem, alle udlændinge - englændere undtaget, der har lært lidt skoleengelsk forstår hinanden ganske glimrende. Englænderne forstår dig ikke, men smiler alligevel meget venligt og forstå-

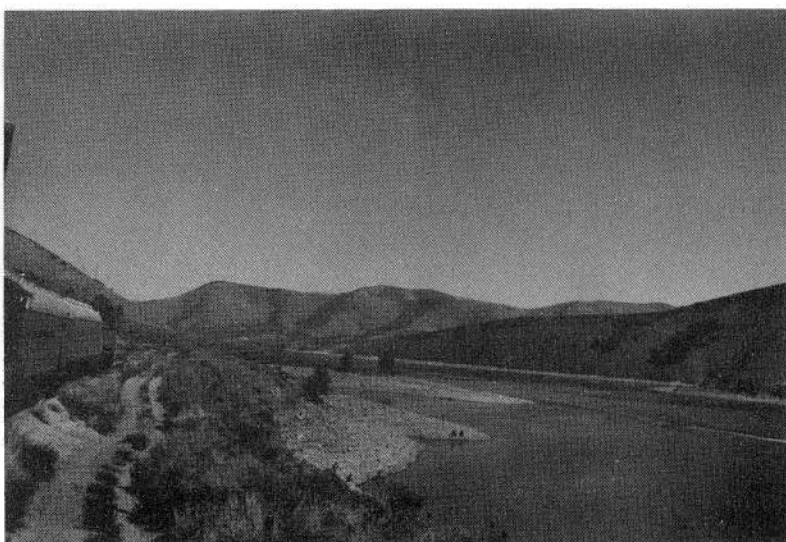
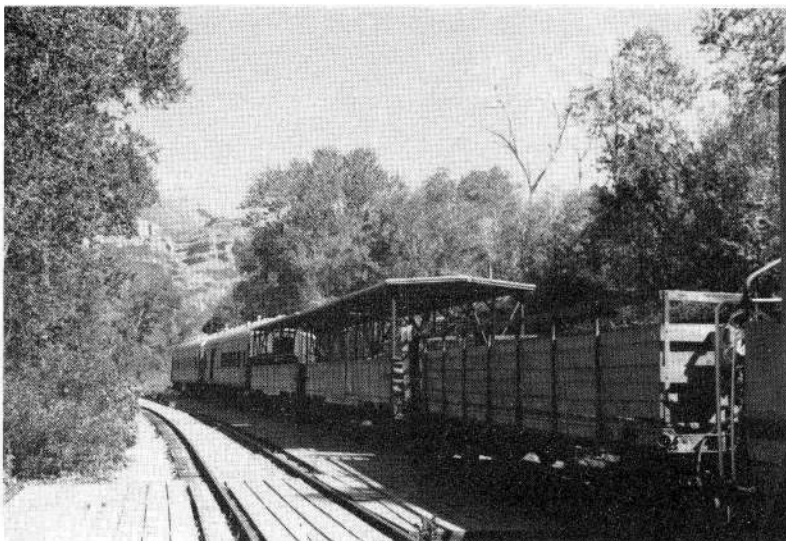


ende, inden de vender dig ryggen. "Amerikansk" var til at begynde med en smule vanskeligt, men som det muntre og selskabelige folkefærd, det er, holder de stædigt pinen ud, eller forsøger at få dig til at sludre om noget helt andet. Du bliver ikke opgivet før en gensidig forståelse er opnået. På et eller andet tidspunkt gik det op for os, at amerikanerne, som de praktiske mennesker de også er, i mange tilfælde har smidt grammatikken overbord, og fra da af kørte vi bare derud'a.

Jernbaner! nåh ja. Mike (det er svigersønnen) havde lejet et "motorhome", en selvkørende campingvogn med seks køjepladser, spisekrog, køkken med ovn og køleskab, toilet og bad, samt masser af garderobeplads, og sådan udrustet kørte vi så sydpå i en halv snes dage. Utah, det hedder staten med S.L.C., er ørken og bjergland, men et meget naturskønt område. Navne som Bryce Canyon, Zion National Park, Lake Powell, Rainbow Bridge og Colorado River siger måske ikke læserne så meget. Det er heller ikke nok at beskrive det, det skal ses, men der var altså bare ingen jernbaner der sydpå. Pudsigt nok savnede vi (læs jeg) det slet ikke.

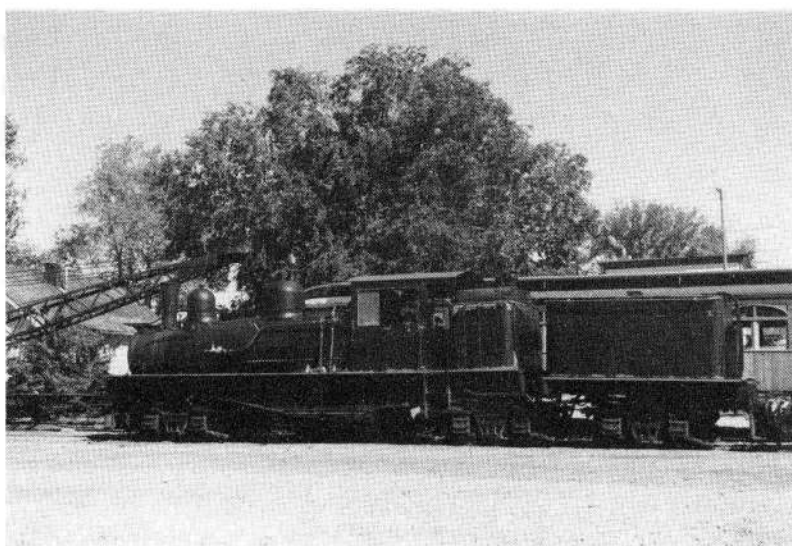
Tilbage til Salt Lake City, mormonernes by, mange seværdigheder: Tabernaclet, Templet, Hansen Planetarium, Gravity Hill (du kører op ad bakken, sætter vognen i frigear, og den fortsætter af sig selv), og meget andet godt, inklusive Keith's Hobby Shop. I Pioner Park var udstillet UP's no. 833, 4-D-4 + 7-akslet tender, meget velholdt, men desværre omgivet af en skov af træer og derfor helt umulig at fotografere. I nærheden fandtes jernbanestationerne: Denver & Rio Grande Western samt Union Pacific Railroad. Den førstnævnte stationsbygning var byen i færd med at indrette som kulturhus, banen selv kørte kun som godsbane, vistnok under andet regi, men på perronsiden var vi så heldige at finde no. 223 fra smalsporstiden. Den var, som billedet viser det, i en temmelig miserabel stand. UP's persontrafik havde været nedlagt i en længere årrække, men var for nylig blevet genoprettet. Hvad det så resulterer i, forlød der ikke noget om; meget liv var der ikke at spore, når vi ser bort fra et Amtrak-persontog, der stod og snurrede lidt for sig selv, og en souvenir-shop i forhallen, der forhandlede jernbanekasketter, modeltog, askebægre og lignende. Jeg forsynede mig med lidt nips af forskellig art, så nogen handel fik de da ud af det.

Nu må læseren ikke tro, at jernbanerne her var en død og trist affære, tværtimod. Diverse



godstog var af en meget imponerende længde. På en udflugt fulgte vi et stykke af banestrækningen, og af gammel vane begyndte jeg at tælle godsvogne. Jeg nåede op til tallet 96, så svingede vejen af, men der var stadig meget godstog tilbage. Hvor mange dieselloko, der osede af sted der ude i horisonten fik jeg altså

ikke tal på, men som regel var der en 3-4 stykker. Sporet lå som oftest meget dårligt, jernbanerne i USA har det vist ikke så godt på det økonomiske område (hvem har forresten det?) eller også tillægger man vedligeholdelsen mindre betydning. De steder hvor banen var indhegnet, var sikkert af hensyn til kvæget. Det forstod



få lyst til at vide noget mere om amerikanske jernbaneforhold, kan jeg anbefale det tidligere nævnte "Trains".

Veteranjernbaner finder der adskillige af i Amerika, og en sådan fandtes da også i Salt Lake City's nogenlunde nærhed. Banens historie var den, at The Utah Easterns Railroad Compagny i 1899 åbnede en strækning mellem byerne Provo og Heber. I året 1900 overtog jernbaneselskabet Rio Grande Western strækningen, som så igen i 1920 blev til Denver & Rio Grande Western Railroad Compagny. Historien fortæller, at banen fik øgenavnet Heber Creeper fordi den på sin tur op gennem den smalle Provo Canyon kørte så langsomt, at den nærmest krøb afsted. Navnet er blevet hængende ved den lige siden.

Banen befordrede både passagerer og gods, fortrinvis dog kvæg. I 1930 transporterede man flere får end noget andet sted i USA. Bilisme og bedre landeveje tog imidlertid trafikken fra banen. I 1967 var den nede på ét tog om ugen, og i 1968 blev strækningen lukket. Økologer, jernbaneentusiaster og lokale forretningsfolk fattede imidlertid interesse for banen og den yderste ende mellem Heber og Bridal Veil Falls, en strækning på små 30 kilometer, blev bevaret som veteranjernbane. Selskabet er underlagt The Timpanogos Preservation Society, der igen samarbejder med film- og TV-industrien, med henblik på at etablere og bevare jernbanen som et ægte stykke "Wild West".

Den 10. juli 1971 dæmpede det første udflugtstog af sted, og den 26. september 1980 steg SIGNALPOSTEN's udsendte medarbejder om bord, - Mike og Lilian havde ikke overset eller glemt svigerfaderens særheder!

Mellem efterårskolorede bjerge og dybe slugter gik banen på et par spinkle broer, halvvejen rundt om en større sø, flere bjerge, så skov og flade marker. Alt i alt en meget smuk og interessant køretur. Bag den knold ligger Heber, blev jeg fortalt, men det varer lidt endnu, vi skal hele vejen udenom. Vi var stået på i Bridal, det tager 3 timer frem og tilbage plus ophold i Bridal - den ene vej måtte være nok. Trækkraften var diesel, damp benyttedes kun lørdag og søndag, men pyt med det. Samme dieselloko var bygget til Union Pacific i 1939, men udrangeret i 1978 og derpå foræret til Heber Creeper. Den var i køreklar stand da man overtog den, kun de sædvanlige reparationer - (hvad så det end dækker over?) - havde været nødvendige.

Vognstammen bestod af fem bogie-vogne, de to lukkede, to "skovvogne" og en helt åben, og

vi alle godt - der var megen god græsning mellem skinnerne.

Når vi undtager Amtrak og Conrail, som er tidligere privatejede, men nu delvis nationaliserede jernbaner, så er resten stadig private selskaber. Fra det amerikanske magasin "Trains" ved jeg, at uvedkommende personer ikke er velkomne på banens områder og

terræn, vandalisme hører til dagens orden, og da de samtidig var omgivet, enten af industrielle bebyggelser, eller motorveje, hvor parkering ikke var tilladt, så blev det så som så med at komme dem på nærmere foto-skudhold. Materialet her er derfor meget tyndbenet, hvad jeg inderligt beklager. Skulle læseren imidlertid

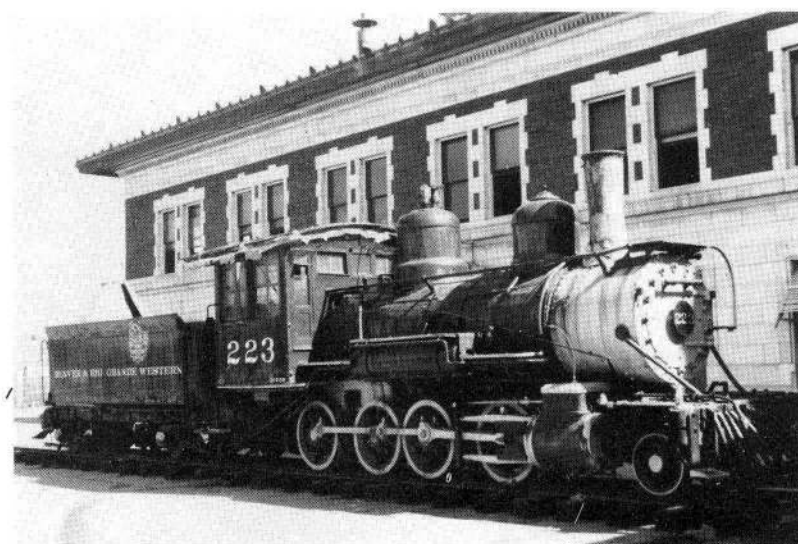
hvorfor ikke, vejret var jo dejligt, solen skinnede (det gjorde den i alle 3 uger) og det var 25° Celsius. I toget var indrettet iscreme-, kaffe- og colabar. Weekend-tog medførte spisevogn.

Ankommet til Heber styrkede jeg fjollet rundt fra det ene damp-loko til det andet, tilbragte kun lidt tid i det velforsynde museum - det tidligere jernbanemuseum i Corinne var med bygning og indhold flyttet til Heber - og havde nær overset, at der i forlængelse af forpladsen var opstillet en autentisk prærieby.

Det er s'gu en køn medarbejder at sende ud, men jeg måtte så sandelig da også selv betale for billetten. Tilbage til dampen som var en noget broget blanding. No. 35 og no. 100 var af typerne 101 og de to maskiner, der indledte den ny æra for banen. Begge var i køreklar stand, gemt godt af vejen, fotografering ikke mulig. Numrene 618 og 1744, type 100 var også køreklare og stod som reserve. 618, bygget af Baldwin i 1904 til UP, udrangeret midt i halvtredserne, stod tolv år på en legeplads, for derefter atter at komme til ære og værdighed hos Heber Creeper. 1744 var af så ny en dato, at den endnu ikke var nået at komme med i brochuren. No. 2, saddeltankmaskinen, stammede fra 1920, var køreklar, men blev kun anvendt i det omfang, denne type var nødvendig ved diverse filmoptagelser.

