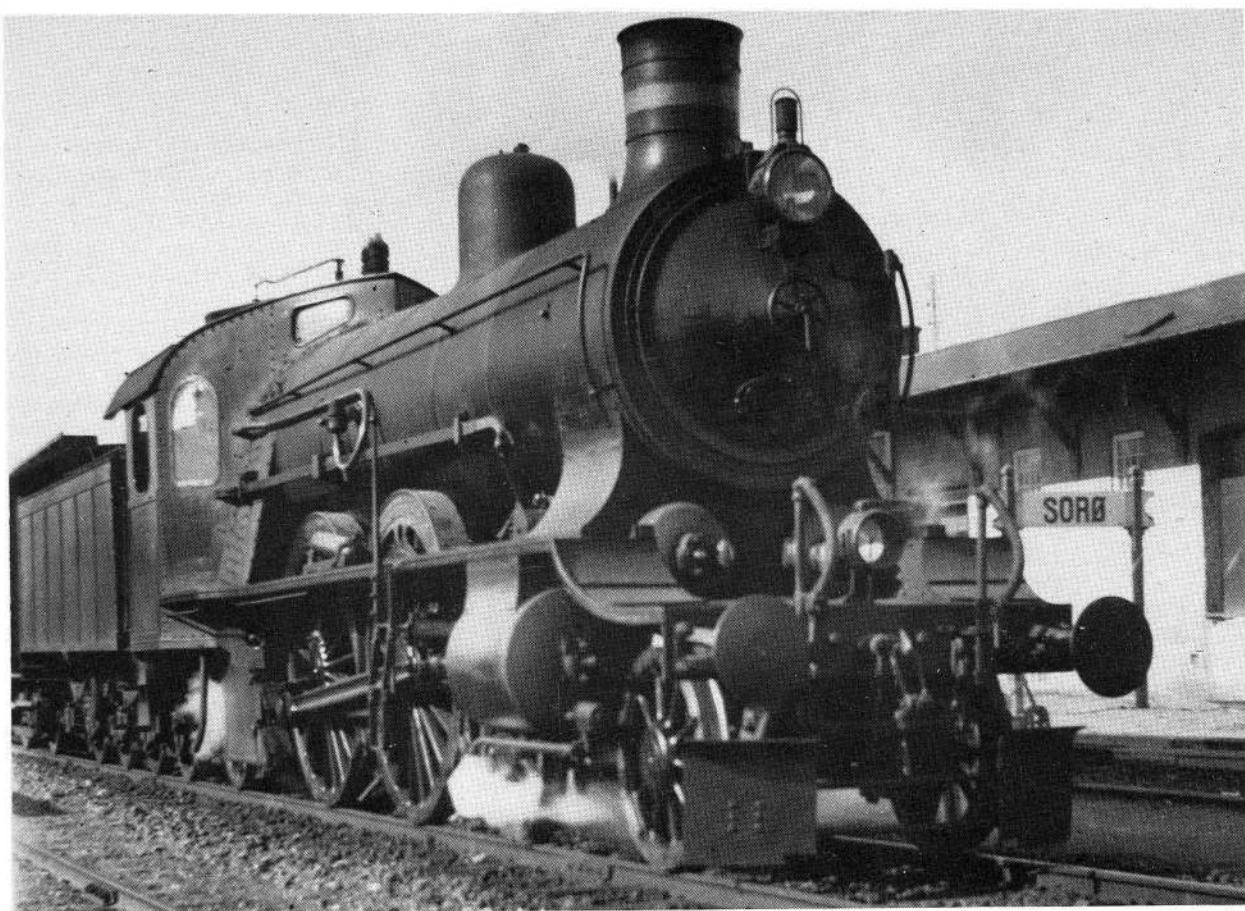
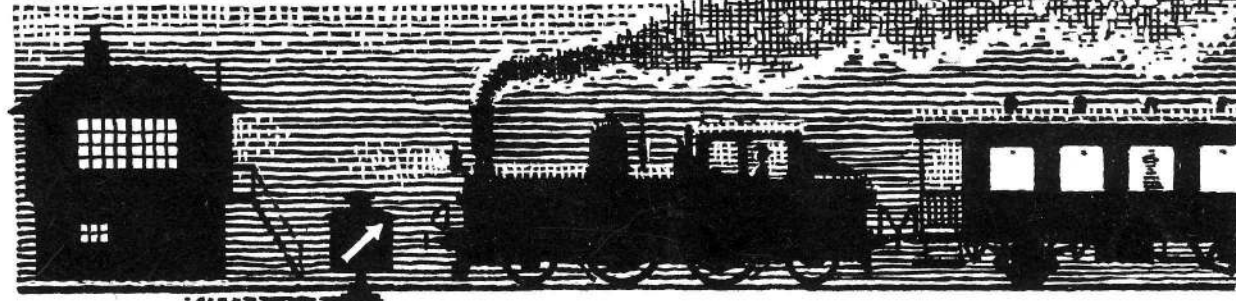


SIGNALPOSTEN



17 årgang **1981**

juni, nr. **2**

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

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

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

REDAKTION:

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

REPRODUKTION:

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

TRYK & BOGBINDING:

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

17. ÅRGANG, NUMMER 2

JUNI 1981

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, HTB/HV..	51
De gode gamle dage.....	79
Fra mit kupevindue.....	81
Vi bygger.....	86
Litteratur.....	89
ADAMS hjørne, Bingham...	90
.. en kulgård.....	93
Klubnyt.....	96

Forsidebilledet: DSB P 906
fotograferet i Sorø, ca.
1920 (trafikkontrollør Rask,
fh. Gb - Arkiv EVP).

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!

Medens disse linier nedfældes ser det ud som om foråret er på vej. Solen skinner og man luner sig i dens stråler, når havearbejdet passes. Jeg vil ønske, at såvel forår, som sommer og efterår må blive præget af sol og varme, for det er vist det, vi alle trænger særdeles meget til. Desuden tages meget bedre billeder under sådanne omstændigheder, hvilket jeg håber kan bevises i Billedgalleriet i numrene 3 og 4.

Dette nummers dominerende emne er fortsat Horsens Vestbaner i serien: Nedlagte baner. Og - for også at få plads til andet stof - vil vi vente til nr. 3 med at omtale det normalsporede materiel. Jeg håber vi med den megen snak om og de mange billeder fra banen har efterkommet de mange ønsker, som i tidens løb er indløbet fra vore abonnenter om flere detaljer i denne serie.

Jeg vil her bringe en varm tak for alle de mange hyggelige breve til redaktionen. Disse breve indeholder i de fleste tilfælde kun roser, nogle roser med torne, andre også med saglig kritik, en del fremstår som én lang ønskeseddel over emner man synes bør behandles, og endelig er der nogle, der indeholder spørgsmål, som ønskes besvaret. Den sidstnævnte type er den vanskeligste, fordi det kan være meget tidkrævende at finde svarene - undertiden er vi endda ude af stand til at finde et svar - og derfor vil jeg her bede om tålmodighed og overbærenhed fra disse spørgeres side.

En del af ønskerne vil blive opfyldt inden alt for mange måneder, men der er andre, som vi ikke vil kunne hjælpe med,

Nyt Fra Redaktionen

bl.a. fordi de ligger uden for vor formålsparagraf, der hovedsagelig tager sigte på det historiske. Endelig er nogle ønsker så store, at vi simpelthen ikke har mulighed for at afse plads til at opfylde dem.

Til trods for de dårlige tider har over 900 her primo april fornyet deres abonnement, hvilket jeg er særdeles tilfreds med. Jeg forudser dog, at vi i år - for første gang i bladets historie - må regne med en nedgang i abonnenttallet, som toppede i 1980 med 982 abonnenter. Men måske kunne en øget indsats fra abonnenterne skaffe nogle flere nye? Herved kunne vi undgå at nedskære sidetallet senere.

DANSKE JERNBANESTRÆKNINGER 1844 -, af Jeppe Hansen, er som omtalt i sidste nummer kommet på markedet. Der er en handy lille bog, som giver jernbaneentusiasten mulighed for at få oplyst, hvor han kan skaffe sig viden om enkeltstrækninger i Danmark.

Bogen koster kr. 40,- og sendes portofrit mod forudbetaling på giro 6 49 47 22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj.

Næste nummer forventes udsendt pr. 1. september 1981. Sidste frist for stof til f.eks. Klubnyt er 1. juli 1981.

På genhør!

Holtrup

Nedlagte Baner

HORSENS-TØRRING BANEN,

HORSENS VESTBANER, HV

2. del

Horsens-Tørring, en strækning på 28,17 km, regnet fra enden af hovedsporet i Horsens til ditto i Tørring, var den oprindelige del af det vi senere kender under navnet Horsens Vestbaner (HV). Tørringbanen kom ikke til verden uden store fødselsveer. Det var oprindelig slet ikke meningen, at denne bane skulle være smalsporet, men i lighed med de fleste øvrige baner i riget skulle den også have været forsynet med det vi kalder normalspor. Hvis banen ikke var blevet smalsporet, var den uden tvivl aldrig blevet til noget.

Man kunne spørge hvem der får ideen til sådan en bane? Tanken om banen fremkom allerede i 1882 i Hvirring-Hornborg kommune, hvor 3 mænd, man ville vist før i tiden skrive "fremtrædende mænd" - den ene var ihvertfald godsejer, fostrede den. Hvorfor får 3 mænd ideen? Ja, hvert sogn sin jernbane var jo ikke en ualmindelig tankegang i datidens Danmark, hvor jernbanebacillen florerede. Men for at få en jernbane måtte der jo også være noget at køre med. Man har vel tænkt på at få sine landbrugsprodukter transporteret med jernbane, hvilket var en ulige nemmere måde end den hidtidige ad landevejen. Jeg har før talt om opland i forbindelse med Horsens, og netop denne bys store fremgang som handels- og industriby skyldes i høj grad dette opland. En bane ville altså lette forbindelsen med dem i oplandet og oplandets hovedby, både med hensyn til transport af gods begge veje, men også persontransporten frembød store fordele for begge omtalte parter.

Man ville gerne selv ind for at handle i Horsens, og byen ville gerne sælge. Vi er netop inde i en periode, hvor selvforsyningsprincippet må vige pladsen mere og mere for de fabriksfremstillede produkter. Der var altså i denne egn grobund for at bygge en jernbane og at det netop blev de før omtalte mænd, der begyndte at realisere denne ide, var måske en tilfældighed. Det kunne lige så godt

have været mænd fra en anden kommune, der var begyndt at gøre tanken til virkelighed, for tiden var simpelthen moden til at disse jernbaneprojekter havde en mulighed for at kunne gennemføres.

Nok var ideen klar til at blive fremsat, men at få det hele op at stå viste sig at være noget vanskeligere end man havde regnet med. Det var forstanderen for Uldum højskole, N. P. Stensballe, de 3 mænd henvendte sig til. Samme forstander var også sognerådsmedlem i Uldum-Langeskov kommunes sogneråd, og da han gik varmt ind for tanken, fik han også de øvrige medlemmer i sognerådet til at acceptere ideen.

Dette sogneråd henvendte sig nu til de øvrige sogneråd i området, og sammen henvendte de sig så til Horsens byråd.

Byrådet var også med på tanken og man nedsatte et udvalg med Stensballe som formand. Han havde regnet med, at det store arbejde han frivilligt var gået ind i kun ville vare nogle få år, men han blev klogere. Som sagkyndig valgte man en statsbanemand, ingeniør Tegner. Han udarbejdede planer og beregnede omkostninger m.m. og han fik som resultat, at en normalsporet uindhegnet bane ville komme til at koste kr. 830.000.

Nu skulle der skaffes penge eller rettere garantier for, at de nødvendige penge var til rådighed, når rigsdagen skulle vedtage projektet. Dette havde man regnet med kun var en formssag, men det skulle gå anderledes. Man var midt i provisorietiden og rigsdagen havde mildest talt vanskeligt ved at fungere. Jeg skal spare læseren for lange politiske udrødder og kun ganske kort ridse de vigtigste hændelsesforløb op.

Andragendet om at få banen bygget kom op i rigsdagssamlingen i 1883/84, men det faldt skønt amter, kommuner og private havde sikret det nødvendige beløb. Da baneprojektet ikke blev gennemført i ovennævnte rigsdagssamling, var de private tilsagn faktisk væk; man var ikke kommet længere end da man begyndte. Dette sidste problem klarede man dog, de private tilsagn fik man forlænget, men i de følgende samlinger gik det ikke bedre. Først i 1887

skete der noget. Skanderborg amtsråd meddelte, at hvis man ikke nu fik gjort noget ved sagen, trak man sit tilsagn om 200.000 kr. til banen tilbage og man ville da i stedet bruge pengene til vejbyggeri.