De to morsomste lokomotiver var et Shay-loko, Lima Locomotive Works 1917. Udpræget industrimaskine anvendt af skov- og tømmerselskaberne, der havde brug for trækraft, der kunne klare de skræppe kurver og stigninger. Udrangering havde fundet sted i 1940 og maskinen havde henstået på en skrotplads indtil 1973, da Heber City folkene fik øje på den. Den har kørt for Heber Creeper, men bruges kun sjældent. Tophastigheden er 15 km/h, hvilket den nok har svært ved at holde ret længe ad gangen, da brochuren fortæller, at den er seks en halv time om at køre strækningen igennem. Den anden og sidste maskine er et Mallet-loko, ICCI med fast tender, bygget af Baldwin 1919. Også denne maskine havde været anvendt i skovbruget, endda helt til 1968, hvor den blev overført til Heber. Den er ikke driftsklar, kun tænkt som udstillingsgenstand, men særlig køn var den nu ikke.

Rullende materiel i øvrigt bestod af diverse bremsevogne (caboose), godsvogne fra omkring århundredskiftet, personvogne fra nedlagte baner, incl. en lokal S.L.C. nærbane, samt en enkelt privat personvogn, der havde tilhørt en tidligere mineejer. Nævnte "minebaron" hed mr. Jackling



og havde gjort sig berømt ved at udvikle nye smelteprocesser. Vognen var bygget i 1880 og blev anvendt, ikke blot til transport mellem minerne, når direktørerne inspicerede, men også til rejser helt til New York og Chicago.

Det var en smule amerikansk veteranjernbane, hvor lidt eller hvor meget, der gøres ved arbejdet er det ikke min opgave at

dømme om. "Arbejdspladsen" lignede til forveksling Maribo remise eller Rungsted ditto, og de steder får man da en masse godt fra hånden. Det gjorde de tilsyneladende også hos Heber Creeper.

I næste nummer besøger vi Bingham Kobbermine og Man and his Bread Museum.

ADAM

Vi Bygger

HASTIGHEDER i model

For ikke så længe siden snakkede jeg med den tidligere formand for DMJK, hr. P. Adamsen, også kendt som "ADAM". Han spurgte mig, om jeg ikke kunne skrive en eller flere artikler til bladet, f.eks. på et område, som jeg iøvrigt selv synes er lidt forsømt, nemlig modelstof.

Da jeg så kom hjem fra klublokalet på Godsbanegården satte jeg mig ned og grublede, idet jeg samtidig bladede årgang -79 af "Miniaturbahnen" igennem for at få nogle ideer. I et af numrene fandt jeg en artikel der omhandlede emnet hastigheder i model. Dette er et ret omtåleligt emne at komme ind på, da ikke alle betragter modeltog som legetøj, men som en alvorlig hobby, hvor man ikke kan komme virkeligheden nær nok. Nu er det næsten normalt at de industrifabrikerede lokomotiver og motorvogne kører noget hurtigere end egentlig skalahastighed; til dette vil den garvede modelbygger så sige: "Så gearer man motoren ned"... Men det er ikke alle, der er lige fingernemme og kan bygge maskinerne om, og der

findes jo også dem, der lægger mere vægt på f.eks. opbygning af landskab eller rigtig opsætning af signaler o.s.v., så her er en hjælpende hånd til dem, der kun kan opnå rimeligt korrekte hastigheder ved brug af regulatorknappen.

Det er imidlertid svært at opnå den samme hastighed for maskinerne på samme punkt af regulatorens skala, der vil jo altid være forskel på forholdet mellem spændingen i sporet og det enkelte køretøjs fart. Men der er hjælp at hente: Hastigheden for forbilledet svarer jo til en - selvfølgelig mindre - hastighed for modellen. Normalt måler man modelhastigheden i meter pr. sekund, jeg kan ikke forestille mig en modelbanemand, der måler sine modelleres hastighed i km/h.

Metoden til at omregne fart er imidlertid forholdsvis enkel. Hvis man siger, at toget, eller maskinen, kører f.eks. 80 km/h så tager man afstanden, her 80.000 meter og dividerer den med det antal sekunder, der går på en time: 3600, og det deraf kommende tal divideres med målforholdet, her 87 (som på figuren), det skulle så give 0,27 m/s. For at slippe for en masse udregninger, har jeg lavet et skema for at lettere gøre udregningerne af modelhastigheden.

Den venstre søjle angiver forbilledets hastighed V, den midterste modellens hastighed Vm og den højre målforholdet M. For at finde modelhastigheden lægger man en lineal mel-

lem målforholdet og forbilledets fart og kan så udlæse modelhastigheden, udtrykt i meter pr. sekund, på den midterste søjle.

God fornøjelse
Søren Monies

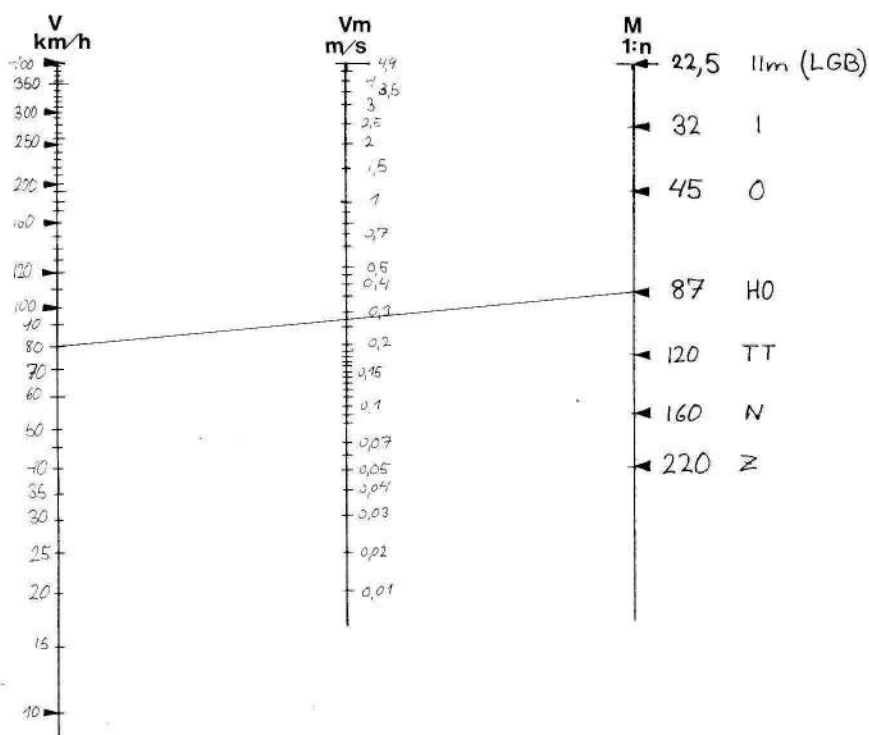


MIN OPUS 1

Efter at have læst ADAMs morsomme indlæg om hans første lokomotiv med gangtøj af søm o.s.v., fik jeg lyst til at fortælle om min første vogn, idet det varede mange år, inden jeg vovede at bygge trækraft.

Selv om jeg havde haft et mekanisk 0-tog (trækkeop-tog) i flere år og også forsøgt at bygge lidt om på blikvognene, så var det tidsskriftet MODELJERNBANEN, der ledte mig ind på den rette vej. Istedet for at købe et sjippetov, som jeg havde bestemt hjemmefra, blev jeg lokket til at købe dette modeljernbaneblad, da jeg så det i vinduet hos en kiosk på vej til legetøjsforretningen. Sådan kan det gå.

Jeg begyndte at købe bladet, hver gang det udkom, og allerede i nr. 6 fra 1949 var der en tegning, som interessererede mig. Da jeg selv ville have et anlæg, havde jeg valgt spor H0, da der i min mors hus var et mindre loftsværelse, som lige kunne rumme et H0-anlæg. Jeg var begyndt at samle lidt H0-materiel, men der var ikke meget at få dengang, og en hobbyforretning havde vi ikke i Odense dengang. Märklin var ikke noget, man kunne købe, kun noget man drømte om, nej, der var nogle danske firmaer, der lavede modeljernbane - med vekslende held. Bodan, Mich og Modeltrafik, og senere Long, var det man talte om dengang. Bodan havde lavet en S-maskine, som var alles drøm, og til den hørte en del vogne, der var lavet af en træklods med trykt papir på. Tag og bund var af blik. Mich havde et diesellokomotiv, som nærmest lignede et "Marcipanbrød" og nogle bogievogne dertil, som ikke lignede noget! Modeltrafik brugte også træ og trykt papir og havde både en E- og en F-maskine, begge dog uden motor, altså med "fingerkraft". Aksellejer og bogier var imidlertid nydelige og blev solgt løse under navnet





"Først". Long kom først frem med en Tf-vogn af blik, men med plastaksellejer, som ellers var nydelige, men for store og klodsede. Senere kom MO-vognen og et par godsvogne af plast, som efter kort tids brug skød ryg på grund af forkert støbning

Bagpå MODELJERNBANEN nr. 9, 1949, er der en annonce fra "Model og Hobby" i København, som jeg gerne handlede med. Bodans S-maskine sælges for 135,- kr. hvilket dengang var en meget høj pris. Da jeg kom i lære i 1954 fik jeg 155 kr. om måneden, så skal vi tage dette forhold i betragtning, så skulle S-maskinen vel koste ca. 2.000 kr. idag. Især var det en høj pris, når man tager den elendige kvalitet i betragtning. Det meste var zinkstøbt og var slemt til at forvitte med tiden. Motoren var meget tvivlsom, og for- og efterløber var ikke fjederbelastet, så de var årsag til afsporinger i massevis. De fleste S-maskiner kørte derfor uden for- og efterløber, hvilket fik dem til at se noget ejendommelige ud. Jeg havde ingen økonomiske muligheder for at få en S-maskine i 1949, og det var også heldigt, for jeg var nok blevet fælt skuffet.

Tilbage til tegningen, som satte mig igang med at bygge vogne. Den var af en Pb-vogn, og der var også en byggebeskrivelse med, endda af de gamle mestre Clausen

og Voldmester. Desuden var der et billede af en færdig model, formentlig dog i spor 0, men det hele så spændende ud. Jeg var dengang 12 år gammel, men selvfølgelig et fremmeligt barn, og allerede dengang gik jeg mine egne veje ved bygning af modeller. Byggebeskrivelser sprang jeg altid over, dels kunne jeg tit ikke forstå dem, og dels havde jeg måske ikke de materialer, der var anbefalet.

De første år efter krigen var der stor mangel på råstoffer, og altså også messing. Jeg husker tydeligt at jeg gik og tiggede gamle brugte elektriske pærer hos naboerne. Hvorfor? Jo, gevindet var jo af messingplade, og når soklens porcelæn var slået i stykker og gevindet kom fri, så var det let at banke det ud, så man fik en lille fin messingplade! Det var datidens genbrug, som sandelig var nødvendigt. En gammel radio forsynede mig med kobbertråd i mange år, for der var mange spoler, som kunne vikles af.

Jeg skrev til Model og Hobby efter følgende dele, som jeg har fundet de originale priser på:

4 aksellejer à kr. 0,20/stk.
2 hjulsæt à kr. 0,65/sæt.
4 cylinderpuffer à 0,10/stk.

Desuden købte jeg et par vanger og pufferplanker, som jeg ikke har kunnet finde priser på. De var lavet af presset blik, og lignede ab-

solut ikke nutidens fine NE-MEC-profiler.

Selve vognkassen er lavet af krydsfiner, 1 mm til siderne og 1,5 mm til endegavlene, og efter det system, som jeg stadig bruger. Siderne går uden på gavlene, og er bare limet sammen. Krydsfineren har ikke rigtig kunnet stå for tidernes ugunst, for det har slået sig fælt, og vognen er både vind og skæv. Lågerne i midten er lavet af 1 mm messingplade, og var beregnet til at kunne lukkes op! Hængslerne var lavet af ganske små strimler tøj, der var limet på henholdsvis låge og inderside af vognside. På senere vogne med tykkere sider, var jeg mere heldig, for på Pb-vognen limede jeg hurtigt lågerne til, da de var tilbøjelige til at lukke sig op under kørslen.

Færdige profiler i HO kunne ikke fås, så profilerne på siden er lavet af ganske tynde strimler karton, der er limet kant mod kant. Det ville jeg ikke påtage mig idag, men dengang rystede unge mennesker ikke på hånden, og tålmodighed havde vi også, for der var ingen TV. På gavlene ser det dog ud til, at jeg har snydt, for der er brugt kobbertråd med isolering og det hele. De før omtalte vanger og pufferplanker er limet på bunden, og aksellejerne er også limet på indersiden af vangerne. Armeringen er lavet af 1 mm trælist og

trinbrædderne er karton, der er limet på mere isoleret kobbertråd fra plyndringen af den gamle radio. Hjulene er af fabrikat Bodan, og de er fuldstændig forvitrede af det, man vist kalder zinkpest. Det kan også skimtes på billedet flere steder. Automatkoblingerne af Long fabrikat er kommet til senere, for fra fødslen var vognen udstyret med en krogkobling. Den var lavet af det øverste af en HO-messingskinne, for det var stivere end kobbertråden. Vognene blev koblet sammen med små aflange øjer, som jeg også selv lavede, dog var enkelte fine vogne udstyret med 3-leads kæde, som jeg havde købt.

Jeg har som nævnt limet vognen sammen, da jeg ikke havde lært at lodde, og forøvrigt først lærte det på et sent tidspunkt. Derfor har jeg i min nu udsolgte bog om modeljernbane for begyndere forklaret lodningens ædle kunst ganske indgående af hensyn til nutidens ungdom. Hvis man idag går til hobbymanden og forlanger en tube lim, så spørger han straks, hvilken slags og til hvad, samt dænger disken til med forskellige typer. Dengang var det mere simpelt, for der var kun fiskelim og Danalim. Fiskelim var virkelig lavet af fisk, og lugtede sandelig også derefter. Derimod var Danalimen ganske udmærket og svarede nærmest

til nutidens UHU-hart. Den kan da vist forøvrigt fås endnu - Danalimen.

Jeg har tit været irriteret over folk, som satte deres vogne sammen med stifter og false o.s.v. og sådan set gjorde det mere indviklet en nødvendigt. Selv Danalim kan udmærket holde, og beviset ses på min gamle vogn. På den ene låge sidder et håndtag, og det er lavet af kobbertråd, som er limet på messinglågen med Danalim. Det er faldet af på den anden side men her sidder det altså endnu ved hjælp af de to klatter Danalim, som også tydeligt kan ses. Bevares, jeg har selvfølgelig passet på vognen, men alligevel.

Malingen er et kapitel for sig. Undervognen er blank sort, og vognsiderne er malet med "Modellak til godsvogne" til kr. 1,40 pr. dåse, også fra Model og Hobby. Det er en underlig rødbrun farve, som jeg aldrig har set nogen virkelig godsvogn med. Den er meget blank og dækker dårligt, så vognen har fået nogle gange med den i sin tid. Det er måske en af grundene til, at kartonprofilerne har kunnet hange sammen, men særlig modeltro så det ikke ud. Det ses forøvrigt på billedet, at blitzen har spejlet sig i den blanke overflade. I datidens byggebeskrivelser stod altid at modellen males tilsidst med 3 gange spritlak. Jeg husker tydeligt farvehandle-

rens ansigt, da jeg bad om spritlak. Det havde han aldrig hørt om, måske det var et specielt københavnsk fænomen!

En vaks farvehandler gav mig dog et tips, som jeg havde fornøjelse af i mange år. Ved hjælp af farvepulver, køkkenbordslak og terpentin kunne man selv lave sine farver, og de blev garanteret matte. Alle disse problemer blev løst, da Humbrol-farverne kom frem mange år efter, og virkelig gjorde maling af modeller nem og modeltro.

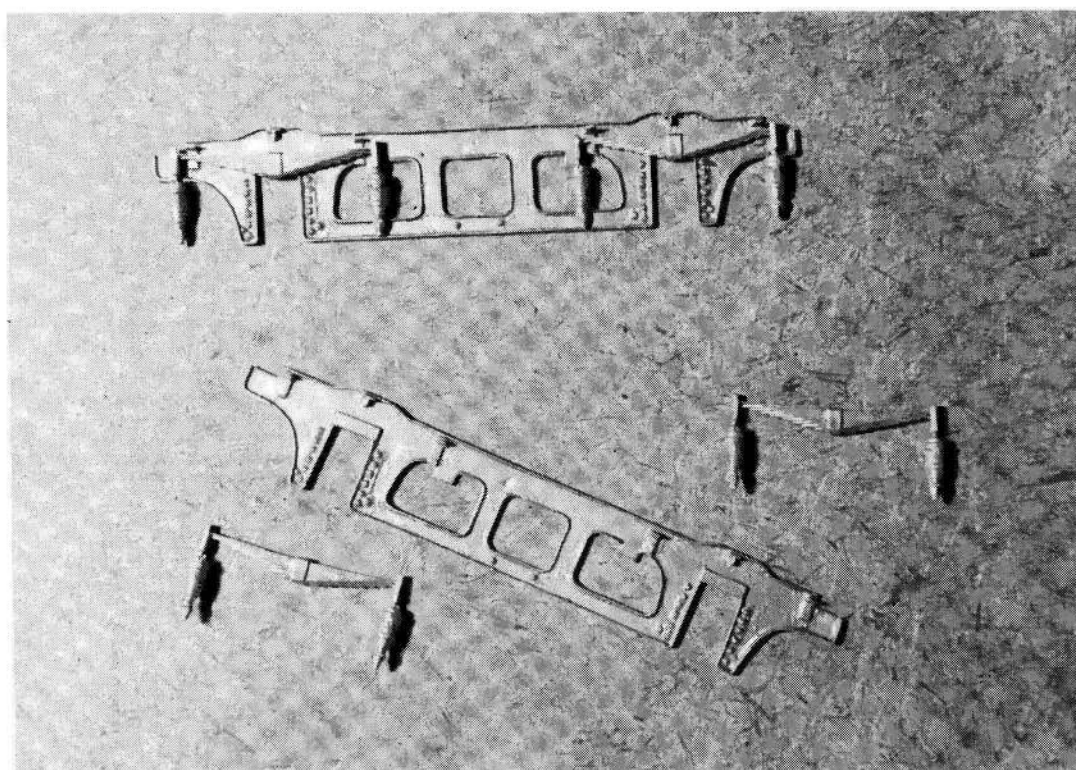
Påskriverne er lavet med hvid tusch, som det har været svært at få til at se godt ud på den glatte lak, og den virker idag noget komisk.

Denne vogn blev begyndelsen til en masse, både i HO og senere i O, og jeg må måske i al beskedenhed mene, at jeg er blevet bedre til at lave modeller siden 1949. Måske denne omtale af min første vogn kan sætte mod i andre, som ikke tør gå igang. Frisk mod, måske den første ikke bliver så heldig, men det gamle ord: Øvelse gør mester, er da endnu ikke blevet ødelagt af nutidens nedvurdering af røster fra fortiden.

Hans Gerner

LØSDELE TIL SPOR 0

Som nævnt i en tidligere



artikel, var jeg ved at få lavet næste bogieside i spor 0, nemlig til en Berlinertruck. Jeg omtalte også, at jeg ville forsøge at få den lavet i Danmark, da det nok var billigere end at få den lavet i Tyskland. Jeg fandt også en metalstøber i Espergærde, men det var noget af en skuffelse. Efter at have rykket for tilbud med priser i flere måneder, opgav jeg og bad om at få min original tilbage. Efter at have rykket flere gange lykkedes det mig at få kontordamen til at sende den retur, da jeg bad hende så mindeligt om det. Jeg behøver vel ikke at fortælle, at 4 uger efter havde jeg de færdige bogiesider fra Tyskland. Det der "Wirtschaftswunder" i Tyskland består måske bare af at levere tilbud og varer til den lovede tid, og ikke holde kunden hen med snak i månedsvis. Måske det dan-

ske betalingsunderskud skyldes det sidste, jeg spør' bare!

Nå, bogiesiderne ses på billedet. Hver side består af en ramme med to fjedre til, da jeg mente, at det var synd at støbe det hele på én gang og derved ikke få luft bag fjederen. Da bogien fandtes på danske vogne med to forskellige akselboxe, henholdsvis gammel model med glideleje og "underbid" og nyere model med rulleleje, har jeg ikke sat boxe på. Man kan lodde en lille plade bagpå akselgafflen og derpå klistre boxen med Araldit. JP-hobby har vist rullelejeboxen, men den ældre har jeg ikke fundet endnu. GMJS har en, men den er meget lille og ser ikke godt ud. Imidlertid er jeg på sporet af en i Tyskland, hvor de var meget almindelige. Måske andre ved bedre råd?

Med de mange støbninger er bogien ikke blevet billig - tværtimod. Et sæt til en vogn, bestående af 4 rammer og 8 fjedre, koster ialt kr. 100,-. Da fjedrene kan bruges til andre ting, sælges de også løse for kr. 6,75 pr. stk., men rammerne sælges ikke løse uden fjedre. Skulle man trods de høje priser ønske at købe nogle af tingene, så kan de bestilles ved at indbetale beløbet + kr. 5,- til porto og indpakning på girokonto 4 14 93 51, Hans Gerner Christiansen, Bernstorffsvej 17, 5000 Odense C.

Skulle nogen kende en metalstøber, som både kan og vil støbe, så er jeg meget interesseret, men jeg har ikke planer om flere bogiesider lige med det samme, dertil er der bundet for mange penge i lager endnu.

HANS GERNER

De Gode Gamle Dage

Fredericia banegård var indtil Lillebæltsbroens ibrugtagning i 1935 helt ubestridt - når bortses fra hovedstaden - landets største trafikknudepunkt. Her passerede alle, her mødtes alle, der var på rejse mellem hovedstaden og Jylland og også mange, der rejste til eller kom fra det sydlige udland. Aktiviteterne fortsatte døgnet rundt, her skete der noget hele tiden, og det afspejler sig naturligvis ganske tydeligt i den fra 2. trafikreds' kontor udgående korrespondance, som det ses af det følgende:

De tekniske installationer på den gamle Fredericia station var naturligvis ikke "up to date". Telefoner kendtes ikke, da den blev bygget, senere fik man forbindelse med den da oprettede telefoncentral i byen, og derefter opstod behovet for lokaltelefoner. Dette problem blev klaret således:

Fredericia, den 20/6 1906

Hr. Telegrafist C. Abel, her.

Det meddeles herved, at Deres igaar indgivne Tilbud paa Levering og Indlægning af Høsttelefoner her paa Kontorerne er antaget. Det bemærkes, at der yderligere ønskes anbragt endnu et Apparat efter nærmere Aftale.

Arbejdet bedes iværksat snarest muligt. Man forudsætter, at Betalingen ikke overskrider 25 Kr. pr. Station.

I de gode gamle dage havde man også energiproblemer, men de var rigtignok af en anden art end dem, vi kender idag:

Fredericia, den 21/10 1906

Fredericia Station.

Som Følge af, at de paa Kontoret indbragte Tørv i den senere Tid har været saa vaade, at det synes, som om de har ligget i Vand, bedes Stationen undersøge Forholdet og meddele Resultatet hertil.

Det bedes paalagt det Personale, der indbringer Kul her paa Kontoret, saa vidt muligt kun at fylde Kulkasserne med hele Kul.

Før højtalernes tid kunne underretning af de rejsende ofte være en vanskelig sag, hvad følgende eksempel viser:

Fredericia, den 11/1 1907
Tilbagesendes Direktøren for Trafikafdelingen.

I herværende Kreds foretages Udringningen med Haandklokke paa Fredericia og Odense Stationer og ved særlige Lejligheder paa andre Stationer.

Kredsen maa anse en saadan Udringning for absolut nødvendig paa Fredericia Station, naar Udraabning alene ikke kan anses for tilstrækkelig til Avertering for de Rejsende, der opholde sig i Spisesalene, hvor der paa de stærkest frekventerede Tider hersker megen Støj under Opvarningen.

Klokken anvendes ogsaa undtagelsesvis paa Perronen, hvor en Udraabning alene, særlig under Højtids trafik aldeles ikke vilde blive ænset.

Kredsen skal derfor henstille, at denne Udringning i hvert Fald bibeholdes paa Fredericia Station, ligesom det ville være ønskeligt ogsaa at kunne avertere den paa andre større Stationer, naar det under Togkrydsninger og stærk Trafik kunne være ønskeligt at rette en mere kraftig Henvendelse til de Rejsende, end den en almindelig Udraabning giver.

.....

De mange rejsende, der passerede Fredericia bane-
negård gav anledning til mange aktiviteter, som
ikke direkte havde noget med toggangen at gøre.
Her et par eksempler:

Fredericia, den 2/6 1906

Hr. J. E. Albeck,
Vodrofs Tværgade 10, 2.
Kjøbenhavn V.

I Anledning af Deres Skrivelse af 26^r f.M.
meddeles der Dem herved Tilladelse til indtil
videre at tage Stådeplads som Skopudser paa
Fredericia Station mod at De i et og alt retter
Dem efter de af Stationsforstanderen givne
Forskrifter.

Denne Tilladelse kan til enhver Tid tilbage-
kaldes.

Saa fremt De herefter ønsker det ansøgte, ud-
bedes Meddelelse herom i Løbet af 8 Dage
med Angivelse af, hvornaar Virksomheden
paabegyndes.

2 anbefalinger tilbagesendes hoslagt.

||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||

Fredericia, den 8/10 1908

Hr. Handelsgartner V. Thygesen,
Vejlevej 1,
Fredericia.

Foranlediget ved Deres Skrivelse af 23de f.M.
skal man meddele, at der ikke haves noget
at erindre imod, at De lader forhandle Blom-
sterbuketter paa Fredericia Station.

Denne Tilladelse - der er givet forsøgsvis -
forudsætter, at Salget foregaar ved en pænt
paaklædt Kone, og er afhængig af, at Ved-
kommende til enhver Tid retter sig efter de
Anvisninger, der maatte blive givet af Sta-
tionsforstanderen eller dennes Stedfortræder,
ligesom man forbeholder sig til enhver Tid
uden Godtgørelse at kunne tage den tilbage.

.....

Restaurationen på den gamle Fredericia sta-
tion var et særdeles travlt sted. Ikke altid for-
løb serveringerne efter de rejsendes ønsker, som
det fremgår af følgende brev:

Fredericia, den 22/1 1909

Hr. A. Franck,
Strandgade 36,
Kjøbenhavn C.

I Klageprotokollen paa Fredericia Station har
De den 18de ds. indført en Besværing over
den sendrægtige Betjening i den derværende
Restauration, idet De opgiver at have maattet
vente 20 Minutter paa at faa serveret Brød
og Smør til den af Dem bestilte The.

Ved den i Sagen anstillede Undersøgelse er
det oplyst, at Grunden til den langsomme Ek-
spedition var den, at der, da De ikke ønske-
de at benytte de paa Restaurationsbordene
hensatte Assietter med Smør, hvoraf ingen
var urørt, maatte hentes en ny Assiet i Kæl-
deren, hvortil der, da Køkkenpersonalet var
stærkt optaget af andet Arbejde, medgik no-
gen Tid. Restaurationen var besøgt af mange
Rejsende, og Ekspeditionen foregik efter Per-
sonalets Udsagn saa hurtigt, som det under
de forhaandenværende Forhold var muligt.
Løvrigt har Fredericia Station oplyst, at
Klokken paa det Tidspunkt, da De henvendte
Dem paa Kontoret for at klage, var 5,48, og
at det Tog, hvormed De maatte antages at
være ankommet til Fredericia, nemlig Tog 49
var 5 minutter forsinket, saaledes at Færgen
først var ankommet Kl. 5,29.