Dette satte fart i rigsdagsmændene i området. Man lagde hovederne i blød og fandt på det ikke helt ukendte trick at flette Tørringbanen sammen med et andet jernbaneprojekt nemlig Vejle-Give banen. Man ville anmode om 80.000 kr. statsstøtte pr. banemil til Tørringbanen og 120.000 kr. til Vejle-Give. Ministeriet var temmelig forfærdet over de store beløb, og åbenbart har de implicerede rigsdagsmænd mærket dette, for de foreslog i stedet et tilskud på 25.000 kr. pr. banemil - og det kan vist siges at være et betydeligt mindre krav - plus halvdelen af ekspropriationsudgifterne.

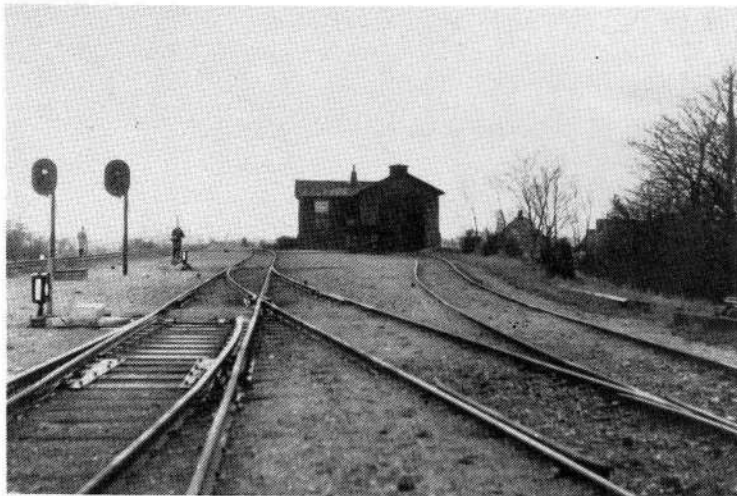
Men det gik alligevel ikke, og forslaget gik til jernbaneudvalget, der ikke turde anbefale da det var en ny fremgangsmåde man benyttede i forbindelse med ansøgning om garanti, der hvis andre fik samme ide kunne blive yderst kostbar for statskassen.

Så fik man ideen om at lave banen smalsporet; derved undgik man at skulle søge om statstilskud på de førnævnte 25.000 kr. pr. banemil. Det var stadigvæk Stensballe, der var primus motor i arbejdet, og endnu mere arbejde ventede forude - nu skulle man faktisk begynde forfra med at skaffe garantier til banen. Staten skulle nu kun betale halvdelen af ekspropriationsudgifterne, så det var igen amt, kommuner og tildels de private, der skulle bære hovedparten af udgifterne. Hvordan det gik med tegningen hos de private ved jeg ikke, men kommunerne var yderst tilfredse med resultatet. De kommuner, der først gik sammen om at få en jernbane, gav det oprindeligt lovede tilskud, skønt banen nu skulle være smalsporet. De øvrige fik deres oprindelig lovede tilskud betydeligt nedsat, hvilket de bestemt ikke var utilfredse med. Tamdrup kommune spyttede dog ekstra penge i kassen, til gengæld forlagde man så banen, så den fra Kørup også kom til Lund. Også Skanderborg amt og Horsens blev stående på det lovede beløb, mens Vejle amt fik ga-

rantisummen nedsat til 90.000 kr. og derved sparede 40.000 kr.

Men Vejle amt var nu heller ikke særlig interesseret i banen for man mente, at den snarere ville skade end gavne oplandet omkring Vejle by ved at trække handelen til Horsens. Udvalget var nok glad for at man fik en bane, men der var kommet malurt i bøgeret mente det, fordi banen blev smalsporet. Man havde nemlig regnet med, at den foreslåede bane ville få en stor fremtid, idet der var forlydender om, at der skulle bygges en statsbane gennem Midtjylland, hvis grundelement skulle være Tørringbanen. Disse chancer for en sådan bane ville, var man klar over, blive meget små når Tørringbanen blev smalsporet. Det viste sig jo også, at der aldrig kom nogen statsbane via denne rute. Til gengæld fik Vejle-Give chancen med en anden planlagt statsbane, nemlig den til Holstebro.

Den 7. oktober 1891 var man kommet så langt med bygningen af banen, at det første prøvetog kunne sendes af sted. Vel sagtens for at prøve de små lokomotivers trækraft og for at se, hvordan de reagerede under normal drift, havde toget 4 belæssede godsvogne med - lasten var sten - samt 2 personvogne. Man ville prøve begge lokomotiver, derfor var der forspandskørsel for dette første tog. Det må have været et dejligt syn at se dette tog futte af sted, og festligt har det også været med de farver, personvognene havde: blålakerede forveden og ditto gule foroven. Alle forventede nu at banen snart skulle i drift, nok også baneselskabet selv. Man var så sikker på, at starten snart ville finde sted, at man lod køreplanen trykke i Fabers rejseliste. Denne svarer på det nærmeste til den store køreplan, DSB udgiver i dag. Dette at man var lidt for tidlig på færde afstedkom nogle for banen såre pinlige episoder (november 1891). For mange var jernbanen dengang noget ukendt og spændende og derfor var der en del beboere fra nogle landsbyer i nærheden af Tørring, der fik den gode ide, at de ville prøve en tur med banen, og for at slå det spændende sammen med det nyttige, ville man benytte lejligheden til at gøre indkøb i Horsens. Efter at have ventet en rum tid fik man vel spurgt sig for, og fandt så ud af, at der ikke kørte tog endnu. Disse mennesker har sikkert ikke haft blide tanker om banen, og det havde heller ikke de repræsen-



Thyregod, 14/1 1962. (P.T.)



Aale (JustAndersen)



Aale (Just Andersen)

tanter fra København, der også med Fabers rejseliste som kilde planlagde en salgstur i området med den nye bane, og som nu stod i Horsens og ikke kunne komme videre. Sådan set kunne man ikke bebrejde banen noget, for de havde overset en lille fodnote i rejselisten, der bekendtgjorde, at planen først

gjaldt fra den dag, banen åbnede. Disse vanskeligheder gik nu snart i glemmebogen, og alle var glade, da man søndagen før åbningen igen sendte prøvetog ud og dette medtog gratis passagerer. Der var så mange, der modtog tilbuddet, at man fik alle personvognene sådan fyldt op, at for at alle kunne



Aale Vestermark (Just Andersen)



Hjortsvang (Just Andersen)



Hjortsvang (Just Andersen)

komme med, måtte man lade en del gæster befordre i godsvogne, hvor der kun var ståpladser. Hvordan det end kunne lade sig gøre, så viste det sig, at mange af de rejsende, der var taget med prøvetoget til Horsens, ikke kunne få plads i toget på tilbageturen til Tør-

ring, og i stedet måtte leje hestevogne for overhovedet at komme hjem.

Banen blev bygget og kom til at koste 659.000 kr. og den åbnedes så for driften den 1. december 1891. Nok åbnede banen på denne dato, men der var under udførelsen af faste

anlæg og materiel indtrådt så store forsinkelser, at entreprenøren måtte betale 9.000 kr. i bod fordi så mange ting endnu ikke var i orden på den aftalte åbningsdato. Det havde været godt $1\frac{1}{2}$ år at bygge anlægget. Sporet var med 1 m sporvidde, skinnerne af stål fra Krupp. De vejede ca. 12,4 kg/m, så det var lette sager. Den maksimale stigning var 1:80 og mindste kurveradius var ca. 314 m.

Allerede før banen åbnede var man klar over, at den smalsporede bane ville give anledning til visse vanskeligheder. Man skulle omlade den del af godset, der skulle transporteres videre med en anden bane.

Ganske vist var det ikke de mest sindsoprivende hastigheder man præsterede dengang og slet ikke på sidebaner. Når man benyttede 1 m sporvidde var hastigheden langt mindre end hvis man havde haft normal sporvidde. Dette forhold bevirkede for Tørringbanen, at man havde vanskeligheder med at lægge en tilfredsstillende køreplan, hvilket ikke blev lettere af, at man kun rådede over 2 lokomotiver. Da banen havde ret store stigninger var disse to maskiner, som Nydqvist leverede, ret kraftige maskiner efter forholdene. Disse maskiner var beregnet til at køre baglæns, altså med tenderen forrest. Denne hvilede på en to-akslet bogie som ved et system af stænger kunne indstille sig i den rigtige vinkel i kurver; et system som Busse havde stået fadder til og som han også havde patent på. Det var gode maskiner og en af dem opnåede også en levetid på 40 år og kunne sikkert have kørt i nogle år til, hvis ikke den bane (KEJ), der købte dem efter ombygningen af HV, måtte lukke i 1930. Som man måske kan forstå kunne banen ikke klare sig alene med de 2 maskiner fra Nydqvist, men måtte anskaffe 2 til - henholdsvis i 1893 (fra Hartmann) og i 1902 (Nydqvist) - og hermed havde banen for lange tider fået dækket sit behov for trækraft. Man var så tilfreds med de 2 oprindelige lokomotiver, at de to sidstbyggede blev helt magen til de to første.

Med hensyn til vogne startede man med 5 personvogne (man førte II og III kl.), 1 kombineret person- og bagagevogn og 1 kombineret post- og bagagevogn samt 6 lukkede og 10 åbne godsvogne.

Antallet af vogne svarede næsten til hvad mange begyndere starter med, når de anlægger en modeljernbane.

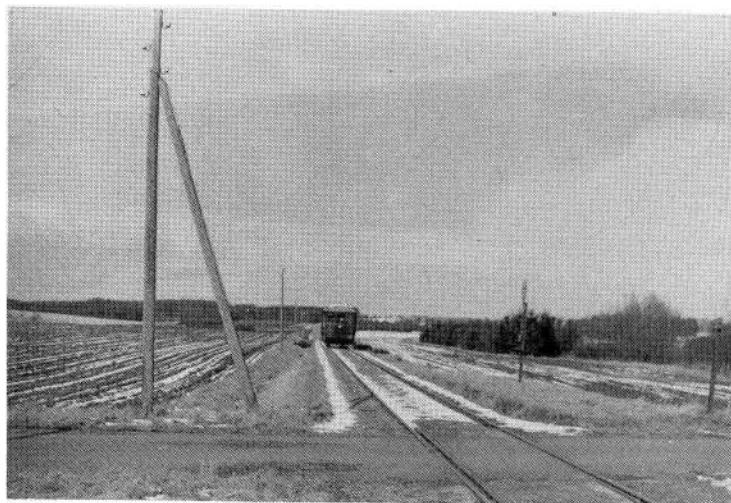
Men samtidig med at man anskaffede loko nr. 3, benyttede man chancen til at få 4 godsvogne til før anlægsregnskabet var færdigt. Disse 4 godsvogne havde høje sider i modsætning til de første 10, der havde lave sider. Da banen lukkede rådede man over 8 personvogne, 2 person- og bagagevogne, 3 post- og bagagevogne, 32 lukkede godsvogne, 55 åbne (heraf 15 med høje sider) og 1 sneplov.

Personvognene havde ialt 302 pladser til rådighed, heraf 54 på 11 klasse, og godsvognenes samlede bæreevne var 435 tons. Ved at dividere de 435 t med 87 - det samlede antal godsvogne - får vi et pænt rundt tal 5. Og regnestykket stemmer, bæreevnen pr. vogn var nemlig 5 ton.

Banen var uindhegnet og uden egne bevogtede overkørsler, forstået på den måde, at de to eneste overkørsler, banen passerede, og som var bevogtede, tog DSB sig af, idet storebror havde bevogtet disse overkørsler nær Horsens allerede før Tørringbanen kom til. Mens banen havde egen godsekspedition i Horsens var personekspeditionen fælles med DSB.

Banens stationer og holdesteder var næsten de samme gennem hele banens levetid; fra starten Lund, Vrønding, Flemming, Rask Mølle, Uldum, Ølholm og Tørring (alle stationer) samt holdested ved Kørup med sidespor og som det eneste trinbræt Bygholm. Som man ser mangler Dortheasminde, men den kom ret hurtigt til. Da der på stedet lå et mejeri og der viste sig behov herfor, blev der anlagt et sidespor, der ejedes af mejeriet, og ved samme lejlighed oprettede Tørringbanen et trinbræt. Man fik en del at køre med og da der nogle år efter trinbrættets oprettelse også blev bygget en tagpapfabrik og denne fabrik også byggede arbejderboliger, og man både fik mere gods og flere passagerer fra stedet, blev der i 1899 bygget en egentlig station og ansat personale her. Det specielle var nu, at det slet ikke var Tørringbanen, der byggede stationen; den blev bygget af tagpapfabrikken. Man har åbenbart været lidt forsigtig på banen for først da det viste sig at foretagendet var lønnende for banen købte denne stationen og sidesporet, og da der nu også blev sten og teglværksprodukter at køre med, var det en handel banen kunne være tilfreds med.