Efter det saaledes oplyste skønner man ikke,
at der er Anledning til at foretage Paatale
overfor Restauratøren, hvilket man herved
ikke undlader at meddele.

.....

Ikke alle rejsende dengang var lige behage-
lige. Her 2 eksempler på forskellige forhold:

Fredericia, den 3/12 1906

Fredericia Byfogderi.

Hoslagt tillader man sig at tilbagesende det
ærede Byfogedkontor en Anmeldelse fra Frede-
ricia Station om en Rejsende, der har kørt
paa ugyldig Billet Odense-Fredericia i Tog
5 den 22. Oktober d.A.

Da den Rejsende paa Fredericia Station har
vægrt sig ved at erlægge den takstmæssige
Betaling formener man, at Sagen i Følge
§ 10 i Lov om Statsbanernes Takster m.m. af
15. Maj 1903 er en offentlig Politisag, og at
den maa sortere under den Jurisdiktion, hvor
Vægningen er sket.

Man tillader sig at imødesee behagelig Med-
delelse om, hvorvidt Hr. Byfogden kan til-
træde dette.

!!

Følgende minder om det vilde vesten:

Fredericia, den 1/12 1908

Fremsendes til Direktøren for Trafikafdelingen

Sagens Akter beror hos Herredsfogden i Hol-
sted. Den paagældende Rejsende i Tog 1024
den 17/9 d.A. havde skudt med Revolver ud
ad Vinduet og brugt Vold overfor Togbetjen-
tene 192 H.P. Hansen og 806 J.P. Pedersen,

Esbjerg, hvorved disse havde faaet mindre Læsioner i Ansigtet og Tøjet noget beskadiget.

%%%

Vi vil slutte disse glimt fra den gamle Fredericia banegård med følgende redegørelse. Den giver et ganske godt indtryk af forholdene, som de var i 1908. Alligevel kom stationen til at fungere helt til 1935, de seneste år må have været vanskelige for de ansatte:

Fredericia, den 16/1 1908

Direktøren for Trafikafdelingen.

I Anledning af Hr. Direktørens Skrivelse af 10de December f.A. - J. Nr. IV 23728 - tillader jeg mig at udtale, at Kravet om en fjerde Rangermaskine i Fredericia fra 1ste Maj i Aar kan frafalde for Dagens Vedkommende som Følge af, at de paatænkte nye Dagiltog ikke etableres.

Derimod maa jeg for Nattens Vedkommende fremdeles have Nødvendigheden af, at Stationen tildeles endnu en Rangermaskine, og at denne Maskines Tjeneste fastsættes til Tiden fra 11 Aften til 7 Morgen.

Der er i Aarenes Løb, som Stationen blev normeret med 3 Rangermaskiner til Tjenestens Besørgelse, sket en meget betydelig Fremgang i Godsudvekslingen mellem Landsdelene - i Vognbefordringen i det Hele taget en Fremgang saa stor, at Grænsen for de 3 Maskiners Præstationsevne maa siges at være naaet.

Ikke alene er Togenes Antal forøget, men tillige er disses Størrelse ved de kraftigere Togmaskiners Indførelse vokset med mindst en Trediedel.

Samtidig er Arbejdet, der paalægges Stationen med Hensyn til Fordelingen af tomme Vogne, vokset i lignende Grad.

Ved Bortsendelsen fra Esbjerg, hvorfra Størstedelen af tomme Vogne tages, kan Vognfordeleren ikke have truffet sine Dispositioner med Hensyn til Vognenes endelige Befordring, han maa da indskrænke sig til at lade disse afgaa bestemt for Fredericia.

Først naar Status foreligger, denne er gennemgaaet og Oversigt over, paa hvilke Stationer Vognene skal anvendes, kan den endelige Fordeling finde Sted.

Dette fordelingsarbejde falder da paa Fredericia Station og maa for største Delen finde Sted om Natten efter Ankomsten af Togene 2959 og 973; altsaa til Dels under Iltoget Ekspedition.

Vognene skulle da udrangeres og opstilles til de forskellige nordgaaende Tog (2929, 935 og 2933) henholdsvis fynske Morgentog.

Fra 1. Maj kommer nu hertil Modtagelsen henholdsvis af et nyt Tog til Nord samt et nyt Tog fra Fyn.

Som Følge af den i Fredericia herskende Mangel paa Hovedspor til Ekspedition af personførende Tog, hvilken Mangel medfører, at et ankommende Tog - saavel fra Syd som fra Nord - først maa videresendes eller bringes i Sidespor, forinden et efterfølgende Tog kan indlades paa Stationen, er det i første Række en absolut Nødvendighed, at det ikke i nogen Retning skorter paa Rangerkraft og paa det til Rangerkraftens Betjening nødvendige Personale.

Forsinkelse af først ankomne Togs Ekspedition vil foranledige efterfølgende Togs Standsning udenfor Stationen.

Savnet af tilstrækkelig Rangerkraft har desuden ved mange Lejligheder ladet det Skorte paa en saa præcis Betjening af de om Natten sejlene Godsfærger som ønskeligt kunde være, idet Færgerne ofte opholdes saa længe i Fredericia, at enkelte Færgeture ikke har kunnet udføres, hvad der har haft til Følge, at fynske Godsvogne ere blevne efterladte og fynske Morgentog afsendte fra Strib uden at være fyldte.

Med Hensyn til Anvendelse af de nuhavende Rangermaskiner i Tidsrummet 12 - 4 Nat da er denne i sine Hovedtræk saaledes:

1ste Maskine:

Adskiller og bortrangerer til Godsplads og Havn Vognene fra Togene 2959 og 973, oprangerer Tog 2929, betjener Tog 31s Ekstrafærge og anbringer dennes Vogne paa Plads, betjener Færge 43 og anbringer dennes Vogne i Togene 917 og 972, assisterer ved Samling af Tog 917, renser Fyr og tager Kul, hvorefter den adskiller Tog 2958 og udrangerer særlige Vogne til Tog 916 samt til fynske Morgentog. Paabegynder Oprangeringen af Tog 935.

2den Maskine:

Samler og anbringer ved Havnen Vogne af Tog 954, betjener 2 Godsfærger og Færge 31, bortrangerer og anbringer paa Plads Vognene fra disse Færger, sammenrangerer til Færgerne 16 og 14 Ilgodsvognene fra Tog 968, betjener Færge 16, rangerer med Post-, Rejsegods- og Personvogne af Tog 915, oprangerer Færge 14, bortrangerer Sovevognen 917 - 12, oprangerer Tog 916 og paabegynder Oprangeringen af Togene 918, 920 og 927.

3die Maskine:

Assisterer ved Rangeringen med Vognene fra Togene 2959 og 973, bortrangerer Ilgods- og Postvogne af Tog 975 og dernæst detses Togstamme, assisterer ved Rangeringen med Tog 968, betjener Særfærgerne til Tog 16, bortrangerer Rejsegods- og Sovevognen af Tog 970, betjener Færge 14, bortrangerer Postvognen Tog 917 - 12 og betjener Færge 12, samler særlige Vogne fra Færgerne 31 I og 31 II og senere Færger til Togene 916 og 935, betjener Godsfærger.

Foranlediget ved Ilgodsvognenes store Antal og Færgerne "Hjalmar"s Anvendelse i Tur med de forlængede Færger forefalder det hyppigt - tilsammen 3 á 4 af Aarets Maaneder -, at Tog 12 maa overføres med 2 Færger; denne Omstændighed bidrager ogsaa sin Del til, at de 3 Rangermaskiner ikke vil være i Stand til at overkomme Arbejdet.

Hvorledes Arbejdet fra Maj skal fordeles paa Maskinerne vil for en stor Del bero paa Overførselsvognenes Antal, og med hvilke Tog disse ville indgaa; at opstille et Udkast til Arbejdsplan er derfor ikke muligt, saalænge endelig Afgørelse i denne Retning ikke foreligger.

Til Assistance under særlig Trafik om Dagen vil det vedblivende være nødvendigt at kunne rekvirere den 4de Rangermaskine.

Ib V. Andersen

UHELD

BRAMMINGEULYKKEN

4. og sidste del

Den 24. oktober 1913 holdt den daværende trafikminister, Hassing-Jørgensen, en tale om jernbaneforhold. Han besvarede spørgsmål vedrørende lokomotivbygning, skærveballast, sporforstærkninger, regnskab m.m. Men Brammingeulykken blev i samme tale behandlet og kommenteret ret udførligt, blandt andet fordi flere folketingsmænd havde ytret sig om og stillet spørgsmål om ulykken, som stadig i folks bevidsthed og i pressen havde stor interesse.

Der havde fra flere sider været rejst kritik af den foreløbige redegørelse, som DSB udsendte kort tid efter ulykken. Ministeren fejler faktisk denne kritik til side ved at fastslå, at den foreløbige redegørelse faktisk gav en af hovedårsagerne til ulykken. Om de undersøgelser man har foranstaltet for at klarlægge ulykkens opståen, siger ministeren:

Umiddelbart efter min Hjemkomst afgav jeg til Pressens Repræsentanter det Løfte, at den paafølgende Undersøgelse skulde blive systematisk, grundig og aaben, og det vil være mig magtpåliggende, om det fra Rigsdagens Side maa blive erkendt, at dette Løfte er blevet holdt. Hele Undersøgelsesmateriale ligger nu paa Rigsdagens Bord, og jeg kan selvsagt ikke her foretage nogen Gennemgang deraf, men skal kun knytte nogle Bemærkninger dertil.

Grundene til, at man ikke nøjedes med den sædvanlige Undersøgelse ved Statsbaneauditøren alene, men at man tillige lod foretage en politimæssig Undersøgelse, er først den rent formelle, at Politiet, da det jo drejer sig om Tab af Menneskeliv, alligevel burde tage Sagen op; men den afgørende Grund er dog den, at vi efter at have drøftet Sagen i Ministeriet fandt, at det var ganske nødvendigt at lade Politiet foretage en Undersøgelse

fra Grunden af og uafhængig af Statsbanernes Undersøgelse. Dette fandt vi nødvendigt ikke blot af Hensyn til Publikum, men ogsaa for Statsbanernes Skyld, thi der vil herefter ikke være nogen Mulighed for Tvivl om, at der er foretaget alt, hvad der i det hele taget er muligt, for at Begivenheden kan blive fuldt belyst.

Ved Offentliggørelsen af Statspolitietets sammentrængte Erklæring blev der fra en enkelt Side i Pressen klaget over, at Undersøgelsen faldt i Stumper og Stykker, saaledes, som den blev ledet; der fandt ikke noget Samarbejde Sted mellem Justitsministeriet og Trafikministeriet om denne Sag; først havde man faaet Statsbanernes Generaldirektions Erklæring, og senere maatte man altsaa faa Statsbaneauditørens Erklæring, og Statspolitietets Redegørelse bliver offentliggjort, uden at den i Forvejen har været forelagt for Statsbanerne eller Auditøren. Hele denne Kritik viser, at man ikke fuldt har forstaaet Ministeriets Mening med, at Undersøgelsen skulde være aaben. Vi har ikke villet tilvejebringe et afpasset Materiale, vi har ikke ønsket, at de to Ledere af Undersøgelserne skulde samarbejde og naa til samme Resultat. Selvfølgelig vilde der have været en vis Styrke i, om Resultaterne var blevet nøjagtig de samme, men det er ikke sikkert, at det vilde have styrket deres Troværdighed. Saaledes som det nu er sket, har Undersøgelsen fundet Sted for Befolkningens Øjne. Nu skal det ikke nægtes, at det har virket uheldigt, at Pressen i Politichef Mensens Redegørelse har fundet Stof til at reducere Generaldirektionens Indberetning in absurdum. Jeg har ikke kunnet være enig deri. Det udsendte Uddrag af Politichefens Redegørelse har muligvis været for kortfattet, og visse Momenter i det er sikkert blevet fremhævet stærkt paa andres Bekostning, fordi de virkede som Støtte for nogle af de mange rent rygtevisse Forklaringer, som er givne. Jeg har imidlertid ikke fundet, der var Grund til fra min Side at gribe ind med Hensyn til, hvilken Opfattelse Pressen maatte naa til. Jeg er af den Overbevisning, at Pressen har en Ret og en Pligt, som vi andre ikke maa blande os i, til

at tage ethvert Spørgsmaal af offentlig Interesse op til selvstændig Behandling. Tager den fejl, skyder den over Maalet, er det paa dens eget Ansvar, og man har efter min Opfattelse ikke Grund til at beklage sig, med mindre den paa det Tidspunkt, da man kan give og giver den endelige Besked, skulde vægre sig ved at tage denne til Efterretning og bedømme den loyalt efter dens Indhold, og noget saadant er ikke sket. Efter at Udtaget af Auditør Andersens Redegørelse og navnlig efter at ogsaa Professor Lütken paa Statspolitietets Materiale udarbejdede tekniske Redegørelse er udsendt, har det været mit Indtryk, at hele Pressen har følt sig tilfredsstillet, og man har erkendt det berettigede i, at jeg ikke fremkom med yderligere Udtalelser, før det kunde ske overfor Rigsdagen. Jeg er derfor noget forundret over, at det ærede Medlem fra Store-Heddinge (J. Andersen) har fundet det nødvendigt at afæske mig Erklæring om, at jeg ikke har staaet bag ved noget Blads Artikler om denne Sag. Det er ganske øjensynligt, at jeg ikke staaer bag ved nogen, jeg har den bedste Lejlighed til at staa frem og sige, hvad jeg ønsker, og behøver ikke at staa bag ved nogen Avisartikel.

Ministeren finder, at ingen af de tre udarbejdede rapporter er af en sådan art, at man kan kassere en eller flere, tværtimod supplerer de hinanden. Og ud fra rapporterne konkluderede ministeren så:

... og min endelige Opfattelse af Begivenheden er da følgende: Der er paa Grund af Solvarmen og begunstiget af, at Laskeboltene var for fast iskruede, og af, at Ballastlaget mulig ikke har været fyldigt nok, sket en Forskydning af Sporet mod Syd, uden at Baneforanden har bemærket det, og samtidig har den ene Skinne dannet en kort og skarp Kurve mod Nord, saaledes at Skinnestrengen paa et Stykke har dannet et S. Dette retter Baneforanden ved med Magt at lade Skinnen tvinge ind i ret Stilling, men uden at vide, at der er mere for ham at gøre, og uden at forstaa, hvilken Fare Sporet endnu frembyder, fordi Spændingen ikke er udløst. Idet nu Toget kommer farende med en Hastighed, som i hvert Fald maa betegnes som meget stærk, udløses Spændingen i Skinnerne ved et nyt Udslag, og kun det forreste Lokomotiv kan paa Grund af den bevægelige Truck slippe over, medens Tenderhjulene, som ikke kan give efter, afsporer. Derved hemmes Farten for det første Lokomotiv, andet Lokomotiv trykker Bufferne itu, hopper over Skinnen, kaster Koblingen af og fortsætter Farten hen ad Banelegemet med stærkt aftagende Hastighed, hvorved den voldsomme Sammentrykning af Toget foranlediges med den Virkning, at de midterste Vogne knustes.

Ministeren er derpå inde på at hastigheden alene ikke har kunnet foranledige ulykken, men at solkurven er ulykkens hovedårsag. Disse ord er slået så hårdt fast, at mange i dag skriver, at ulykken skyldtes en solkurve. Det er for så vidt rigtigt, men der var jo også andre faktorer – nok mindre i forhold til solkurven – med dog



Fra Verden og Vi (arkiv J.G.)

så vigtige, at de ikke uden videre må udelades, når ulykkens årsager skal klarlægges og det er Hassing-Jørgensen også helt klar over, idet han siger:

To andre Omstændigheder tildrager sig i høj grad Opmærksomheden, Togets Sammensætning og dets Hastighed. Hvad nu Sammensætningen angaar, dette, at Vognene ikke var af ensartet Type, maa det vistnok kunne siges at være bevist, at det ikke har medvirket som Aarsag til Ulykken, hvorimod man næppe tør benægte, at Hastigheden kan have medvirket. En anden Sag er det med de to Omstændigheders Indvirkning paa Ulykkens Omfang. Her er det jo givet, at Hastigheden har spillet en Rolle. Men hvad angaar Togets Sammensætning i Forhold til Ulykkens Omfang, tror jeg, at Auditøren har Ret, naar han siger, at det er umuligt at have nogen Mening om, hvorvidt denne er forøget eller ikke ved Kupévognenes Tilstedeværelse i Toget, navnlig i Midten af dette. Det er givet, som Professor Lütken siger, at Pladsen i Midten af Toget har været afgørende for Kupévognenes Skæbne, og det er givet, at de afgjort har afbødet Stødet for de øvrige Vogne. Men hvad der vilde være sket, hvis Toget udelukkende havde været sammensat af nye Siddegangs-Truckvogne, om disse havde holdt eller muligt kunne have skaaret hverandre igennem paa langs, derom kan man næppe paastaa noget sikkert. Der maa, som Auditøren saa træffende udtrykker det, i hvert fald ske noget overordentligt. Derfor vil det selvfølgelig dog være ønskeligt i Eksprestogene udelukkende at anvende det bedste og stærkeste Materiel.

I sin tale kommer ministeren ind paa at omtale baneformandens forhold. Jeg har aldrig før hørt, at der paa folketingets talerstol er faldet så hårde bemærkninger om en ikke-politiker. Ejendommeligt nok tager fagpressen dette temmelig afslappet, selvom man et sted maner sig op til at sige, at i omtalen af baneformanden var Hassing-Jørgensen for kategoriisk, en udtalelse om en mand, der i 31 år har været anvendt af statsbanerne burde formentlig have været dokumenteret. Jernbaneforbundet var meget ilde berørt af udtalelsen og ville undersøge spørgsmålet om det materiale, der lå til grund for bedømmelsen. Men læs selv:

Jeg kan nu gaa over til at omtale Ansvar, saaledes som det efter min Opfattelse falder paa de enkelte Personer og paa Statsbanerne som Institution. Her hæfter Opmærksomheden sig jo straks paa Baneformanden. Det maa erkendes, at hvis han havde forstaaet, hvad han kunde have gjort for fuldt ud at afværge enhver Følge af Skinneudbøjningen, kunde han eventuelt ved at give Signal til langsom Kørsel have forhindret Ulykken. Imidlertid kan man ikke ved Bedømmelsen af hans Ansvar se bort fra, hvilke Muligheder han havde for at bedømme Situationen rigtigt. Her er nu først at bemærke, at Manden ifølge sine personlige Kvalifikationer næppe burde have haft den Stilling, han har; men hvad der er afgørende, er, at han ikke har væ-

ret instrueret paa en saadan Maade, at han kunde vide, hvad han havde at gøre.

Det er hårde ord, og selv om ministeren senere modererer sin mening, er de knusende ord dog sagt.

Jeg kan ikke lade være med at tage det næste stykke med fra talen. For 67 år siden kom disse ord, der i vore papirrige tider, hvor vi hver dag - på arbejde og i hjemmet - overvældes af papir, også må være absolut gældende i dag, idet betragtningerne ikke alene gælder for jernbanen, men også for alle andre erhverv. Det drejer sig om den tidligere nævnte famøse ordre om hvordan man forholder sig, når stærk varme giver mulighed for solkurver.

Det kan altsaa hænde, at en saadan Ordre gives, men ikke efterleves, uagtet den udsendes trykt til alle Tjenestemænd, hvilket atter praktisk talt vil sige, at naar en Ordre ikke falder sammen med, hvad der daglig eller jævnligt forekommer indenfor hver enkelts Erfaringskreds, bliver den næppe læst og i hvert Fald ikke husket. Der har altsaa en Gang i Nærheden af den øverste tekniske Ledelse siddet en Mand, som har haft Øje for, at Solvarmespændingen i Skinnerne ikke kunne blive udløst ved Stødene, naar Laskeboltene var for haardt spændte. Han har saa faaet udsendt sin Ordre, men den er kun naaet ud til dem, der skulde have den for Øje under deres Arbejdes Udførelse, som en Tryksag. Og som det er gaaet med den, maa det nødvendigvis være gaaet med andre. Hvad Tjenestemændene opnaar under deres Arbejde af Erfaring og Kundskab, lever i dem og omsættes ved næste Lejlighed i bevidste Handlinger; hvad de faar tilsendt af Tryksager, er og bliver kun Tryksager.

Men ministeren er ikke ude på at slagte de "menige" i sagen - i dette tilfælde baneformanden (han har også fået nok) og lokomotivfolkene.

Det næste citerede stykke er efter min mening yderst vigtigt, idet det faktisk giver et fingerpeg om, hvad sagen vil ende med, nemlig frifindelse af de implicerede tjenestemænd.

Det forholder sig derfor ikke saaledes, som det ærede Medlem fra Silkeborg (Jacob Christensen) udtalte, at man har været travlt beskæftiget med at lægge Ansvar over paa det underordnede Personale. Ved Generaldirektionens foreløbige Undersøgelse gik man ud fra, at Baneformanden i det højeste havde udvist Mangel paa Konduite ved ikke at give Signal til Langsom Kørsel, og at naar han ikke havde gjort det, var det, fordi han ansaa Sporet for at være fuldkommen sikkert. Jeg fandt det under disse Forhold, hvor man ikke kunne komme højere op med Ansvar, fuldkommen i sin Orden, at man ikke forsøgte paa at udlevere mig en saa underordnet Funktionær som den skyldige. Ved de senere Undersøgelser er det godtgjort, at den positive Fejl fra hans Side er større end antaget; dette bør dog siges, men man har samtidig ikke været blind for, i hvor høj Grad han er undskyldt ved manglende personlige forudsætninger og ved manglende Instruktion. Baade efter Auditørens og Statspolitiets Undersøgelser har Lokomotivføreren kørt for hurtigt, om end de ikke er enige om hvor meget. Lad os nu sætte, at han har kørt en Del for hurtigt, saa skal et Spor, der er i Orden, dog ubetinget kunne taale det, og saa maa det erindres, at Toget er forsinket, og at han har megen Opfordring til at søge Forsinkelsen indhentet. Han har kun Grund til at gaa ud fra, at Sporet er i Orden, og Maksimalhastigheden er, som han ved, foreskrevet i højere Grad af Hensyn til Økonomien end af Hensyn til Sikkerheden, idet selvfølgelig Sporene kan og bør taale en langt større Hastighed end den foreskrevne. Det kan næppe anses for positivt bevist, at han nævneværdigt har overskredet i hvert Fald de 90 km, og selv benægter han det. Men har han gjort det og dermed forøget Ulykkens Omfang, saa er det jo overordentlig beklageligt, men der bliver dog ikke meget at bebrejde Lokomotivføreren. Efter min Erfaring er det i det hele taget ikke de mindst ansvarsfølende Folk, som ved given Lejlighed vover sig en lille Streg ud over deres strengt reglementerede Kompetance. Jeg finder det saaledes ikke forsvarligt paa det Grundlag, der foreligger, at lægge Ansvar over paa nogen enkelt Person, og navnlig ikke paa nogen af dem, hvis Tjeneste har stillet



Fra Verden og Vi (arkiv J.G.)

dem i direkte Forhold til Ulykken.

Jeg kan her indskyde, at talen i sin helhed varede i 2 timer og at tilhørerlogerne var tæt fyldt med jernbanefolk, hvoraf flere bagefter sagde, at den tale, der her var holdt, placerede ministeren som en af de mest betydningsfulde i ministeriet Zahle. Sagen var, at der kort tid før Brammingeulykken var sket et regeringsskifte hvor ministeriet Berntsen var blevet afløst af ministeriet Zahle. Den nye trafikminister var for de fleste et ganske ukendt blad. Han var ikke udøvende politiker, men bankdirektør. Politiken skriver om ham, efter at have nævnt, at han er en "sjælden sympatisk person" følgende: "Hans intelligens har skænket ham den moderne forretningsmands evne til hurtigt at overskue enhver sag, der forelægges ham". De udsnit vi her har bragt af hans tale viser, at han helt har kunnet overskue sagen om Brammingeulykken, og dette skyldes ikke den fornævnte egenskab alene, men også at han ved enhver sag var meget omhyggelig med gennemgang og vurdering af sagen før han gav sin mening til kende.

Hvornår stenballasten begyndte at blive benyttet i Danmark fortæller det næste citat noget om. Nogle har hævdet, at Brammingeulykken var årsag til stenballastens indførelse. Dette er ikke helt rigtigt, men ulykken satte lidt mere skub i sagen.

Jeg kommer dernæst til Spørgsmaalet om Ballastens Beskaffenhed. Man er i de senere Aar paa Udlandets Hovedbaner gaaet over til Skærver i Stedet for Grus, og der har ganske rigtigt, som det ærede Medlem fra Frederiksberg (Ellinger) antydede, fra Generaldirektionen foreligget Forslag for Ministeriet allerede for 4-5 Aar siden om at gaa over til denne Ballastmasse. Som rimeligt er, foregaar der i Ministeriet, naar der skal tages Stilling til Finanslovsforslaget, en Reduktion af de Bevillinger, Generaldirektionen foreslaar, men selvfølgelig en Reduktion, der tiltrædes af Generaldirektionen, og for hvis tekniske Forsvarlighed denne bærer Ansvar. Saaledes har man altsaa ment at burde opsætte Anskaffelsen af Skærveballast til Fordel for andre mere paatrængende Bevillinger. Man har ingenlunde hverken fra Ministeriets eller Generaldirektionens Side tænkt sig, at man befandt sig paa Randen af en farefuld Tilstand, men man har med Ro stræbt hen mod det ønskede Maal. Da Forslaget forelaa i Aar, forud for Bramminge-Ulykkens Indtræden, blev det straks tiltraadt af Ministeriet, men væsentligt paa Grundlag af den Motivering, at Stenballasten giver Sporet et fastere Leje og derved en behageligere og roligere Kørsel, at Passagererne bliver fri for den ulidelige Støvplage, som Grusballasten

giver, og at Vedligeholdelsesomkostningerne vil blive væsentligt mindre. Paa Grundlag af denne Motivering har Ministeriet tiltraadt Forslaget, men altsaa ikke paa Grundlag af nogen Henvisning til en farlig Tilstand, der skulde afhjælpes. Bramminge-Ulykken kan selvfølgelig kun være os en Spore til saa hurtigt som muligt at faa Stenballasten indført overalt.

Og til slut det sidste citat fra talens sidste del:

Hvad der er sket ved Bramminge er et sørgeligt Sammentræf af en Række forskellige Omstændigheder, som ikke hver for sig vilde have kunnet virke afgørende, og man maa derfor ganske sikkert frikende Statsbaneledelsen for det direkte Ansvar for Ulykken.