Det gik godt for banen, især godsmængden oversteg forventningerne, derimod lå passager-



Linnerup (Just Andersen)



Flaaris (Just Andersen)

tallet måske lidt lavere - især i de første år - end banen havde regnet med.

De egentlige store ændringer kom først da Bryrupbanen åbnede. Det var ganske naturligt, at disse to baner, Tørring- og Bryrup-, indledte et samarbejde der nok i de første år var mest fordelagtigt for Bryrupbanen, eller sagt med andre ord, Tørringbanen fik det store læs at slæbe med hensyn til, hvad samarbejdet kostede. De 2 baner fik fælles stationsbygning i Horsens hvilket samtidig betød, at samarbejdet med DSB på denne station ophørte, og et større værksted for begge baner blev også opført, medens varehuset blev udvidet betydeligt. Der blev også bygget en bro

over statsbanernes spor i Horsens.

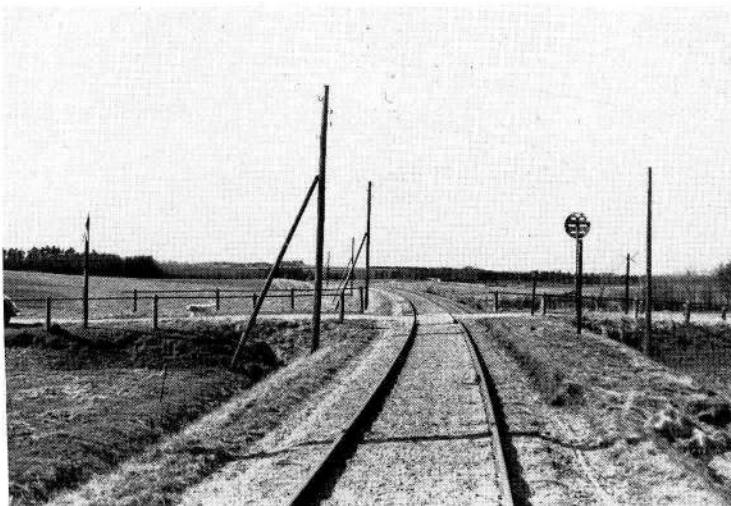
Allerede da Tørringbanen blev bygget havde banen været stærkt interesseret i at få spor til havnen. Man havde også fået tilladelse til at dette kunne lade sig gøre ved at lægge en skinnestreg ind i DSB's spor til havneområdet. Men da man fandt det for dyrt, opgav man igen tanken, hvilket man var ked af, så da Bryrupbanen nu kom ind i billedet, prøvede man på om det igen kunne lade sig gøre - økonomisk - at komme ned til havnen, nu var der jo to til at dele udgifterne. Igen opgav man tanken, men i stedet fik man og gennemførte også den ide at lade særlige transportører bygge som så ad



Klovborg (Just Andersen)



Klovborg (Just Andersen)



Gribstrup (Just Andersen)

DSB's spor kunne transportere de to baners godsvogne ned i havnen. Transportørerne blev betalt af Bryrupbanen. I modsætning til KEJ's transportører bliver disse transportører aldrig optaget i statsbanernes driftsmaterielfortegnelse. Årsagen til dette må da utvivlsomt

være, at det har været Bryrupbanen, der selv har ejet vognene, i modsætning til KEJ, hvor det ifølge DSB's driftsmaterielfortegnelse var statsbanerne, der stod som ejer.

Lund blev fællesstation for de 2 Horsens-privatbaner og på strækningen Horsens-Lund var

begge baner sammen om sporet.

Tørringbanen startede med 3 togpar daglig. Dette viste sig hurtigt at være for lidt, bl.a. - også dengang - havde man problemer med postgangen som man ikke kunne få afviklet rettidig, og dette forhold var banen ikke helt uden skyld i. Ved at forøge toggangen med ét togpar daglig fik man forbedret mulighederne for sendelse af posten så meget, at den kunne komme mere rettidig frem. Men også et længe næret ønske hos publikum om at få flere tog kunne imødekommes ved samme lejlighed.

Men et togpar mere koster penge. Her viste befolkningens tilfredshed med banen sig meget stærkt, for man ville gerne betale for forbedringen, og da banen - lidt bange - foreslog en takstforhøjelse, var beboerne omkring banen straks rede til at betale, ja endog mere end banen havde foreslået. I stedet for de godt 7% banen havde tænkt sig, blev taksterne sat op med 10% - publikums ide. Ja, det var tider; der er vist i dag ingen, der ønsker eller foreslår DSB at forhøje taksterne, men statsbanerne kan jo heller ikke love os flere tog sådan lige med det samme.

Det gik godt for Tørringbanen. År efter år havde man overskud på driften, her havde jernbanebacillen fået næring så den rigtig kunne trives, og den smittede også, men vent bare, en bacilledræber viste sig, ganske vist endnu langt ude i horisonten, men den vandt frem - langsomt og sikkert.

Som sagt er banen i en fredelig udvikling. Små udvidelser og forbedringer på stationerne, almindelige vedligeholdelsesarbejder på spor og materiel, og ind imellem lidt flere godsvogne. Men man omlader årligt flere tusinde tons fra banens vogne til normalsporede vogne og omvendt, og flere er klar over, at det ikke lige er sagen. Al denne omladen er et fordyrende led i driften og tanken om normalspor på banen er ikke død, men tiden er endnu ikke inde til dette skridt. 1907 får man en ny personvogn fra Scandia og året efter 4 åbne og 4 lukkede godsvogne.

For at få plads til kreaturerne, der på markedsdage eller på de dage, hvor slagterierne modtog dyr skulle transporteres med banen, var det nødvendigt at stille dem på 2 rækker hale mod hale. Da det jo var en smalsporet bane var vognene ikke særlig brede og for den sags skyld heller ikke særlig lange og det var af den grund man måtte stille dyrene

op på en sådan måde. På markedsdagene viste banen virkelig service, idet man indsatte hestetrukne vogne fra Bygholm til Nørretorv i Horsens, altså en slags buskørsel til ære for markedsgæsterne - og så var det endda gratis. Det var en service, som de rejsende satte stor pris på og det gjorde ikke banen mindre populær.

Ind imellem sker der dog mindre uheld - men de er nu ikke ret almindelige på Tørringbanen. Tog 5 blev den 11/1 1906 afsporet på Lund station på grund af et fejlstillet sporskifte. Det var et Bryrupbanetog. Man måtte have hjælpetog fra Horsens og udvekslede rejsende på stedet og lagde en foreløbig skinneforbindelse. Næste morgen var man igen klar til kørsel og Tørringbanens tog 1 startede dagens kørsel. Den interimistiske skinneforbindelse var åbenbart ikke god nok, for toget afsporede, da det kørte over den. Igen hjælpetog, særtog og store forsinkelser og først sent på dagen kom regelmæssig drift igang igen. Jeg nævnte forresten lige ordet særtog. Særtog var ikke ualmindelige. Når der var marked eller andre begivenheder, hvor mange skulle ud at opleve livet, var banen altid klar til at sætte særtog ind.

Efter uheldet i Lund gik der igen flere år inden man igen havde et mindre uheld. Som ved andre baner kunne sneen til tider stoppe banens tog en dag eller to. Det var jo i de gode gamle dage at det virkelig var vinter med masser af sne; idag kender man jo ikke sne! De to sidste vintre er jo kun undtagelserne, der bekræfter reglen, siger nogen. I januar 1908 var der kommet en pæn portion sne, så meget at allerede fra morgenstunden var driften godt uregelmæssig. For at sikre at tog 4 kunne komme igennem satte man 2 lokomotiver foran toget. Men det gik ikke. Man kørte fast i nærheden af Rask Mølle og resten af dagen samt den 9. og 10. januar var al drift indstillet. Man lagde nu ikke hænderne i skødet, men begyndte at rydde banen og den 11. var man kommet så langt, at der blev udsendt et særtog til Horsens og en tom maskine til Tørring.

Det er uden tvivl tog 4 billedet viser. Selskabets lidt korte notits om hændelsen lyder: "Ved Rask Mølle afsporede det ene lokomotiv, og det tog tre døgn før vi fik maskinen på spor igen". Forøvrigt havde der kun været én passager med toget, en skoledreng - og han måtte gå hjem.



Gribstrup skole (Just Andersen)



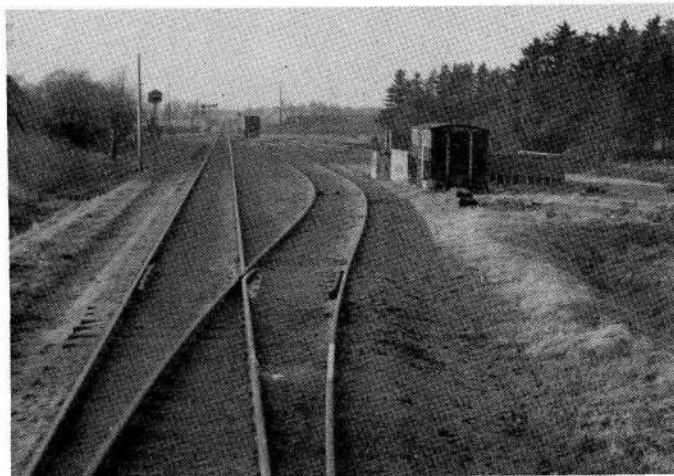
Krondal (Just Andersen)



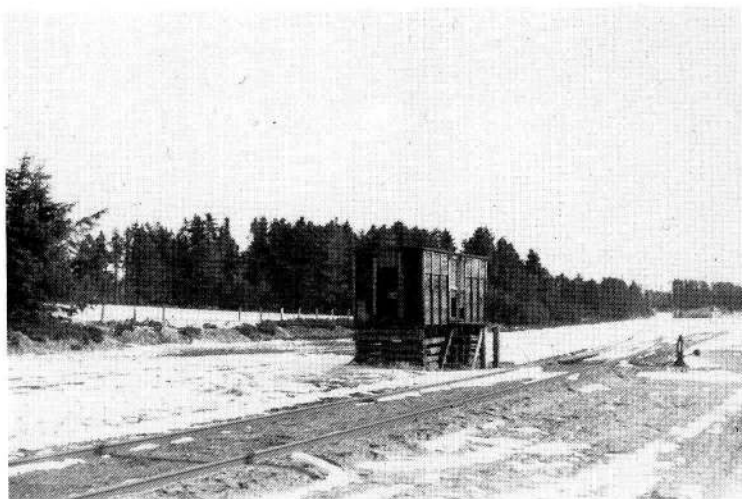
Et andet tog var kørt fast ved Lund nogle år før. Det havde været snestorm, endda med kraftig blæst, og en masse telefonstænger var væltet af stormen, med det resultat, at da toget kom i nærheden af Lund var det ikke sneen, der var årsag til standsningen men derimod telefontrådene, der viklede sig ind i maskinen, og det

tog en rum tid før man slap løs igen.

Som tidligere nævnt var de byrder af økonomisk art som Tørring- og Bryrupbanerne skulle bære i forbindelse med deres samarbejde lavet således at Bryrupbanen fik store fordele. Til alt held gik overenskomsten kun over en tiårig periode, og da ingen af banerne



Kron dal, 14/1 1962 (J.G.)



Kron dal (Just Andersen)



Lerret (Just Andersen)

var uenige om, at samarbejdet skulle fortsætte, blev en ny overenskomst indgået. Denne bevirkede, at man nu fik byrderne fordelt mere ligeligt, bl.a. lønninger på stationerne. I 1911 fik man lavet et privat sidespor ved Hesselballe; her var store mergelforekomster, og netop mergel var en af de store

transportartikler for Horsensbanerne.

Men større sporarbejder meldte sig. Når 2 baner slider på sporet mellem Horsens og Lund og sporet samtidig er meget let, må en udskiftning finde sted 10-15 år før beregnet. Sporet var efterhånden så nedslidt, at en udskiftning var

uomgængelig, og udskiftningen skete i 1912. Man lagde nu i stedet et spor, der var næsten dobbelt så kraftigt, vægtmæssigt set. Man solgte de gamle skinner for 10.000 kr., så udskiftningen beløb sig til omkring 28.000 kr., hvoraf Bryrupbanen betalte en trediedel. Samme år har man erhvervet sig en grusgrav, som man lægger spor til. Det kunne tyde på, at man netop har sikret sig grusgraven i forbindelse med det nye spor Horsens-Lund, og samtidig har man da også billig ballast ved hånden til den øvrige del af banen.