Efter at statspolitiet og auditøren havde afsluttet deres arbejde, blev sagen om Brammingeulykken fortsat af herredsfogeden for Ribe ret. Ved denne undersøgelse fremkom intet nyt af væsentlig betydning. Herefter blev sagen sendt til justitsministeriet. I december 1913 kunne man så i aviserne læse, at justitsministeriet havde besluttet, at der ikke skulle rejses tiltale, idet man fandt, at ingen af embedsmændene hos statsbanerne eller funktionærerne eller i det hele taget andre, ikke kan have noget ansvar for ulykken, siger ministeren. Hermed er der sat punktum for yderligere behandling af den frygtelige ulykke i Bramminge. Er ministerens skøn rigtigt? Det må læseren selv tage stilling til. Jeg mener personligt, at ud fra et menneskeligt hensyn - ingen personer ville kunne overleve at få lagt et så stort ansvar på sine skuldre - var det rigtigt skønnet, idet et sammentræf af flere uheldige omstændigheder bevirkede, at ulykken fik så stort et omfang.

Der fremkom fra forskellige side ønske om at rejse en mindesten for ulykkens ofre. Mange syntes, at det var en smuk tanke, men der var også andre, der mente, at det var en misforståelse at rejse en sten i anledning af en så frygtelig ulykke. Megen snak frem og tilbage, men man besluttede sig for en mindesten, som statsbanernes arkitekt, professor Wenck, udførte tegningerne til. Arbejdet blev udbudt i licitation og en stenhuggermester i Odense fik arbejdet med et tilbud på kr. 1950 + kr. 200 til inskription.

Så langt var man kommet i december 1913, men arbejdet kom ikke igang, da det viste sig, at flere af de efterladte protesterede imod, at de afdødes navne blev sat på stenen. Sagen blev derfor returneret til ministeriet.

Den 19. september 1913 nedsatte trafikministeriet en kommission, hvis formål det var at fastsætte størrelsen af de erstatninger, der skulle udbetales. Det gjaldt de såkaldte foreløbige understøttelser, d.v.s. erstatninger for tab af ejendele, mens de varige understøttelser og erstatninger skulle indsendes til trafikministeriet for endelig afgørelse fandt sted.

Med toget havde der været 279 rejsende, heraf dræbtes 15, mens 54 fik større eller mindre skader. I forvejen havde statsbanerne udbetalt 12.994 kr. til dækning af begravelse, lægehjælp, hospital m.m. Disse beløb var altsaa udbetalt før kommissionen var nedsat den 19. september.

Nogle af de personer, der gjorde krav på erstatning, viste sig at være villige til at modtage, som det hedder: "en rund Sum mod at fratælde ethvert yderligere Krav paa Erstatning". Hvis erstatningen ikke oversteg 2.000 kr., blev sagen så ordnet på denne måde.

Ialt indkom der 86 sager til kommissionen. Ved denne ulykke var der mange udlændinge implicerede og da flere af disse var meget velhavende, kom det til at dreje sig om store beløb, man krævede i erstatning.

Praksis for at yde erstatning var ikke helt ukendt. En anden stor jernbaneulykke, nemlig Gentoftulykken den 11. juli 1897, blev grundlaget for, hvordan man erstatningsmæssigt skulle forholde sig, idet praksis fra dengang blev udgangspunktet ved parallelle tilfælde.

Da erstatningskommissionen havde et vist grundlag at gå ud fra, regnede man med forholdsvist hurtigt at få afsluttet sagerne. Men det viste sig, at nok var der lighedspunkter men også adskillige forskelle. Det viste sig f.eks. at psykiske lidelser efter ulykken kom til at spille en langt større rolle efter Brammingeulykken end efter ulykken i 1897. I 1898 var der kommet en lov om arbejderes forsikring mod følger af ulykkestilfælde. Denne lov var sammen med erfaringerne fra Gentoftulykken faktisk rammen om hele erstatningsspørgsmålet. Til alt held for de skadelidte var loven fra 1898 fulgt op af et par andre love. Især fik loven om stærkstrøm betydning for i denne står der, at der skal ydes erstatning til de personer, som den forulykkede havde forsørgerpligt overfor da ulykken skete (lov af 9/4 1907). For en gangs skyld bevirkede bilens fremkomst en fordel for de jernbanerejsende. I en lov fra 29.

april 1913, altså fremkommet 3 måneder før Brammingeulykken, hedder det: "Dem., som den forulykkede havde pligt til at forsørge eller bevislig har forsørget, erstatning for tab af forsørger". Disse 2 love bevirkede, at kommissionen, når ovennævnte forhold talte for det, søgte ministeriet ved tillægsbevilling eller gennem finansloven om at yde erstatning til pårørende fra dræbte eller skadelidte ved Brammingeulykken der havde haft forsørgelsespligt. Der var kun pligt til i loven om dødsfald at yde erstatning til ægtefælle eller børn, men ved at anvende ovennævnte love som eksempel på tankerne i nyere lovgivning, lykkedes det kommissionen at komme igennem med kravet om at også andre end så nærtstående slægtninge som kone og børn fik erstatning.

De mennesker der blev dræbt eller sårede ved Gentoftelykken var jævne borgere med jævne indtægter, derfor blev erstatningerne langt mindre end de erstatninger, man udbetalte efter Brammingeulykken. Adskillige af disse togs rejsende var, som tidligere nævnt, yderst velhavende og derfor blev de efterladtes erstatningskrav også betydelig større.

I forbindelse med det før omtalte nyere syn på betegnelsen forsørger, søgte 11 erstatning. Men kun 6 fik bevilget understøttelse eller erstatning, de 5 der intet fik fandt kommissionen ikke opfyldte betingelserne for de regler, der lå til grund for en eventuel erstatning.

Hvis man havde fulgt de almindelige regler havde nok ingen fået erstatning. I et tilfælde drejede det sig om en kvinde, der havde levet "papirløst" - også dengang et ikke ukendt, men dog ikke almindeligt fænomen - hun fik ikke mindre end 50.000 mark, heraf dog 15.000 til et barn. I et andet tilfælde var det nogle forældre, der havde bekostet deres søns uddannelse og som nu til gengæld herfor havde fået et fast månedligt bidrag af ham; disse forældre fik 4.000 kr. én gang for alle. En 73-årig kvinde fik en årlig understøttelse på 600 kr., da hun var ude af stand til at klare sig selv. Hun havde hidtil fået støtte og pleje af sin søster, der var blevet dræbt ved ulykken. Også folketingsmand Sabros moder, der havde modtaget hjælp af sin søn, fik bevilget en årlig understøttelse på 100 kr.

Efter den tids forhold fik nogle udbetalt meget store summer i erstatning for tab af forsørger. I nogle tilfælde fik de

efterlodte en nærmere fastsat sum årlig så længe de levede. Fru Sabroe fik f.eks. 2.400 kr. om året + 500 kr. pr. barn (3) indtil deres 18. år. Den højeste sum der blev udbetalt en gang for alle var 150.000 kr., den mindste ca. 37.000 kr.

De sårede, som der jo var temmelig mange af, fik udbetalt erstatning efter en varieret målestok fra nogle få hundrede og til flere tusinde kroner.

Men også andre fik erstatning. En sparekassekasserer fik 13,65 kr. som godtgørelse for afsendte telegrammer. Han havde sendt telegrammer for at få oplyst om hans kone var blandt de tilskadede. En postmester havde mistet sin urkæde, som blev erstattet med 15 kr. Stationsforstanderen i Tjæreborg fik 8,02 kr. udbetalt så han kunne købe nye glas og nyt porcelæn. Han havde fået slået nogle af disse genstande i stykker, mens de var udlånt til de forulykkede. En gårdejer fik hest og køretøj beskadiget da hesten blev bange for en bil, der i stærk fart var på vej til uheldsstedet med tæpper o.l. - gårdejeren fik 113 kr.

For de skader, der var forvoldt på nogle marker ved ulykkesstedet fik en husmand 150 kr. og en vognmand 100 kr. En ødelagt barnevogn blev tak-

seret til 46 kr. En bondemand fik 250 kr. Han var kommet til hjælp kort efter ulykken og var sammen med nogle andre mænd gået i gang med at trække en jernbanevogn bort med et tov. Uheldigvis brast tovet, så de øvrige hjælpere faldt hen over ham. Herved fik han et hårdt slag i brystet og kom af den grund til at bide sig slemt i læben. "I godtgørelse for tids-spilde og udlæg til ved at rejse til Bramminge for at yde hjælp ved jernbaneulykken" fik en læge 50 kr.

Som man ser blev en del af erstatningsbeløbene udbetalt til nogle personer, der lidt mere indirekte var berørt af ulykken. Den samlede sum til erstatninger udgjorde i 1915, men på det tidspunkt var sagen ikke helt afsluttet, kr. 658.472; til betaling til læge og hospital kr. 21.332, til udgifter fra kommissionen var nedsat kr. 12.994, og kr. 22.000 for skader på materiel, ialt ca. kr. 714.800.

Mon ikke Brammingeulykken nu er så nogenlunde endevendt at læseren kan danne sig et billede af årsag og virkning ved en af de - heldigvis få - store jernbaneulykker herhjemme.

J.G.



Fra Verden og Vi (arkiv J.G.)

Der blev her en hel del linier tilovers, og de skal jo udfyldes med noget, idet alt for meget blankt papir kunne "skinne" abonnenterne i øjnene.

Derfor først en opfordring til alle læsere om at give deres mening om bladet, dets indhold, behandlingen af stoffet, stoffets art o.m.m. til kende ved flittigt at skrive til redaktionen, som med stor begærlighed efterlyser læsernes dom over det arbejde, den lille "redaktionsklippe" udfører.

Dernæst et lille hjertesuk, som måske forekommer læseren meget uvæsentligt: Husk at meddele redaktionen om ny adresse, hvis man altså flytter, men det er der en del, der gør.

Jeg får hver gang et par numre tilbage med beskeden: Adressaten ubekendt eller Flyttet, hvorhen vides ikke. Det er trist ikke at kunne komme af med bestilte varer - og jeg kan jo heller ikke returnere det for meget betalte abonnementsbeløb.

Holtrup

Klubnyt

RAPPORT FRA JS/DMJKs TUR
MED DALMOSE-SKÆLSKØR BANEN

For at begynde med begyndelsen, må vi tilbage til januar 1980, hvor JS/DMJK's bestyrelse første gang drøftede ideen om en særtogstur Slagelse-Skælskør. Det blev dengang besluttet at indhente tilbud på turen - det lød på 1500 kr. for to "Triangler"! Det lyder ganske vist ikke af meget for et tog med ca. 70 siddepladser, men for JS/DMJK var det et næsten svimlende beløb, bl.a. fordi deltagerantallet i vore ture sjældent overstiger 15, altså 100 kr. pr. næse, og hvem vil betale det? Derfor fremlagde vi problemet på vor generalforsamling i marts. Her var ivrig stemning for at afholde turen til en pris på 50 kr. pr. deltager - man kunne jo altid håbe på deltagere fra andre klubber.

Søndag den 24. august var efter flere udsættelser blevet udset til dagen for "den store uforglemmelige Triangel-tur", men allerede fredag måtte vi sande, at turen økonomisk ikke kunne løbe rundt: Der var kun kommet 15-16 tilmeldinger. Men nu var det hele arrangeret, turen skulle gennemføres.

Den store dag oprandt, og man kikker spændt ud ad vinduet: Solskin, herligt, men det virkede ikke helt stabilt. Der gik da heller ikke mere end en halv time før regnen kom! Den holdt imidlertid op, og da vi mødtes på hovedbanegården kl. 08.45 skinnede solen atter. Intercitytoget kl. 09.00 var 17 minutter forsinket, så vi spekulerede lidt på, hvormeget det ville betyde i Slagelse. Men man er ikke dårligt hjulpet med en MY'er med 320 t på krogen (8 vogne), så forsinkelsen var mere end halveret i Slagelse. Her var det gråvejrs og der var et kvarters tid til særtogt skulle komme, så folk benyttede tiden til at komme lidt i læ.

Præcis kl. 10.20 rullede særtogt, oprangeret af SNNB M 4 og M 5, ind i spor 2, og efter 5 minutters intens fotograferen afgang vi mod Dalmose og Skælskør - naturligvis med størstedelen af turdeltagerne i forreste førerrum - gad egentlig vide, hvorfor der er indrettet en passagerafdeling i disse køretøjer, for jeg har aldrig set andet, end de fleste passagerer placeret i førerrummet! Vejret

holdt sig mere eller mindre gråt resten af dagen, men regn var vi nogenlunde forskånet for. Efter 3-4 gode fotostop, bl.a. et i Flakkebjerg (samt et lignende antal bagtændte overkørsler), ankom vi til Dalmose, hvor stationsterrænet blev beset

- for nogles vedkommende fra en lysmast (gittermaster har visse fordele, hm!).

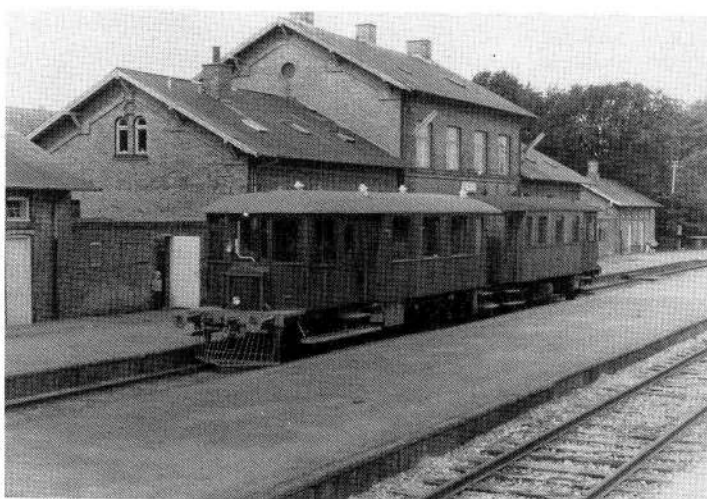
Fra Dalmose kørte vi ud ad selve Skælskørbanen, hvor sporet var af en noget anden kvalitet end det hidtil benyttede (det skal dog siges, at FDSB's



SNNB M 5 + M 4 syd for Slagelse



Fotostop nord for Flakkebjerg



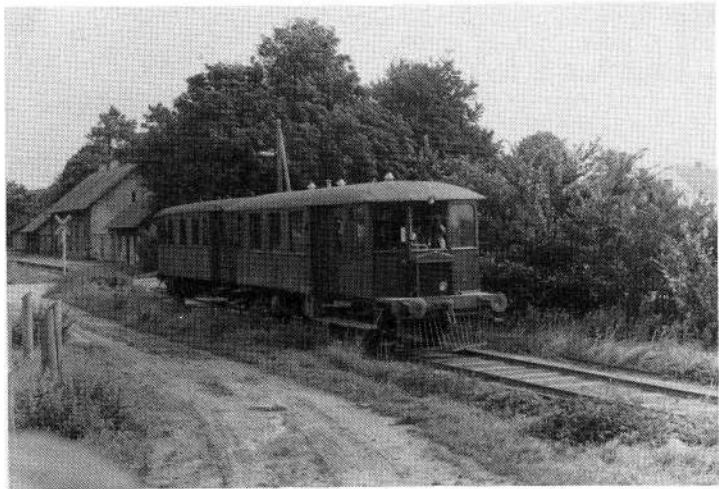
Dalmose med tog mod Skælskør

(Foreningen Dalmose-Skælskør Banen) baneafdelings arbejde har hjulpet ganske gevaldigt). Efter endnu nogle fotostop ankom vi til Sønder-Bjærge, hvor stationsbygningen ejes af nogle af FDSB's medlemmer. Ved togets afgang herfra var der arrangeret fotostop - i øvrigt ganske godt - men da vi atter skulle entre toget, konstateredes det, at en stedlig landmand havde haft et uheld med udkørsel af gylle (for uindviede kan siges, at det er flydende staldgødning) - grøft og omgivelser bar tydeligt præg deraf. Morale: trød varsomt når du færdes udenfor sti og vej! Mellem Sønder-Bjærge og Tjæreby havde vi et meget fint fotostop, men til gengæld det eneste med regn. Da vi forlod dette sted, sprang 2 mand pludselig ud på sporet ca. 1 km bag os. De blev set, og vi begyndte at bakke - det kunne jo være nogle af vore egne, men da vi var kommet næsten hen til dem, viste en optælling, at vi ikke manglede nogen, så vi fortsatte mod Skælskør, hvortil vi ankom kl. 12.30 efter endnu nogle fotostop.

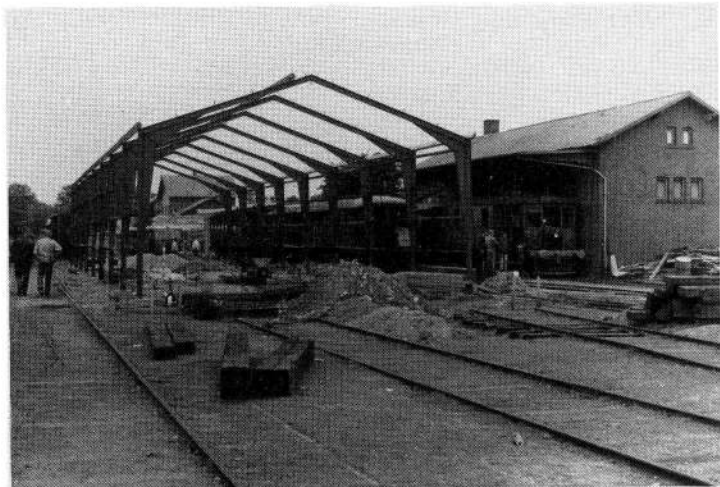
Frokosten blev indtaget i en af FDSB's store NSB-bogievogne, hvorefter foreningens forskellige materiel og vognremisebyggeri blev taget i øjesyn. FDSB anvender pakhuset som stationsbygning, da den rigtige stationsbygning nu er posthus, men pakhuset fungerer udmærket. Da DSB's rutebilgarager er nærmeste nabo til pakhuset, var det kun naturligt at se nærmere på disse - man kunne måske være heldig at få et glimt af en rutebil med vingehjul på fronten, og sandelig: Der var ikke færre end 6 (seks) rutebiler med vingehjul hjemme!

Kl. 14.00 afgik vi igen med Slagelse som mål, og turen gik fint med en del fotostop indtil M 5 (der var forrest) kort efter Dalmose ikke ville trække mere! Det viste sig heldigvis blot at være fordi revers-gæret (frembak-gæret) var hoppet ud af indgreb, så efter et kort "fotostop" kunne kørslen genoptages. Nu havde M 5 åbenbart fået nykker, for den gentog spøgen med revers-gæret et par gange mere, men vi nåede alligevel Slagelse kl. 16. Her kunne vi så sige tak for en dejlig køretur til FDSB-folkene, der kvitterede med et tut i hornet, da de returnerede mod Skælskør.

Hjemturen fra Slagelse foregik på ståpladser i et overfyldt intercitytog - ærgerligt, for vi var trætte, men det kunne nu ikke ødelægge indtrykkene fra en god dag.



Afgang mod Skælskør fra Sønder-Bjærge



Skælskør, hvor man er i fuld gang med opførelsen af en 2-sporet vognhal med plads til ca. 6 vogne. Til højre pakhuset, der fungerer som stationsbygning.



FDSB har nået en hel del i sin relativt korte levetid: For et par år siden erhvervede man 6 personvogne fra NSB. Drejeskiven stammer fra GDS - vistnok Tisvildeleje.

FRA MIT KUPEVINDUE

SNESTANDSNING



Spør af spor - privat sidespor i Skælskør.



Fra et fotostop mellem Skælskør og Tjæreby.



Idyl mellem Tjæreby og Sønder-Bjerge.

Til dem, der går og brokker sig over, at der aldrig bliver arrangeret nogle ture, vil jeg lige have lov at sige, at hvis de deltog i turene (det er der nemlig en del af dem, der ikke gør), ville det nok se bedre ud

med økonomien, for en forening med ca. 100 medlemmer kan ikke ret godt tillade sig at lave en tur for 15 m/k med 7-800 kr. i underskud.

Jens H. Bondesen

Som bekendt har sneen lige siden de første jernbaner blev taget i brug været en af årsagerne til, at planmæssig drift ikke altid har kunnet opretholdes i vinterhalvåret. Talrige er de skilringer, der findes om de besværligheder, forsinkelser og farer, som vintervejret har beredt de rejsende, og problemer med jernbanedriften er stadig trods alt nyt og moderne jernbanemateriel kendsgerninger, når vintervejret raser.

Er der store besværligheder i vore dage, ja, så var de ofte meget større i de såkaldte gode gamle dage, og hvordan tingene tog sig ud, set med de rejsendes øjne, ved vi som nævnt en del om. Derimod kender vi ikke så meget til det arbejde, der fra statsbanernes side blev præsteret for at genoprette toggangen, når standsning på grund af sne var indtruffet.

Her er imidlertid en række indberetninger - alle dateret samme dag - som fortæller noget om dette ved en bestemt lejlighed, vi er i januar 1908:

Fredericia, den 29/1 1908

Direktøren for Trafikafdelingen.

Tog 43 mellem den 8de og 9de ds. maatte paa Grund af Snehindringer tilbageholdes i Marslev, hvortil det ankom Kl. 1.26 Nat. Toget videreførtes først fra Marslev den 10de Kl. 2.43 Em.

Toget, der var forspændt 2 Maskiner, medførte foruden 13 Jernbanefunktionærer (hvoraf 4 ikke var tjenstgørende), 10 Postfunktionærer og 95 Rejsende (3 I, 22 II og 70 III).

Den første Nat tilbragte alle i Toget eller i Stationslokalerne.

Der er ikke Stationsby eller nogen videre Bebyggelse ved Marslev Station. Landsbyen af samme Navn ligger over 1/4 Mil og den nærmeste Kro, Geels Kro, over 1/2 Mil fra Stationen.

Da Indkvartering og Forplejning af saa mange Mennesker under de her beskrevne Forhold og paa et Tidspunkt, hvor ogsaa de til Stationen førende Færdselsveje var omtrent ufremkommelige, ville blive ret vanskelig, maatte Kredsen blive noget betænkelig ved Situationen. Uagtet Vejret vedblivende var meget ugunstigt, bemyndigedes derfor Marslev og Odense Stationer til om muligt at leje Slæder for at kunne føre de



Fra det ufrivillige fotostop mellem Dalmose og Slagelse.

Alle fotos: Jens H. Bondesen.

Rejsende til sidstnævnte sted. Da man kun nærede ringe Haab om, at saadan Befordring kunne iværksættes i nogen nær Fremtid, blev dernæst Odense Station anmodet om efter Forhandling med Marslev Station at sende fornøden Proviant til de der indesneede Rejsende.

Det viste sig umuligt at skaffe Slæder til Personbefordring. Man skal iøvrigt tillade sig at henvide til medfølgende Afskrifter af de mellem Kredsen og de to Stationer udvekslede Telegrammer.

De Rejsende i det indesneede Tog søgte næste Morgen til en tæt nordfor Jernbanelinien boende Kjøbmand, der efter Evne forsynede dem med varm Kaffe. Allerede Kl. 8 Fm. havde han imidlertid udsolgt.

Stationsforstanderen søgte ved telefonisk Henvendelse til ovennævnte Geels Kro, til Kjøbmand C. Hansen, Marslev By, samt til de nærmestliggende Gaarde at samle Proviant til de mange Mennesker. Førstnævnte Sted erklærede det for umuligt at naa frem til Stationen og heller ikke at være tilstrækkeligt forsynet med Fødevarer. Kjøbmanden lykkedes det med en større med 2 Heste forspændt Slæde og forudgaaende Snekastningsmandskab at naa ind til Stationen Kl. 2 Em med en Del Smørrebrød etc., tilvejebragt ved Henvendelse til Beboerne i Marslev By. Slæden med de fra Odense rekvirerede Fødemidler indtraf Kl. 5 Em.

Stationsforstanderen gjorde dernæst Indkøb for saa godt som muligt at kunne sørge for de Rejsende. Det var paa det Tidspunkt umuligt at forudse, naar Standsningen kunne ventes hævet. En Fremstilling af hvor-

ledes Forplejningen af de Rejsende paa Stationsforstanderens og Hustrus Foranstaltning fandt Sted, findes i Paategningen paa et med nærværende Skrivelse følgende Bilag.

Medens de mindre bemidlede Rejsende, hvilke udgjorde Hovedparten af Togets rejsende, tog Ophold i Toget eller Stationslokalerne og nød de der fremsatte Fødemidler, søgte en Del af de andre Rejsende noget videre, og det nordfor Banen liggende Mejeri blev saaledes ganske særligt hjemsogt. Paa indtrængende Forlangende blev der af Stationsforstanderen til dette udleveret af de dels ved Køb og dels som Gave tilvejebragte Fødevarer. Saa længe Standsningen varede, var der i Mejeribestyrerens Hjem aabent Hus for Togets Rejsende og Betjening. Som det i Kredsens Besvarelse af Skrivelse af 18/1 1908 - J.Nr. 1174 - fra Generaldirektøren er meddelt, deltog ogsaa andre af Beboerne ved Marslev i Indkvartering og Forplejning af de Rejsende.

Fælles for al den Hjælp, der af fremmede er ydet de Rejsende udenfor Banens Grund er, at den ikke er rekvireret af Stationsforstanderen som Statsbanernes højeste Repræsentant paa Stedet, og at der hverken af fremmede eller af Personalet er forlangt Betaling for ydet Husly og Forplejning. Kredsen kan iøvrigt heller ikke se rettere end at en saadan Opkrævning af Betaling under de nævnte Forhold ikke ville være gennemførlig og da særlig ikke for Stationsforstanderens vedkommende.

Naar man derfor tillader sig hoslagt at fremsende de gennem Marslev Station indsendte, men

ikke paa dennes Foranledning fremkomne, Regninger fra forskellige, der har ydet Hjælp til de indesneede Rejsende, er Kredsen vel vidende om, at der ikke paahviler Banerne nogen juridisk Pligt til at tilsvare de forlangte Beløb. Beskrivelsen ovenfor af Forholdene i Marslev under Tog 43's Ophold der er imidlertid netop gjort saa udførlig, fordi det da formentlig vil fremgaa, at Banerne under de foreliggende Omstændigheder har en moralsk Pligt til at deltage i de Udgifter, direkte eller indirekte, som er paaført Beboerne i Marslev ved Togstandsningen.

Kredsen skal derfor henstille, at vedlagte 12 Regninger, til Beløb 315 Kr. 45 Øre søges anvist til Udbetaling, og at denne efter Omstændighederne fremskyndes.

Endvidere skal Kredsen ganske henstille til Generaldirektionen, hvorvidt denne maatte anse det for rigtigt selv eller gennem Kredsen at udtale en Paaskønnelse af Stationsforstander Cappelen og Hustrus Forhold overfor de Rejsende ved denne Lejlighed, samtidig med at Stationsforstanderen bemyndiges til overfor de af Beboerne, der har deltaget i Omsorgen for de Rejsende, at udtale en Tak for udvist Offervillighed og Hjælpsomhed. -

oooooooooooooooooooo

Fredericia, den 29/1 1908

Direktøren for Trafikafdelingen.

Under den paa Grund af Snestormen den 8 - 10de ds. indtraadte Togstandsning paa fynske Hovedbane har Kredsen modtaget Assistance fra sydfynske Jernbaner under følgende Omstændigheder: Den 8de om Aftenen maatte Tog 43 tilbageholdes i Marslev. Togets For-spandsmaskine var under Forsøget paa at bane Vej for Toget kørt fast uden for det vestlige Frispormærke til 2det Hovedspor. Begge Hovedspor var alt-saa spærrede.

Tog 31 var tilbageholdt i Tommerup, og Togets ene Maskine og Tommerup Stations Sne-plov var beordret til at afgaa til Gelsted for at assistere ved Arbejdet med at bringe Tog 6, der var fastkørt midtvejs mellem Ejby og Gelsted Station, ind til Station.