I driftsåret 1913/14 viser godsbeholdningen stadig fremgang, men for første gang indtræffer en mindre tilbagegang for personbefordringen nemlig 2,11%. Nedgangen viser sig især at indtræffe ved Rask Mølle. Banens forklaring er, at postbesørgelsen mellem denne station og Nørre Snede er ophørt. Uden tvivl har Thyregod fået postbesørgelsen, måske indirekte fordi Tørringbanen var smalsporet, for den 1/1 1914 åbnedes nemlig strækningen Give-Herning, og ved at lade posten føre ad denne bane til områderne omkring Thyregod sparede man besværet med omlastningen i Horsens, idet Vejle-Give jo var normalsporet.

I 1914 lejede tagpapfabrikken "Dortheasminde" en normalsporet tankvogn, der lastede 15 tons tjæreprodukter, altså betydelig mere vægtmæssigt set end det den tankvogn, der var til rådighed på banen kunne laste. Tankvognen (ZE 502771) var uden tvivl lejet i udlandet og fik hjemsted i Horsens. Tagpapfabrikken har sikkert ikke været alt for begejstret for denne ordning, det ville have været meget lettere at kunne transportere tjæreprodukterne direkte til og fra Dortheasminde i samme vogn og derved være fri for den besværlige omladning, der både krævede tid og kostede penge. Om det er dette forhold, der har gjort sig gældende og bevirkede, at leje af førortalte vogn kun varede et år, ved jeg ikke. For at blive lidt endnu i driftsåret 1913/14 viser det sig at man har omladet fra banens egne vogne til, som man kalder det, andre baners, 2920 tons - hovedmængden af det omladede viser sig netop at være tagpap og tjære, og man må formene, at hovedparten af disse produkter er kommet fra Dortheasminde, så det har ikke været helt uden grund, at man har lejet en tankvogn. Den modsatte vej, altså fra andre baner til Tørringbanen er der

omladet 3887 t, d.v.s. at omladningen dette driftsår tilsammen udgør 6807 tons.

Hvis man trækker søn- og helligdage fra kan man rundt regnet få ca. 300 arbejdsdage, man arbejdede jo dengang også om lørdagen, og det vil sige, at der hver arbejdsdag omladedes 22,69 t i gennemsnit til og fra banen. Hvis banen havde været normalsporet, ville man have sparet dette unødvendige arbejde.

Som tidligere nævnt var Tørringbanen blevet smalsporet af økonomiske årsager. Når man ville have en bane måtte man vælge den næstbedste løsning. Men det var stadig et ønske hos mange at få banen gjort normalsporet og derved samtidig virkeliggøre et andet ønske, en forlængelse af strækningen. Planerne om disse for banen så vigtige ting begyndte langsomt at tage form.

I samme periode, hvor der hvert år er overskud på driftsregnskabet, er man gået igang med at indlægge elektrisk lys og vand på stationerne, så man kan jo se, at nutidens moderne installationer begynder at holde sit indtog også på Tørringbanen. Selvfølgelig sker der også i samme periode mindre udvidelser af de bestående anlæg.

Hvad kørte man så med? Selvfølgelig alt det andre baner også transportererede, men netop Horsens-banerne transportererede meget mergel, som jo brugtes til jordforbedring. For Tørringbanen var mergel også en vigtig transportartikel, men som tidligere nævnt var tjære og tagpap også en af de store artikler, banen transportererede, hertil kom så kul, foderstoffer, kunstgødning, korn, cement, træ, landbrugsprodukter og som rosinen i pølseenden levende dyr, som var en særdeles stor faktor i forsendelserne. Nu var vognene jo små, så der f.eks. kun kunne være 6 kreaturer i hver vogn. Det var derfor temmelig lange tog, op til 17-18 vogne, man kunne opleve at se, når der var marked, men det havde jo sin årsag i de små vogne. Det skulle heller ikke være ualmindeligt at stoppe vognene med lidt for mange grise, for at få så mange med som muligt; det hændte derfor ikke så sjældent at flere dyr var døde ved ankomsten.

Det var specielt om sommeren, at dødsfaldene indtraf, trods den korte transportlængde - som regel til Tørring, hvor de fleste markeder blev afholdt dengang.

Ude i den store verden er der krig, og selv om Danmark ikke direkte er indblandet som

krigsdeltager i 1. verdenskrig, kan det ikke undgås, at dønderne fra denne også rammer os. De ramte også Tørringbanen. Det bliver sværere at skaffe kul, og de bliver dyre. Dyrtid og andet bevirker også øgede omkostninger på andre punkter for banen, herunder lønningerne. Det bliver altså dyrere at drive en jernbane, og penge skal man jo have ind, så resultatet bliver at både person- og godstaksterne gang på gang sættes i vejret, endda ret betydeligt flere gange. For at spare inddrog man i 1917 et morgentog fra Tørring og et ditto fra Horsens, men det var nu ikke af økonomiske årsager, derimod af mangel på kul.

Det er ikke alle steder, det ser lige sort ud (det skulle ikke være en dårlig vittighed om kullene), for i 1917 indretter man et rigtigt WC på Horsens station, laver vejrbomme i Lund og selve hovedsædet Tørring station får indlagt vand. Selvom der er tilbagegang af både personer og gods i driftsåret 1917/18 har banen overskud, og derfor er der også penge til et armsignal i Vrønding og samme station får mindsanden også indlagt elektrisk lys. Et tydeligt tegn på krigstiden er også, at der godsmæssigt bliver flere tørv at køre med og at brunkul er blevet en ny transportartikel.

Driftsåret 1917/18 viser tilbagegang både med hensyn til person- og godsbefordringen. Nedgangen er ikke stor, når den alligevel skal nævnes her er årsagen den, at der den 20. marts 1918 i rigsdagen bliver vedtaget lov nr. 185. Så meget mere bittert var det, at banen viste en mindre tilbagegang, som nok for det meste må tilskrives 1. verdenskrig, når nu lov nr. 185 netop var den lov, man så meget havde ønsket, nemlig ombygning til normalspor og forlængelse af banen fra Tørring til Thyregod med en gren fra Rask Mølle til Ejstrupholm. Bevilling til samme arbejde forelå $1\frac{1}{2}$ år senere, men der skulle gå næsten 10 år før Tørringbanen fik sin drøm opfyldt, eller rettere at den blev til virkelighed. Det var forholdene efter 1. verdenskrig der bevirkede, at banen måtte vente en halv snes år på at blive normalsporet. Materialer af metal til spor, lokomotiver og vogne var efter krigen en mangelvare, hertil kom så diverse kriser af økonomisk art, som også var en medvirkende årsag til forsinkelsen. Også andre privatbaner var underkastede de samme forhold som Tørringbanen, f.eks. Hørve-Vørslev,

som først flere år efter sin åbning fik sit eget materiel.

Det var i virkeligheden de planer der var fremme om at anlægge en bane fra Funder til Bramminge, som allerede i 1907 satte skub i planerne på Tørringbanen om normalspor og forlængelse. Man havde faktisk været klar over længe, at en bane som Horsens-Tørring ville være bedre i stand til at klare sig, når den var hægtet til andre banestrækninger i begge ender, og som så mange gange før nævnt selvfølgelig også havde samme sporvidde som de strækninger, den kom til at berøre.

Altså lov om de omtalte forhold for Tørringbanens forlængelse og normalspor i 1918 og eneretsbevilling i 1919, men først i 1923 gik man igang med arbejdet.

Det var en for banebygning ret utraditionel metode, man benyttede, idet man ikke havde entreprenører til at udføre arbejdet, og man ligesom på Skagensbanen opretholdt den normale daglige drift. Dette sidste gav selvfølgelig ingen problemer med hensyn til bygning af de nye strækningsafsnit, man skulle snarere tro, at besværlighederne ville opstå på det gamle strækningsafsnit, men det viste sig, at det gik ganske udmærket med at klare den daglige køreplan og samtidig anlægge det nye normalspor. Årsagen til at det gik så godt har nok været, at det var banen selv, der stod for det udførte arbejde. Horsens-Tørring var man først færdig med, nemlig den 15. april 1929 og en måned senere var de nye strækninger færdige og normal drift blev påbegyndt den 16. maj 1929 på hele banen. Man havde under ombygningen samtidig benyttet lejligheden til at rette lidt på planum; største stigning var nu 1:70 på den nye strækning mod 1:80 på den gamle - mindste kurveradius var den samme: 314 m. Banens samlede længde var nu 73,6 km og hele strækningen var uindhegnet. Sporet var vægtmæssigt set af de gode på privatbanerne, nemlig 27,5 kg/m fastgjort med spiger på fyrretræssveller i en ballast af grus. Det behøver vel ikke at nævnes, at der nu også var kommet en række nye stationer til. Til gengæld gik man tilbage til den gamle ordning med at have fælles station med DSB i Horsens, hvis gamle station havde måttet vige pladsen for en ny, men også i Thyregod og Ejstrupholm fik man bofællesskab med statens stationer. Foruden de nye stationer



Kjærsgaard (Just Andersen)



Nørre Snede (Just Andersen)

fik man også en række nye trinbrætter.

Ved ombygningen fra smalspor til normalspor brugte man en ret utraditionel taktik. I forvejen havde man ved ekspropriation sørget for at erhverve de nødvendige arealer langs banen, idet planum for det smalle spor var alt for lille til det nye spor. Så lagde man en ny overbygning og lagde sværere sveller, hvortil man befæstede de gamle spor. På de samme sveller lagde man så begge de nye 27,5 kg skinner på hver side af de gamle skinner i den bredde normalsporet krævede. Kun ved sporskifterne måtte man vente, men den nat, hvor det sidste smalsportog var passeret (den 14. maj), gik man i gang med at lægge sporskifterne og forbinde dem til det nye spor. Arbejdet gik efter planen, og den 15. maj kunne det normalsporede materiel for første gang befære banen. Bortset fra enkelte små forsinkelser havde det ikke været nødvendigt at stoppe plantogene en

eneste gang, medens ombygningen fandt sted.

Men lad os vende tilbage til tiden før udvidelserne. Driftsåret 1919/20 gav igen fremgang med hensyn til passagermængde og gods. Indtægterne har også været stigende, men når man i banens beretning læser følgende passus til driftsregnskabet, bliver man alligevel klar over, at alt ikke er så gunstigt endda, der skrives: "Når Stigningen i Indtægten af Person- og Godsbefordringen er langt større end Stigningen af Trafikken, hidrører dette fra, at Person- og Godstaksterne fra 1. August 1919 blev forhøjede henholdsvis fra 40 til 60 og fra 100 til 200% af de oprindelige - før 1. April 1916 gældende - Takster". Videre hedder det et andet sted: "Forskellen mellem den ovenfor nævnte samlede Indtægt (372.369 Kr. 2 Øre) og de anførte ordinære Driftsudgifter (266.244 Kr. 2 Øre) udviser et Driftsoverskud på 106.125 Kr. for 1919-20. Men i Virkeligheden ender Driftsåret med et mindre

Underskud. Der er til Løn- og Dyrtidstillæg samt til Efterbetaling for tiden 1/10 1919 - 31/5 1920 i Henhold til et nyt Lønningsreglement anvendt 104.156 Kr. 64 Øre og til Renter og Afdrag af Lokomotivlaan 1.320 Kr. Endvidere skal der udbetales 2.071 Kr. i Tantième til Driftsbestyreren, saaledes at der herefter fremkommer et Underskud for Driftsåret på 1.422 Kr. 64 Øre". Dette underskud dækkes ind af det forrige års overskud.

Det er dyrt at drive jernbane og i det følgende driftsår sættes taksterne yderligere op, dog ender året med et underskud på godt 25.000 kr. og hertil skal lægges afdrag og lån på lokomotiv nr. 4, 1320 kr., så det samlede underskud bliver på 28.900 kr.

Alligevel har man installeret elektrisk lys, telefoncentral samt bygget et tørveskur i Horsens og et tilsvarende i Tørring. Det kunne tyde på, at det stadig har knebet med brændselsforsyningen, men danske tørv har nu også været billigere end de efterhånden meget dyre udenlandske kul. Nu er underskud for privatbaner jo ikke noget særsyn, faktisk er man igennem årene blevet vant til for de fleste danske baner, altså også DSB, at man ligefrem kan sætte lighedstegn mellem baner og underskud. Når vi her beskæftiger os med Tørringbanens underskud i sådan en grad, skyldes det at det er første gang, at denne bane kommer med underskud, og desværre bliver det ikke den sidste.

På et tidligere tidspunkt er nævnt priserne på kul og disse steg til skyhøje priser, der indvirkede stærkt på taksterne.