Arbejdet gjorde ingen Fremgang i Løbet af Natten.

Da Uvejret ikke aftog i Voldsomhed næste dag (d.9de.) mislykkedes Forsøget paa at faa Sneplov klar til Afsendelse fra Nyborg og Strib.

Kl. 2.5 Em denne Dag anmodede Kredsen da gennem Odense Station sydfynske Baner om Assistance til at rydde Strækningen Odense-Marslev for eventuelt at kunne faa det paa sidstnævnte Station holdende Tog 43 fra den 8de ds. bragt til Odense.

Sydfynske Baner stillede en Maskine og en Sneplov til Kredsens Disposition. Det var paa-tænkt, men blev atter opgivet, at anvende 2 Maskiner.

Sneploven afgik fra Odense Kl. 4.35 Em, men returnerede dertil igen Kl. 5.38 Em, da det viste sig ugørligt at føre den igennem Snemasserne.

Den 10de var Vejret roligt, alle 3 Sneplove paa fynske Hovedbane udsendtes, og fra Odense skulle en større Arbejdskolonne gaa mod Marslev for at foretage Snekastning, før Plov kunne gennemføres paa denne Strækning. Overbanemesteren henstillede, at et Arbejdstog fremført af en af Odense Stations Rangermaskiner, for at fremme Arbejdet fulgte efter Kolonnen med Vogne til Arbejderne.

Efter Omstændighederne blev denne Maskine derefter anordnet som Arbejdstog fra Odense til Marslev. Da der imidlertid gennem Odense Station modtoges Tilbud fra Driftsdirektøren for sydfynske Baner om til Arbejdstoget at afgive en sydfynsk Maskine med Snenæser, blev dette Tilbud med Tak modtaget. Rydningstoget afgik fra Odense Kl. 9.23 Fm og returnerede atter dertil Kl. 1.18 Em.

Sneploven fra Nyborg udsendtes derefter Marslev-Odense og førtes igennem.

De den 9de og 10de anvendte sydfynske Maskiner betjentes hver af en Lokomotivfører og en Fyrbøder fra disse Baner. Togene førtes af Overbanemester Kauslund i Odense.

Da den sydfynske Sneplov den 9de indkom til Odense, afsendte Kredsen et Telegram til Driftsdirektør Kier, hvori der bragtes ham en Tak for den ydede Assistance.

Man tillader sig iøvrigt at henvise til de som Bilag medfølgende Afskrifter af de vigtigste ved denne Lejlighed udvekslede Telegrammer.

+++++

Fredericia, den 29/1 1908

Direktøren for Trafikafdelingen.

I Anledning af Hr. Direktørens Skrivelse af 11te ds. - J.Nr. IV 722 - meddeles følgende Oversigt over, hvilke Tog der i sidste Sneperiode har

siddet fast paa fri Bane, og hvilke af de i Skrivelsen nævnte Forholdsregler, der i hvert enkelt Tilfælde har været truffet for at undgaa Togenes Fastkørsel.

1) Tog 907 den 8de ds. kørte fast mellem Flemløse og Glamsbjerg. Toget returnerede til Flemløse, hvorfra der medgaves Snekastere. Det lykkedes derefter at føre Toget igennem med ca. 1 1/4 Times Forsinkelse.

Der var ikke forud fra Banekolonnen indgaaet Melding til Stationen om Banens Tilstand. Toget blev af Assens Station kun medgivet 5 Vogne, der udgjorde 5,6 Vgl. Det fremførtes af 1 Maskine.

2) Tog 6 den 8de ds. kørte fast mellem Ejby og Gelsted og blev først bragt løs igen den 10de ds.

Til Ejby Station var ikke af Baneformanden forud afgivet Melding om Banens Tilstand. Baneformanden har direkte til Tog- og Lokomotivføreren under Togets Ophold mundtligt meddelt, at Toget ikke kunne føres igennem til Gjelsted. Herom blev Ejby Station dog ikke underrettet. Gjelsted Station har ikke fra Baneafdelingen modtaget Melding om Banens Tilstand. Toget var efter Ordre herfra forspændt med 2 Maskiner og lettet mest muligt. Det bestod af 14 Nødvendighedsvogne, der udgjorde 17,9 Vgl.

3) Tog 1053 den 8de ds. kørte fast mellem Sejstrup og Bramminge. Det kom løs igen og indkom til Bramminge med 40 Minutters Forsinkelse.

4) Tog 1059 den 8de ds. kørte fast ved Sejstrup. Efter 2 Timers forgæves Arbejde paa at faa Toget bragt løs, blev Maskinen med de Rejsende bragt ind til Bramminge.

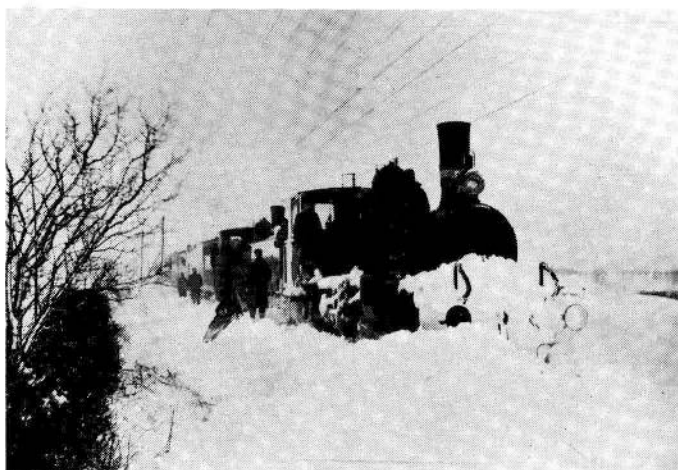
For begge disse Togs Vedkommende var Melding forud af Baneformanden afgivet til Gredstedbro Station. Meldingen til Tog 1053 lød paa, at Toget forventes at kunne gennemføres. Tog 1059 derimod underrettet om, at der kun var ringe Sandsynlighed for dette Togs Genneførsel.

Togene ledsagedes af Kolonnenmandskabet. De fremførtes af 1 Maskine og bestod af 4 Vogne, der i Tog 1053 udgjorde 6,5 i Tog 1059 5,1 Vgl.

5) Tog 1027 den 8de ds. kørte fast mellem Guldager og Varde. Toget blev ved Hjælp af Tog 1020's Maskine bragt ind til Varde efter 3 1/4 Times Forløb. 15 Vogne efterlodtes paa Linien. Melding om Banens Tilstand var Kl. 1.10 Em afgivet til Guldager Station og derfra viderebefordret til Snedistriktlederne i Esbjerg. Meldingen indeholdt ingen Oplysning om, hvilken Sandsynlighed der var for, at Toget kunne gennemføres. Toget var forspændt med 1 Maskine og fra Esbjerg medgivet 21 Vogne, der udgjorde 24,7 Vgl.

6) Tog 1013 den 8de ds. kørte fast mellem Sig og Tistrup. Det indkom til Tistrup efter ca. 2 Timers Forløb. Der var ikke af Kolonnen givet Melding til Sig Holdeplads om Banens Tilstand. Der blev i Sig udsat 9 af de i Toget værende 20 Vogne, og der blev medgivet Snekastere. Toget var forspændt med 1 Maskine. Dets Størrelse i Vognladninger udgjorde fra Esbjerg 11,1.

7) Tog 1020 den 8de ds. kørte fast mellem Tistrup og Sig og kom løs igen efter ca. 1/2 Times Forløb. Toget var i Tistrup underrettet om Banens Tilstand. Det fremførtes af 1 Maskine og bestod af 4 Vogne med 5,3 Vgl.



8) Tog 988 den 8de ds. kørte fast mellem Studsgaard og Herning. Det indbragtes til Herning efter ca. 1 Times Forløb. Melding om Banens Tilstand uden Angivelse af, hvilken Sandsynlighed der var for Toggenemførsel, var af Baneafdelingen Kl. 11 Fm afgivet til Studsgaard, og Toget var underrettet herom i Kibæk. Det medførte fra Troldhede 4 Snekastere og fremførtes af 1 Maskine med kun 4 Vogne.

9) Tog 986 den 8de ds. kørte fast mellem Laven og Ry. Det indbragtes til Ry Station efter ca. 1 3/4 Times Forløb, men maatte paa Linien efterlade 3 Vogne. Melding om Banens Tilstand var indgivet til saavel Laven som Ry Stationer, og Toget var underrettet om, at det var tvivlsomt, at det kunne gennemføres.

Der kunne ikke skaffes Snekastere til Ledsagelse af Toget. Lokomotivføreren havde ikke forlangt Vogne udsat i Laven. Ved Afgang fra denne Station bestod Toget, der fremførtes af 1 Maskine, af 7 Vogne, 9,8 Vgl.

For Punkt 5's Vedkommende bemærkes, at Toget har været for haardt belastet fra Esbjerg.

Denne Fejl maa tilskrives Snedistriksleder Stationsforstander Bruhn i Esbjerg, hvem Togledelsen paa Strækningen Esbjerg-Skjern var overdraget Kl. 12.00 Middag.

Overfor Stationsforstanderen har man udtalt sin Beklagelse af det passerede.

Ib V. Andersen

LITTERATUR

DANSKE JERNBANERS DRIFTSMATERIEL 1978.

Af Per Topp Nielsen.
46 sider, A 5, illustreret.
Pris kr. 25,- fås fra
Dansk Jernbanearkiv via
giro 3 18 02 55.

Heftet indeholder for DSB og privatbanerne en oversigt over bevægelserne i det rullende materiel samt en status pr. 31/12 78.

Der er mange tegninger og fotos, men trykqualiteten var noget svingende i mit anmeldereksemplar. Dog et nyttigt hæfte til et hurtigt opslag.

STATIONSBYEN

Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840-1940 150 sider, A 5, ill.
Pris kr. 38,80, fås bl.a. hos Erhvervsarkivet, Vester alle 12 8000 Århus C.

En rapport fra en samling "gale" mennesker, der har sat sig for at finde ud af, om stationsbyerne nu også - som vel almindeligt antaget - skylder jernbanen sit liv og udvikling, eller om det måske i nogle tilfælde er lige omvendt.

Bogen forsøger at definere begrebet stationsby, men indeholder ikke noget af interesse for "køgende vands"entusiasten.

et meget væsentligt afsnit i bogen gennemgår mulighederne for at finde materiale i Rigsarkivet, i landsarkiverne og lokalarkiver og bringer en overordentlig omfangsrig litteraturliste.

En interessant bog.

KSB

Kjøbenhavn-Slangerup Banen
Af P. Thomassen
203 sider, format 170 x 250 mm, rigt illustreret.
Pris kr. 165,-. Fås i boghandelen (i kommission hos P. Haase).

Denne bog omhandler KSB's privatbanetid, altså op til 1948. Thomassen truer med, at der senere kommer yderligere en bog om DSB-tiden; en trusel, jeg imødeser med forventning.

Thomassens pen sprudler som dens sædvane er, og det kan ikke være læseren ubekendt, at jeg elsker hans stil. I et levende og letflydende sprog beskrives banens historie, anlæg, drift m.v. og billedmaterialet er som sædvanlig til UG.

Jeg savner et afsnit om det rullende materiel og synes også godt, at der kunne have været et samlet kort over strækningen.

Bortset fra det - en usædvanlig dejlig bog, selv om prisen forekommer ret pebret.

Hovedreparation af OKMJ nr. 14.

Udgivet af Danske Dampvenner.
20 sider, A5b, billedhæfte.
Pris kr. 35,- fås hos
Svend Jørgensen, Esromvej 47,
3000 Helsingør.

En billedberetning om det kæmpearbejde, der er lagt i at få OKMJ 14 køreklar igen. Der er en ganske kort ledsagetekst til de gode billeder, som hver for sig giver et udmærket indtryk af arbejdsomfang.

Overskuddet ved salget af hæftet går til andre aktiviteter af lignende art.

PÅ SPORET AF 70'ERNE

Af Claus Boje og Mogens Duus.
72 sider, format 180 x 250 mm, billedhæfte.
Pris kr. 55,- fås i boghandelen eller direkte fra forlaget Text.

Denne bog er en billedkavalkade over jernbanerne i Danmark i 1970'erne. Bogen indeholder ialt ca. 140 virkelig gode - og godt gengivne - billeder fra næsten alle steder i landet og saavel fra stationer som fra fri bane.

Hvert billede har en kortere eller længere tekst, som på en god måde supplerer hinanden.

Bogen afsluttes med en oversigt over bevægelserne i den samlede trækraft for saavel DSB som privatbanerne i tiåret.

Det har givet været meget vanskeligt at udvalge de billeder, der skulle medtages, og min eneste indvending er, at bogen skulle have været dobbelt så stor.

NYE KATALOGER

JP HOBBY

v/ E. Juul-Pedersen
Mosevej 14
4200 Slagelse.

Prislisten erholdes mod frankeret svarkonvolut. De til salg værende varer er: Akselbokse og akselgafler og støbte dele til spor 0. Messingprofiler af forskellig art, trælisters og træprofiler, træplader, bølgeblik o.l., skinner, hjul og plastsamlesæt af biler beregnet for spor 0.

UK-MODELLER

Postboks 32
2620 Albertslund

har udsendt et ny og omfattende katalog, der kan erhverves for kr. 10,-.

Af indholdet kan nævnes: Byggesæt i 1:72 (engelske forbilleder), plastbyggesæt til engelske vogne, alverdens løsdeler til loko og vogne, bl.a. fine lokomotivhjul, motorer for trækraft. Desuden skinner af fabrikterne Preci-Trak og PECO Streamline. Plastikcard og andet tilbehør mangler heller ikke.

Priserne i begge kataloger forekommer rimelige, om end det kniber for en efterhånden gammel knark at følge med prisernes himmelflugt.