Udviklingen i kulpriserne var:

1911/12	18,10 kr/t
1912/13	22,90 -
1913/14	21,30 -
1914/15	22,80 -
1915/16	38,90 -
1916/17	71,60 -
1917/18	114,30 -
1918/19	124,90 -
1919/20	138,60 -

Disse stærkt stigende priser på kul kulminerer efterhånden så de i 1927/28 efter et ret stærkt fald nogle år før ligger på en pris pr. ton på 26,08 kr. I 1911/12 var den samlede udgift til lokomotivkul 10.536,12 kr. og de fire lokomotiver tilbagelagde ialt 83.499,3 km. I 1919/20 var udgiften til kul 86.747,65 kr. og lokomotiverne kørte ialt 63.864,96 km.

Men da kulpriserne igen faldt, gik taksterne også ned, hvilket havde til følge, at ba-

nen fik flere rejsende og mere gods. Tiåret 1920-30 er tunge og vanskelige år for banerne, og Tørringbanen er ingen undtagelse. Underskud har de fleste baner, og er der endelig et enkelt år eller to med overskud, er dette faktisk ikke ret stort.

Jernbanebacillen hos politikerne og den befolkning, der har valgt dem, er ved at blive slået ihjel af det nye og specielt fremstillede antibiotika: bilen. Ser man på mange andre baner erkender de klart, at bilen er ved at blive en meget vanskelig konkurrent at kæmpe med. Tørringbanen har måske en sådan antipati mod dette køretøj, at ordet bil ikke skrives i banens beretninger. Givet er det i hvert fald, at nu må man til at slås for kunderne. Man sætter vel så sin lid til, at når banen er blevet normalsporet og forlænget vil det hjælpe på tingene. Desværre skal dette ikke komme til at slå til, bortset fra en kort periode under de ganske ekstraordinære forhold under 2. verdenskrig, hvor bilerne for de flestes vedkommende var gået i hi.

I april og maj 1929 var så de længe ønskede forbedringer færdige: normalspor og forlængelse til Thyregod og Ejstrupholm, eller sagt på en anden måde, Horsens-Tørring smalsporede privatbane var ude af sagen. Nu kunne man tænke sig, at banen var kommet til at hedde noget i retning af Horsens-Tørring-Thyregod og Ejstrupholm Jernbane, men man kan umiddelbart se, at det var et noget besværligt navn at slæbe rundt med, og i stedet fik banen det noget mere rammenende navn Horsens Vestbaner, som jo er noget nemmere at bruge.

Selvfølgelig kunne man ikke bruge det gamle materiel mere og det blev enten solgt eller ophugget. To af lokomotiverne blev solgt til Kolding-Egtved banen, det var nr. 1 og 3, men deres levetid blev ret kort idet de allerede i 1931 ved denne banes nedlæggelse fik deres skæbne endeligt beseglet ved hjælp af skærebrynderne. Herefter var der kun en smalsporet bane - eller rettere smalsporede baner - tilbage, nemlig dem på Bornholm.

Det var i og for sig ejendommeligt at man på HV og HBS anskaffede et så stort antal damplokomotiver i 1928/29, hvor en stor del af landets øvrige privatbaner var i fuld gang med motoriseringen, man havde lært noget af bilerne. HV fik 3 lokomotiver i 1928 og 1 til i

1929, alle leveret af Henschel. Det er bemærkelsesværdigt, at deres kulforbrug pr. km ikke var meget større end Tørringbanens gamle smalsporslokomotivers. De havde ret store kedler og deres drivhjul var så høje, at de nemt klarede de 70 km/h, de måtte køre. Som noget ganske nyt for danske baner dengang havde de trykluftbremser, hvilken bremse det øvrige materiel også var leveret med. Man kunne måske synes, at det var vel optimistisk at anskaffe fire damplokomotiver netop på det tidspunkt, hvor det ikke gik altfor godt for de danske privatbaner. Man kunne jo ikke vide at en kommende ny verdenskrig bevirkede, at det var en stor fordel for HV at have så megen trækraft til rådighed.

Men motoriserede gjorde man dog. 4 benzin-motorvogne bygget i Odense med 100 hk motor og noget så fornemt som polstrede sæder, varmekedel og toilet. Så fik man selvfølgelig alle de andre typer vogne man skal bruge på en jernbane som person- og godsvogne samt en sneplov.

A/S Jens Villadsens fabriker ejer 4 private tankvogne, og den ene bliver nu stationeret i Dortheasminde (nr. ZE 509401) Der er ingen tvivl om, at man på tagpap- og tjærefabrikken er glad for at den besværlige omlæsning nu er forbi. Da en anden forfatter behandler det rullende materiel skal jeg undlade at komme med yderligere bemærkninger om materiellet, selvom det kunne være fristende.

Ser man på driftsresultaterne op gennem 1930'erne er de som på så mange andre privatbaner ikke særlig opmuntrende læsning. Det går mildest talt ikke særlig godt. To gange er der hverken underskud eller overskud og kun én gang, i driftsåret 1934/35, er der et overskud på godt 1500 kr. I de øvrige år i denne periode underskud, med det største i 1939/40 på ikke mindre end 84.829 kr. Men en ny passus dukker op i forbindelse med toggangen "togforsinkelser på grund af motorskade", altså et tidens tegn. Denne passus bliver nu et evigt tilbagevendende fænomen. Et andet tidens tegn er, at det bliver hyppigere og hyppigere, at togene påkører biler, der forsøger at smutte over overkørslerne før toget. Dette bevirker selvfølgelig, at der ind imellem bliver et par bilister mindre, men ikke - langt fra nok - til at det får nogen gunstig indvirkning på banens driftsresultater. Det lyder måske lidt hårdt, men det er jo

banernes arvefjende, der her er tale om.

De mindre tog kører benzin-vognene, de store - altså godstogene - tager damplokomotiverne sig af. Og det kunne være ganske betydelige tog, det drejede sig om, men de mange vogne der var med, gav nu ikke så mange penge i kassen. Årsagen var den, at det tit var mergel, der var i vognene, og fragterne af dette var i den nederste ende af skalaen. Alt i alt må man sige, at 1930'erne for HV ikke afveg så forfærdelig meget fra landets øvrige privatbaner, hvor man fører en evig kamp for at bevise sin eksistensberettigelse og den næsten håbløse kamp med at holde underskuddet nede, og hvor man i mange tilfælde var ved at spare sig ihjel.

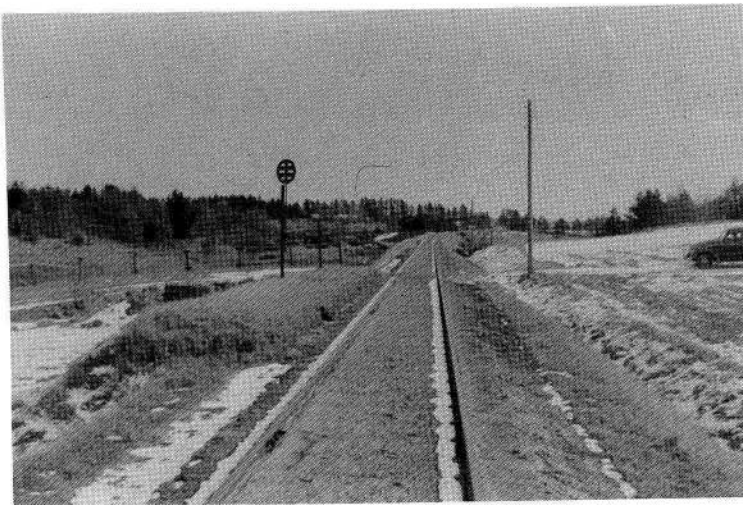
Så kom krigsårene. Disse år beviste klart, at banerne havde en mission. Hvordan havde landet klaret sig igennem denne periode - transportmæssigt set - uden jernbanerne? For HV er denne periode en opgangstid. Bilerne bliver klodset op, i hvert fald de fleste private, der er mangel på dæk, benzin og olie. De store transportmængder der nu bliver tale om, har lastbilerne ikke en jordisk chance for at klare, og privatbilisten må tage toget, hvis han vil ud at rejse.

I 1939/40 er der stadig underskud, knap 85.000 kr., i 1940/41 falder underskuddet til godt 58.000 kr., men i 1941/42 er der stort overskud, helt nøjagtigt 116.398 kr. Stor stigning af rejsende, 17,4%, men endnu større stigning for godset, 194,5%!

Det er ingen skrivefejl, næsten 200% stigning; og det har sin årsag, idet HV får meget store mængder brunkul fra lejerne nær Brande at transportere. Banen er faktisk blevet en transitbane for transporten af dette brændsel. Store godstog aser afsted på banen, og tit er togene ikke engang trukket af banens egne lokomotiver, men af D-maskiner fra DSB. Det bliver en yderst forceret toggang, der her finder sted, og selvfølgelig kan det ikke undgås at der sker en række småuheld i den anledning. I det efterfølgende år (1942/43) bliver overskuddet mere end tredoblet (383.515 kr.). I næste periode stiger overskuddet til 461.984 kr., hvilket bliver det største overskud, banen nogensinde når i sin historie. I den sidste driftsperiode under besættelsen falder overskuddet til det halve. Der transporteredes færre brunkul i den sidste hele driftsperiode under krigen, må-



Nørre Snede (Just Andersen)



Bjørnskov (Just Andersen)

ske fordi kulmanglen bliver større end nogensinde før. Den 19. februar 1945 indskrænkes toggangen så der kun køres plantog på tirsdage, torsdage og lørdage. Under hele denne periode møder man den samme bemærkning om motorskade, og de hermed forbundne forsinkelser. Motorvognene må altså stadig køre, men da man ikke kan forvente, at der stadig er benzin til dem, må de have fået påmonteret gasgeneratorer. I perioden 1945/46 er der for sidste gang overskud og fra nu af og til banen lukker, møder man kun et stadigt stigende underskud. Den 5. maj 1945 var besættelsen endelig slut. Den 26. juni kom der igen plantog på alle hverdage (3 togpar) og fra den 13. oktober igen tog hver dag, altså også om søndagen (5 togpar).

Det havde været en travl tid for banen, og de uhyre strenge vintre under besættelsen havde været en hård prøve for mandskab og materiel. Lokomotiverne kørte fast, rørene frøs - og det gjorde mandskabet også. Tit

sad maskinerne fast en hel nat og som regel på de mest øde steder. Det fortælles, at mandskabet en sådan nat holdt fyret vedlige, og samtidig benyttede lejligheden til at tørre sokker på kedlen, mens de følte sig forladt af Gud og mennesker.

Jeg nævnte før, at der fandt småuheld sted under krigen, vi skal helt frem til 1946 før der fandt et større uheld sted, så stort, at privatbaneauditøren undersøgte sagen. Til alt held var der ingen personer, der kom til skade. Uheldet fandt sted den 28. juni 1946, da tog 284 på vej mod Rask Mølle på grund af fedtede skinner kørte i stå på stigningen mellem Thorlund og Nørre Snede. Det var netop et af de famøse brunkulstog, uheldet skete for.

Desværre havde man haft et kedeligt uheld den 5. november 1945 på næsten samme sted med et lignende sætog med brunkul, hvor nogle godsvogne var blevet afsporet, så linien i "et kortere tidsrum", som banen skriver, var blokeret og de rejsende måtte transporteres i

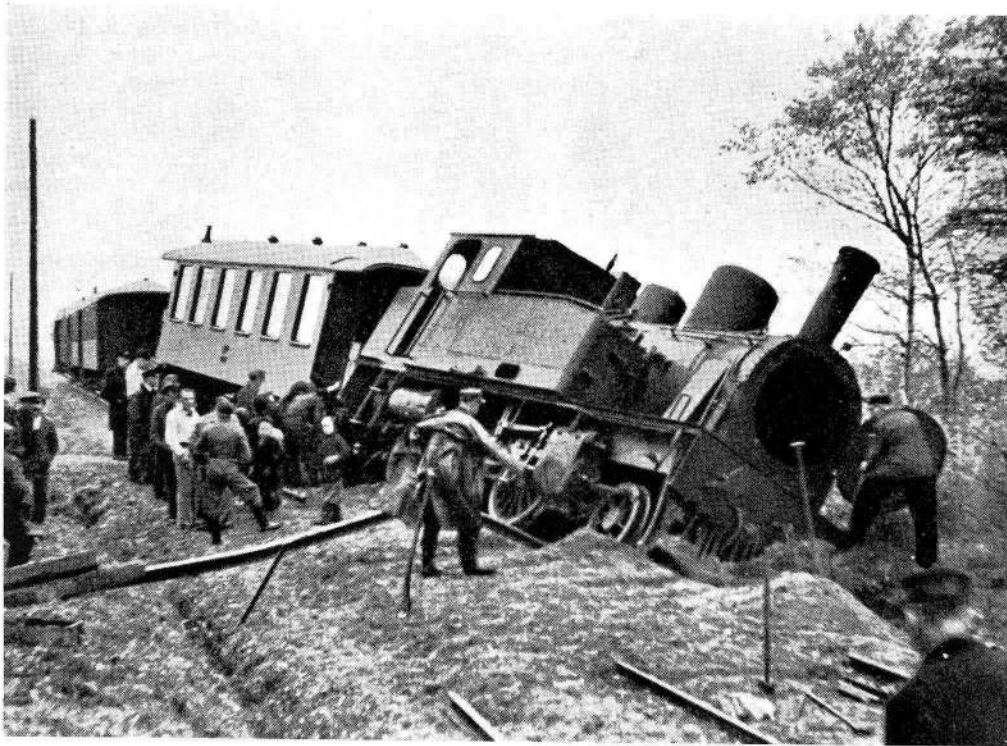
biler mellem de to stationer.

Men lad os vende tilbage til uheldet den 26. maj. For at komme videre må man lette toget for nogle af vognene, ialt 6. Da det jo er ned ad bakke, afbremses togføreren den sidste vogn med skruebremsen, en anden blev bremsede med "håndbremsen", på en tredje lagde han en trækile ind under hjulet, og for de øvrige vognes vedkommende sikrede han dem ved at lægge småsten ned ved hjulene.

Under disse manøvrer overså han at 2 vogne havde skruebrems, som altså ikke blev brugt. Da disse foranstaltninger var foretaget, gjorde man sig klar til at føre den forreste del af toget videre til Nørre Snede. Det var så meningen at stille første del af toget der, og så lade lokomotivet hente de efterladte vogne. For at få toget i gang måtte lokomotivføreren rykke lidt tilbage, hvorefter han skulle lægge styringen om til fremadkørsel. Denne "fikse" manøvre lykkedes nu ikke rigtig, måske fordi føreren havde glemt, at sporet var fedtet. Nok fik han lagt styringen om, men toget gled så meget tilbage, at de afbremsede vogne fik så hårdt et stød, at de trods alle de metoder, der var brugt til at afbremse dem med satte sig i bevægelse og med større og større fart rullede ned mod Thorlund station. På denne station var hensat 7 vogne. Hvorfor? Enten har det været meningen at disse vogne skulle hentes, når toget var nået til Nørre Snede, fordi man har været klar over, at lokomotivet ikke har kunnet klare så stort et træk op ad bakken, eller også har der ikke været stillet om på sporskiftet efter at vognene er blevet sat ind på sidesporet. Man kan vel nok tænke sig til resten. Med stor kraft rammer de 6 vogne, der er stukket af, de 7 vogne på Thorlund station - med stor materiel skade og afsporing til følge. Igen er sporet blokeret "i et kortere tidsrum", og de rejsende transporteres i biler mellem Ejstrupholm og Nørre Snede.

Meget skarpsindigt finder auditøren ud af, at de seks vogne, der stak af, var utilstrækkeligt afbremsede, men lokomotivføreren får også en på puklen, idet han ikke har udvist tilstrækkelig forsigtighed ved den "fikse" manøvre med styringen. Når vi nu er ved uheld, så lad os tage et par stykker til fra samme periode.

Det er ganske almindeligt, at hvis kreaturer slipper ud af deres indhegning eller på anden måde kommer løs, søger de



*Toget maatte vige for 4 sovende Koer
(Afsporing mellem Aale og Rask Mølle 2-11-1947)*

op på jernbanen, hvor der er mere tørt og lunt end på markerne. Da tog 62 fra Thyregod mod Horsens den 2/11 1947 - dagens første - luntede afsted og 59 minutter senere holdt i Rask Mølle og afventede at tog 82 fra Ejstrupholm skulle ankomme kl. 07.00, kom det til at vente forgæves. Dette tog havde 55 minutter til at klare de 26,3 km til Rask Mølle. Alt var gået planmæssigt indtil Åle og det var forøvrigt afgangens også fra samme station, men da man var kommet halvvejs til Rask Mølle mødte toget sin skæbne. Fire køer var om natten søgt op på banen tiltrukket af det varme og tørre grus og havde lagt sig til at sove. I hvert fald var de ikke til sinds at flytte sig for noget så ringe som et damplokomotiv med en 4-5 personvogne, og det blev deres skæbne, men også lokomotivets og det øvrige togs skæbne. Man har enten ikke set køerne fra toget eller også har man letsindigt regnet med, at dyrene ville flytte sig i sidste øjeblik, men da det viste sig at være alvor, bremsede man kraftigt, men for sent - og påkørte kreaturerne. Ved den kraftige opbremsning kastedes passagererne omkring og flere fik lettere skader i den anledning. Lokomotivet og den efterfølgende personvogn afsporede. Sporet blev revet op og mens personvognen på det nærmeste forblev på højkant, væltede maskinen halvvejs ned i den godt 1 meter dybe grøft, hvor det var lige på nippet til at den

var væltet helt om på siden. Trods uheldets voldsomhed kom togpersonalet intet til, men det siger sig selv, at der gik nogen tid før lokomotivet kom på højkant igen og sporet var repareret. I august 1949 blev nummeret gentaget, men denne gang var det en motorvogn, det gik ud over, da den påkørte tre kreaturer i en kurve mellem Uldum og Mølholm. Selvom motorvognen væltede helt om på siden kom ingen til skade, men det varede adskillige timer, før man fik motorvognen på højkant igen.

Men vender vi tilbage til 1947 kunne man opleve en temmelig stor utilfredshed blandt de rejsende på HV og HBS, der kom til Horsens med disse to baners tog. Man havde to spor fra Lund til Horsens dengang, et for HV-tog og et for HBS-tog. De rejsende følte sig utrygge ved at befære denne strækning, idet man hævdede, at de to baner nærmest drev kapkørsel fra Lund til Horsens. Jeg kan da godt forstå, at det må have været fristende at se, hvem der kom først til Horsens, men sådan noget må man bare tænke. Banerne har ikke rigtigt kunne se det berettigede i kritikken, selvom de rejsende knurrede over tingenes tilstand igennem en længere periode. Men den 4. august 1947 gik det galt. Det var igen tog 62, der var hovedpersonen. Hvis de rejsende har talt sandt, må den formodede kapkørsel have fundet sted med tog 40, der udgik fra Brødstrup med ankomst til Hor-

sens kl. 07.40, to minutter efter tog 62's ankomst.

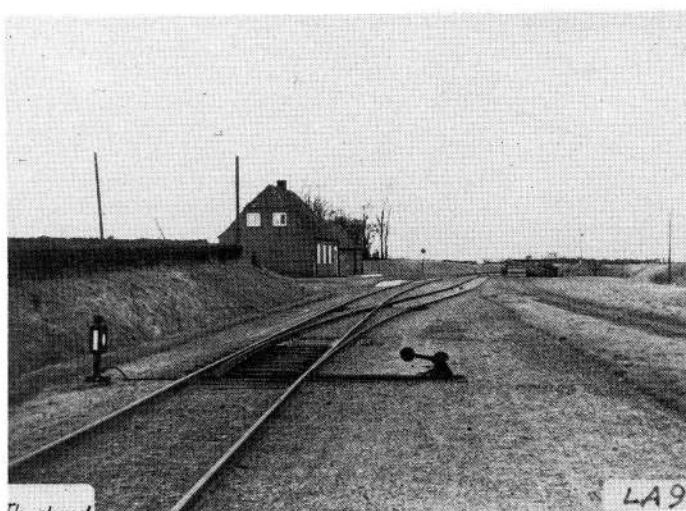
Men man må have været så uheldig - eller heldig, alt efter temperament - at de to tog har fulgtes ad på hver sit spor fra Lund. Men da tog 62 kom til Horsens var farten blevet så stor, at man fortsatte ind i jordvolden for enden af sporet, op over denne, hvorefter lokomotivet borede sig ned i sandet bag volden, endda temmelig dybt ned. Det var jo en temmelig brat standsning, hvilket bevirkede, at flere passagerer fik ret stærke knubs. Flere ruder gik i stykker og en lille pige fik nogle grimme snitsår fra de splintrede vinduer. Pressen tog sig kærligt af sagen og skrev alen op og ned om den kapkørsel, der ofte fandt sted under togenes indkørsel til Horsens.

Selvfølgelig sker der igen-igen årene sammenstød mellem biler og tog, hvor banernes materiel som regel klarer sig med mindre skader, mens blikkasserne som regel bliver totalt ødelagt; der er vist ingen grund til at komme nærmere ind på disse sørgelige uheld.

Jeg vil heller ikke komme nærmere ind på de sørgelige underskud, der til sidst gjorde, at banerne måtte lukke. Trods disse dårlige driftsresultater, hvis årsag klart ligger i bilernes overtagelse af trafikken, er HV alligevel en bane, der prøver at tage kampen op bl.a. ved at forny og modernisere materiellet og ved at gøre driften så enkel som mulig.



Thorlund (Just Andersen)



Thorlund (arkiv SAG)

Ved generalforsamlingen i 1950 kan formanden meddele, at man nu også har begivet sig ud på landevejene, idet HV i samarbejde med HBS driver 5 bilruter og til at bestride denne kørsel råder man over 13 busser.

Som ved de øvrige privatbaner sætter HV sin lid til skinnebusserne og i forbindelse med en moderniseringsplan ønsker man at anskaffe to sådanne med påhængsvogne. De gamle benzomotorvogne trænger også til fornyelse, og i den anledning vil man starte med at udskifte to af vognenes benzinatorer med dieselmotorer af samme type som skinnebusserne har. Daglyssignaler og udvidelse af remiseanlægget i Horsens står også højt på ønskesedlen. Man vil også gerne have et dieselloko - dampens saga er faktisk endt på grund af bl.a. de dyre kul - men desværre er der temmelig lang leveringstid på sådant et loke, i hvert fald hvis man, som det ønskes, skal have det fra Frichs, nemlig to-tre år. Man har fået tilbudt to mindre

amerikanske dieselloko for samme pris som et dansk vil koste og med levering allerede i løbet af et halvt år. Men ligesom i dag er der ikke ligefrem overskud af udenlandsk valuta, og et køb i USA er betinget af myndighedernes tilladelse, men man vil gøre forsøget og ansøge om indførselstilladelse. I kort-hed: banen får aldrig amerikanske dieselloko.

I trafikministeriet ser man lidt nøjere på privatbanerne i Horsens. På ingen af banerne kan man rose sig af god økonomi, og derfor foreslår man i København, at de fire privatbaner slås sammen til ét selskab. Om dette spørgsmål føres der en række forhandlinger, men det viser sig at repræsentanterne for de fire baner + ministeriet ikke mener, at en så vidtgående sammenslutning på dette tidspunkt - maj 1950 - kan finde sted. For at rationalisere driften alligevel bliver man enige om, at banerne skal have fælles trafikkontor og at personale og materiel også bliver fælles for banerne, styret

fra et fælles hovedkontor, hvorefter kontorerne i Juelsminde, Lund og HOJ-godskontoret nedlægges. Umiddelbart har jeg svært ved at se den store forskel på trafikministerens forslag og det resultat, man blev enige om, bortset fra det rent regnskabsmæssige for de enkelte baner. Men der har nok været vanskeligheder med de forskellige sogneråd, der måske har følt, at de har være afskåret fra at slagte en bane, hvis de ønskede det, og det var der i hvert fald nogle, der så småt tænkte på, hvis de regnskabsmæssigt var bundet i et stort selskab; så en forskel var der da alligevel, men den var nok mere politisk betonet ude hos "rødderne" end den egentlig havde noget med den daglige trafik at gøre.

Den før skitserede sammenslutning af de fire privatbaner finder sted den 1. november 1951, og fra nu af hedder banerne Horsens Privatbaner. Fra denne dato indfører man også fælles banemærker, men hvert af de tidligere jernbaneselskaber bibeholder sine egne beretninger og regnskab lige til de lukker.

I juli 1951 fik HV sammen med HBS koncession på yderligere 3 bilruter, hvilket havde til følge, at man da køreplansskiftet fandt sted i oktober lod det første morgentog og ditto aftentog udgå. Endelig i februar (27/2) fik HV de med længsel ventede skinnebusser. Det drejede sig om 2 motorvogne SM 60 og 61 med tilhørende påhængsvogne SP 60 og 61. Men det viste sig meget hurtigt - trods det at antallet af rejsende var faldet med 50.000 - at skinnebusserne ikke havde mulighed for at klare trafikken alene, og det blev besluttet at lade de tre tilbageværende Triangelvogne modernisere; en var udgået af driftsmateriellet i året 1951/52. Man moderniserede i første omgang M 10 og M 12 på banernes eget værksted i Horsens.

Ønsket om at få et par nye diesellokomotiver var også blevet opfyldt. De var bestilt hos Frichs, man fik som nævnt ikke lov til at importere amerikanske maskiner. Man solgte derfor i 1953 lokomotiv nr. 4, men det blev i familien, idet Horsens-Odderbanen købte det, og på denne bane fik det nr. 405. Forøvrigt havde man i denne periode hvor bilismen blomstrede for alvor temmelig mange påkørsler af biler, der ikke respekterede blinklysene. Man havde anmeldt flere tilfælde til politiet, hvor biler var smuttet over lige foran toget, og hvor

personalet havde set bilens nummer. Desværre viste det sig, at politiet tog for lemfældigt på synderne til banens ærgrelse, og bl.a. i et tilfælde lod bilsten slippe med en advarsel. I banernes bestyrelse drøftede man disse ting nøje, fordi personalets nervesystem, hver gang nogen smuttede over foran toget, ganske selvfølgelig stod på højkant, og bagefter var togfolkene mere eller mindre chokerede et godt stykke tid. Man kan kun være tilfreds med, at syndere af den art i dag har en stor chance for at miste kørekortet.

Det hjalp at få skinnebusser idet de rejsendes antal steg med 6%, men der var også noget at indhente. Alligevel større underskud, det var det jeg før truede med ikke at nævne, men når jeg samtidig nævner, at banens rutebilnet gav et overskud på lige ved 29.000 kr. håber jeg på tilgivelse. Man havde stadig lidt mergel at køre med til bønderne. I den forbindelse indførte HV en nyordning - for at komme kunderne i møde og holde på dem - at det blev tilladt at læsse mergel af vognene på fri bane, hvorved modtagerne sparede 32 kr. pr. vognladning.

Når vi nu er på fri bane fortælles det, at et firma havde sendt et ukrudtsmiddel til prøve. Det blev besluttet at afprøve dette på et bestemt strækningsafsnit for at se, hvor virksomt midlet var. Det blev også sprøjtet ud, og efter en rum tids forløb sendte hovedkontoret en forespørgsel ud til baneformanden, hvor man efterlyste forsøgets resultat. Svaret kom ret prompte og lød: "En del af det mindst modstandsdygtige ukrudt har taget en del skade deraf". Man købte ikke det nye præparat.

Vi er kommet HV's 25. år. Lad os tage det sørgelige først - nedgang for gods ca. 4½%, for persontrafikken 1,1%. Men ved sparsommelighed og direkte besparelser falder udgifterne med næsten 50.000 kr. Benzinmotorvogn nr. 118 udrangeres og vognkassen sælges. Skinnebusserne får påmonteret elektriske bremser, hvilket har til følge, at bremselængden bliver næsten 20% mindre. Og så får man 2 nye diesellokomotiver på hver 375 hk, nr. 100 og 101 med en vægt på 42 t. Man er altså godt rustet til alle transportere, hvis der bare var lidt mere at køre med.

Stadig sammen med HBS udvider man rutebilparken og bygger en garage i Silkeborg. Ja, jeg havde nær glemt 25-års jubilæet. Det holdes med behersket

festivitas, kaffe og kager og taler og bestyrelsens og sognerøddernes tur på banen. Af personalet får banen 2 vaser af kongeligt porcelæn, hvad er der blevet af dem? Måske er de blevet solgt af boet ved likvidationen for at få lidt flere penge i kassen.

I det 26. driftsår stiger godsmængden med ikke mindre end 26,96%. Da det er mergeltransporterne, der bevirker stigningen, stiger indtægten for godsområdet kun med ca. 15½%. Igen udvides rutebilsamarbejdet med HBS, 2 nye busser anskaffes. På Rask Mølle station moderniseres ekspeditionslokalerne for 13.500 kr., men da sagen også vedrører postvæsnet, giver dette væsen et tilskud på 2.500 kr. På den årlige generalforsamling kan direktøren give den "positive" oplysning, at mens de øvrige privatbaner i landet gennemsnitligt har et underskud, der fra forrige år er steget med 23%, er HV's kun steget med 8%. Rutebildriften giver et godt overskud og det viser sig, at der med banens rutebiler for første gang er flere passagerer med disse end med togene. Forbedringerne i godstransporten gav altså gode penge trods alt, men desværre blev halvdelen af disse brugt til vinterens strabadser; megen sne gav et stort ekstra arbejde og af de ca. 79.000 kr. som regnskabet var forbedret med, måtte man bruge halvdelen på vinteren.

I en periode i 1950'erne var man begyndt at føre et togpar på hverdage og tre på søn- og helligdage videre fra Thyregod til Brande. På strækningen til Ejstrupholm havde man på hverdage ingen gennemgående tog til Brande, men på søn- og helligdage to togpar.

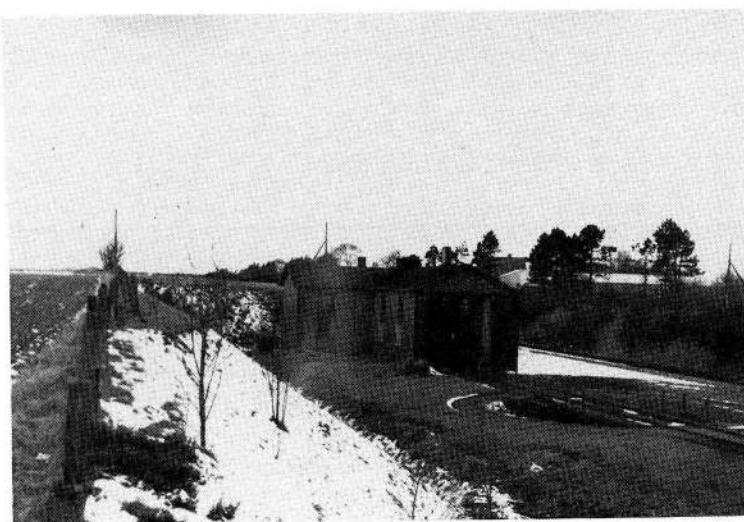
I 1957 sker der noget ret opsigtsvækkende. Året før havde HV fået garantiperioden forlænget med 5 år, og alligevel beslutter man sig til - på en ekstraordinær generalforsamling - at standse persontrafikken på banen og lade rutebilerne overtage denne gren af arbejdet, idet man samtidig vil indkøbe et par nye busser. Samtidig beslutter man sig til at nedlægge det ene spor fra Horsens til Lund, således at det kun er HBS-spolet, der fremtidig skal benyttes. I første omgang er det meningen, at den nye ordning skal træde i kraft ved sommerkøreplanens ophør. Dette er dog ikke muligt, da forslagene først skal konfirmeres på generalforsamlingen i september. Her vedtages det, at persontrafikken indstilles fra og med 1. januar 1958. Af de

landkommuner, der havde interesser i banen, ialt 17, stemte 9 for og 8 imod at standse persontrafikken, men stemmemæssigt blev resultatet et overvældende ja til ordningen, idet 60.465 stemte ja, kun 6.762 nej. Men der faldt drøje udtalelser på generalforsamlingen, idet der fremkom en del kritik af banen. Fra ministeriet var kommet en skrivelse, der meddelte, at staten ikke ville være med til at betale underskuddet mere. Dette blev senere dementeret og derfor fandt man, at banen burde have set tiden lidt an, og ikke handlet så hurtigt. Sognerådsformanden i Tørring sagde blandt andet: "Vi finder, at der i de senere år er disponeret forkert med hensyn til investeringer i banens materiel. Efter at moderniseringsplanen blev realiseret for kun få år siden, stilles der nu forslag om banens nedlæggelse - for det må jo blive resultatet". Med disse ord udtrykte sognerådsformanden nøjagtigt det, vi jernbaneinteresserede tænkte og følte da vi hørte om disse planer. Det viste sig desværre også at være sandheden, få år efter lukkede HV.

Men der blev sagt flere interessante ord. Bestyrelsesformanden sagde bl.a.: "I driftsåret 1955/56 var antallet af rutebilpassagerer for første gang højere end antallet af togrejsende, og denne tendens til at foretrække rutebilbefordringen er yderligere blevet forstærket i driftsåret 1956/57, hvor det daglige antal rejsende med togene har udgjort 449 og med rutebilerne 490". Man kunne måske være ondsksfuld og oversætte betydningen af formandens ord sådan: Når folk hellere vil køre med rutebil så kan vi ligeså godt opgive at få dem til at køre med tog, hvilket banens forslag om at standse persontrafikken jo også klart viser. Men man hører ikke et ord om, hvorfor folk forlader togene. Er køreplanen ikke god nok? Kører der for få tog? Er forbindelserne med andre transportmuligheder for ringe? Det kunne være interessant at lave en analyse af disse spørgsmål, og det skulle såmænd nok have vist sig, at banen ikke kunne opfylde de krav som moderne rejsende stillede. Dette var HV nu ikke alene om, der skulle gå adskillige år før banerne begyndte at få øjnene op for disse problemer, og alligevel giver de underskud, når man trods alt har fulgt med tiden og har mange rejsende. Den mentalitetsændring hos publikum med hensyn til offentlige transportmidler og herunder jernba-



Holmegaardene (Just Andersen)



Ejstrupholm (Just Andersen)

ner indtrådte først 20 år senere, og der skulle en energikrise til for at få folk til at indse, at vi ikke kan undvære banerne.

Direktøren talte varmt for forslaget og mente bl.a. at det var en fordel at sporet blev liggende, at det på nuværende tidspunkt ville være rimelig let at sælge materiel, deriblandt skinnebusser o.s.v. og han ville ikke anerkende, at der havde været foretaget fejludstillinger. I det hele taget gik bølgerne betydelig højere på denne generalforsamling end det kan huskes tidligere. En af de sidste der kom med indlæg i debatten var igen sognerådsformanden fra Tørring, som sagde: "Det er en udbredt opfattelse, at når driften ophører, vil kommunerne overveje det formålstjenlige i fortsat at opretholde kommunegaranti for rutebiler. Det foreliggende forslag finder vi uheldigt, fordi det antagelig kun bliver en døgnflue. Vi må hellere tage en ren beslutning: enten nedlægge banen eller ikke". Ja, det blev

en døgnflue, for det viste sig meget hurtigt at det ikke duede at drive HV som en ren godsbane. Efter et par korte indlæg blev så den famøse generalforsamling suspenderet i 15 minutter. Så kom afstemningen, men dens resultat er vi jo bekendt med. HV blev godsbane.

Jeg tror dog ikke, at det var ved denne generalforsamling, at følgende episode udspillede sig. Der var en livlig debat om banen skulle nedlægges og bølgerne gik lige så højt som på HV's generalforsamling. En gårdmand, der ellers aldrig lod sin røst høre på sådanne steder, lod sig rive med af stemningen. Han rejste sig op - og fra sin plads protesterede han kraftigt mod nedlæggelsen. Han argumenterede for at bevare banen var: han elskede lyden af lokomotivernes dampfløjte!

Da HV havde afskaffet persontrafikken, gik man igang med at sælge ud af materiellet. Den ene skinnebus med bivogn blev solgt til HHGJ, mens GDS købte en skinnebuspåhængsvogn,

ligeledes solgte man også 3 personvogne. Så pillede HV sporet op mellem Horsens og Lund og solgte desuden spormateriel fra krydsningssporene i Uldum, Nørre Snede og Tørring. Stationerne i Kørup, Krondal og Thorlund blev solgt til private, hvad baneformandshuset i Uldum også blev. Men underskud var der nu alligevel, ganske vist 2,6 gange mindre end forrige driftsår (1957/58); i penge var det 242.000 kr. mindre, men der var 21,4% (68.522) færre rejsende med banen. Det vil sige, at der med banens rutebiler i 1958/59 blev transporteret 251.666 personer. Resten af banens levetid holdt det tal sig nogenlunde konstant omkring de 250.000, og det vil i realiteten sige, at der faktisk ikke kom passagerer fra togene over i rutebilerne, og det var vist noget, man fra banens side ikke havde regnet med. I 1959/60 falder antallet af rejsende med rutebilerne, men det viser sig, at man har stigende indtægt med hensyn til personbefordringen.

Men var persontrafikken forbi på HV? Det var den ikke; for nok hed det sig, at HV nu kun var en ren godsbane, men det var personførende godstog, så enkelte med god tid har af og til brugt banen. Det er nu ikke fra disse rejsende, at indtægten stiger, derimod fra skole- og udflugtsrejser, derfor den beskedne stigning i personindtægten. Det for en godsbane ret kedelige sker, mængden af transporteret gods falder. Man sælger og køber: baneformandshuset i Flemming med have sælges, til gengæld købes en ny rutebil.

I driftsåret 1960/61 bliver det rent galt med transporten af gods, den transporterede mængde falder med ikke mindre end 28,74%, hvilket svarer til 8.103 t. Det er især transporten af mergel, sand og skærver, der svigter. Lille fremgang i passagertallet for rutebiler. Som man ser fik sognerådsformanden i uhyggelig grad ret. Den er faktisk rav rivende gal og det er banens bestyrelse overhovedet ikke i tvivl om. Den indkalder derfor til et møde på hotel Tørring og indbyder de kommuner, der har interesser i banen til at deltage. Formålet med mødet var i og for sig at sondere terrænet nu hvor garantiperioden var ved at udløbe. Det var et orienterende møde og ikke forbindende. Ved mødet deltog foruden bestyrelsen selvfølgelig banens direktør samt amtmanden.

Hvordan så kommunerne nu på sagen? Horsens, Åle, Uldum

Fortegnelse

over

Horsens privatbaners rullende materiel.

Nr.	Hovedinddeling	Undergrupper	Karakteristik for materiellet	Nye litra	H. V.		H. B. S.		H. J.		H. O.			
					Nye nr.		Nye nr.		Nye nr.		Nye nr.			
00	Lokomotiver	Diesel	375 hk. bogielokomotiv. Vægt 42 t	DL	100						400			
01			375 hk. rammebygget lok. Vægt 50,5 t	DL	101		202		302					
02		Damp	3-koblede tendermaskiner. Vægt 47,7 t	L	105		205		303			405		
03					106		206							
04					107									
05														
06														
07														
08														
09														
10	Motorvogne m. v.	Diesel	Skinnebusser, 48 pladser. Vægt 13,7 t	SM	110		210		310		410			
11						111		211		311		411		
12									213					
13								214						
14														
15			Triangel-motorvogn med 125 hk. Leyland motor 35 pladser. Vægt 14,9 - 15,2 t	LM	115		215				415			
16	Benzin	Triangel-vogn som ovenf. med Continentalm. Motordræsiner, 3 pladser		BM	116									
17					117									
18					118									
19					119		219							
20	Personvogne	Bogiebygget	Skinnebuspåhængsvogne, 30 pl. Vægt 8,8 t	SP	120		220		320					
21			do. 36 pl. Vægt 9,7 t			121		221		321				
22		2-akslet	Midtgangsvogne med 50 pladser. Akselafst. 7,7 m. Trykluft- og skrubremse. Varmekedel. W.C. og håndvask. Vægt 13,20 t	C	123		223		323					
23					124		224		324					
24					125		225		325					
25					126		226		326					
26					127		227		327					
27					128									
28					129									
29														
30		Midt- og sidegangsvogne. 16 II kl. pladser, 34 III kl. pladser. Vægt 15,00 t	AC					330						
31								331						
32														
33	Rejsegods-vogne	Person-post- og rejsegodsvogn	14 siddepladser. Postrum. Vægt 14,44 t	E	133		233							
34		Person- og rejsegodsvogn.	34—30 pladser. Vægt 14,65 - 10,63 t		134									
35		Post- og rejsegodsvogn	Vægt 10,0 t		135		235		335					
36		Rejsegodsvogn	Vægt 10,42 t						336					
37											437			
38	Inklæde gods-vogne	Med trykluftbremse	Hvidmalede:	JB	138		238		338					
39			Last: Serie 100 og 200: 15 tons		139		239		339					
40			Serie 300 og 400: 10 tons		140		240					440		
41					141									
42						142								
43		Med trykluftledning	Sort- eller brunmalede	Last: Serie 100 og 200: 15 tons	QB	143		243		343		443		
44				Serie 300 og 400: 10 tons		144		244		344		444		
45						145		245						
46						146		246						
47						147								
48		Med trykluftledning	Hvidmalede:	Last 10 tons	J							448		
49													449	
50												450		
51	Sort- eller brunmalede			Last: 151—160 og 251—257: 15 tons		Q	151		251		351		451	
52							152		252		352		452	
53							153		253		353		453	
54							154		254		354		454	
55							155		255		355		455	
56		156			256			356		456				
57		157			257									
58		158			258									
59	159													
60					160									
61					161		261							
62	Åbne gods-vogne	Med trykluftbremse	Lavsidede åbne godsvogne	PB	162		262							
63					Last: 15 tons	163		263						
64						164		264						
65						165		265						
66						166								
67						167								
68						168								
69						169								
70						170								
71						171								
72						172								
73					Med trykluftledning	Høj- og lavsidede åbne godsvogne samt tømmer-vogne	P	173		273		373		473
74		Last: 373 og 374: 15 tons	174					274		374		474		
75		175		275					375		475			
76		176		276					376		476			
77		177		277					377		477			
78		178		278					378		478			
79			179			379		479						
80		180			380		480							
81		181			381		481							
82							482							
83							483							
84														
85	Uden ledning	Ballastvogne	T			285								
86							286							
87							287							
88							288							
89							289							
90							290							
91				291										
92				292										
93				293										
94														
95	Specialvogne	Sprøjtevogn	Sneplov		196		295							
96					Værkstedsvogn		196		296					
97											397			

og Linnerup-Hammer gik ind for at banen skulle fortsætte, mens Tørring og Hvirring-Hornborg mente, at HV skulle standse den 31. marts 1962, når garantien ophørte. Nu var der jo ikke kun 6 kommuner, der havde interesser i banen, men det viste sig, at da man spurgte de øvrige kommuner, erklærede 2, at de ikke kunne svare - de øvrige 6 udtalte sig overhovedet ikke. Der var selvfølgelig nogen debat om tingene. Banen prøvede at overbevise om, at banen havde en berettigelse, men når man læser referatet fra mødet, må man desværre erkende, at det HV fremkom med ikke virker særlig overbevisende. Mødet sluttede med, at man måtte konstatere, at der ikke var fremkommet nogen klar orientering om kommunernes stilling. Banens bestyrelse ville nu udsende skrivelser til kommunalrådene og af deres svar ville banens fremtid afhænge.

Som man ser var tendensen ret klar. Når 8 kommuner overhovedet ikke fremkommer med nogen tilkendegivelse, hverken for eller imod, kan det kun opfattes som om man er ret ligeglad med om banen eksisterer; højst sandsynligt vil man hellere af med HV, fordi dens betydning for disse kommuner efterhånden er lig nul.

Den 8. september 1961 var der generalforsamling og man vedtog énstemmigt at standse driften den 31. marts 1962 ved tog 964's ankomst til Horsens.

Driftsåret 1961/62 viste for rutebilernes vedkommende en lille stigning i indtægten, men da passagertallet var gået tilbage med 1/4%, skyldtes stigningen takstforhøjelser. Til gengæld var jernbanens resultat mildest talt dystert. Godstransporten var gået tilbage med ikke mindre end 38,33% og havde kun været 12.390 t. Banens samlede underskud var på 262.872 kr.

Den 31. marts 1962. Thyregod flager på halv. En skinnebus har futtet rundt på HV's strækninger. Indholdet var banens bestyrelse og enkelte inviterede gæster, og dette tog mente pressen var det vigtigste at skrive om, selvom det kun var et ekstratog, men der var personer med og det er meget morsommere at skrive om end om et sølle godstog, for der er jo ingen kendte navne fra eggen med. Det ordinære godstog afgik fra Thyregod med nogle få minutters forsinkelse, men det blev næsten 1½ time forsinket inder man nåede Horsens. På alle stationer var der for en gangs skyld mange menne-

sker på perronen, og flere havde gaver med til personalet.

Forøvrigt havde egnens befolkning i to dage før lukningen haft mulighed for at sige farvel, idet man havde lavet skinnebussærtog, der på hver af de to dage havde kørt to dobbeltture. Undervejs tog diesellokomotivet de sidste vogne med fra stationerne og da toget fra Ejstrupholm ikke kunne trække sit tog, tog diesellokomotivet dette togs vogne med, så ved ankomsten til Horsens havde Thyregodtoget 21 vogne på krogen. I Lund havde man koblet de sidste vogne på, bl.a. motorvognen fra Ejstrupholm, der efter at være sluppet for sit læs havde været på en lille ekstratur til Uldum, og først nåede toget fra Thyregod i Lund. Der blev taget billeder og folk var mere eller mindre rørt, de skulle have brugt banen lidt mere, viftede med flag og lavede alt det, som man nu engang laver, når en bane lukker, noget der er ens ligegyldigt hvor i landet det sker, og højst sandsynligt er blevet inspireret af gøglet på Dyrehavsbakken. Denne pludselige glæde for banen, der opstår den sidste dag, er et ejendommeligt psykologisk fænomen i alle sogne, der mister en bane. Lige før kl. 16.30 er man i Horsens og dagen efter kan boopgørelsen tage sin begyndelse. Hver gået over i historien.

Kort tid efter at banen var lukket begyndte man at realisere dens materiel. Skinnerne blev taget op - det drejede sig om ikke mindre end 4.800 tons. De to tilbageværende af de oprindelige 4 baner, HBS og HOJ fik travlt med at revidere deres rullende materiel. Det ringeste af dette ville man udskifte med det, der var bedre fra HV. Den 1. september 1962 kunne man se et ejendommeligt sammensat godstog, bestående af 41 enheder. Trækkraften til dette tog var MX 1028, der lige efter sig havde fire damplokomotiver, som - hvis de var blevet fyret op - kunne have hjulpet MX-eren med at trække toget, men 1028 kunne selv. De fire lokomotiver var HBS 1 og 3, HV 1 og HOJ 105. Så kom resten af følget, bestående af diverse åbne og lukkede godsvogne, en enkelt to-akslet personvogn samt en sneplov, ialt godt 400 t udrangeret jernbanemateriel, solgt til det for jernbaneinteresserede sørgeligt kendte firma i Odense med det gode danske efternavn Hansen.

Men det var nu ikke alt materiellet, der fik dette destruerende endeligt. Selv om det

var svært at slippe af med alt for meget af det ellers ret gode og velholdte materiel, ville Østsjællandske jernbane gerne overtage eller rettere købe E 134, der var en kombineret person- og rejsegodsvogn samt en tilsvarende E-vogn, nr. 135, men i modsætning til den første uden postrum. Desuden købte samme bane 6 Q-vogne.

Det før omtalte spormateriel ville HOJ gerne have overtaget, men af forskellige ret sørgelige grunde måtte banen sige nej tak, men det vil vi komme nærmere ind på, når vi når til HOJ i denne serie. HBS overtog den sidste skinnebus SM 60, som nu blev SM 212.

Efterhånden var banen sluppet af med de fleste køretøjer, men de to Frichs diesellokomotiver der var anskaffet i 1953, og som selvfølgelig var alt for gode til ophugning, var ikke helt lette at slippe af med. DL 100 gik det nemmest med. Denne maskine kørte i november 1962 til sit endelige bestemmelsessted på Thisted-Fjerritslev banen via Silkeborg. DL 101 gav flere problemer. Boet efter HV måtte sende denne maskine på præsentationstur rundt på forskellige privatbaner for MFVJ gav tilsagn om køb. Også denne maskine skulle til sit bestemmelsessted over så mange privatbaner som muligt, en praksis, der i dag heller ikke er helt ukendt. Turen gik via HBS og SKRJ til MFVJ, så den altså kun på stykket fra Rødkjærbro til Viborg benyttede DSB-strækninger.

I december 1962 afgik et skib, ikke fra havnen i Horsens, men derimod fra den i Vejle, med sveller fra HV. Disse sveller var købt af et firma i Tyskland og skulle nu bruges til afstivning i kulminer i Ruhr-distriktet. Man var nu så småt ved at kunne afslutte likvidationen, men man havde dog nogen gæld til DSB, som stammede fra godsafskrivningen. Nogen gæld, ja dengang var det et meget stort beløb nemlig godt 23.000 kr. Man havde ialt aktiver 2,8 mill. kr., et beløb der nøje svarede til det, der skulle bruges for at kunne betale forpligtelserne i forbindelse med pensionen af tidligere funktionærer ved HV. I januar 1964 manglede man at få solgt nogle af banens arealer, ialt 13 km bane. Man var nu kommet så langt, at det forventedes at boet kunne være helt afsluttet i 1965, hvilket også kom til at passe.

Som så mange andre privatbaner kom Horsens-Tørring og senere Horsens Vestbaner til at medvirke til en god udvikling

HTB DAMP drifts-nr.	bygge-år		aksel-følge nr.	Cylindre Ø x slag	hjul diam.		hedeflade		ke- del- tryk- ato	akselafstande		tjenestevægt		forråd		max. hast. km/h	træk- kraft t	anm.		
	år	sted			løbe- driv- mm	hjul- diam. mm	fyr over- rør m ²	over- hed m ²		ialt m ²	rist m ²	driv- hjul → m ←	incl. tender → m ←	lgd. over puff. (-m-)	adhe- sion t				ialt t	vand m ³
	1891	Nydq.	320	270x340 (39 L)	806	3,3 23,5	26,8	0,49	10	2,00	5,50	8,11	11,0	16,8	2,0	0,8	30	2,0		
" 2	"	321	Allan	706	806	-	-	10	1,60	5,70	8,90	14,3	23,3	2,5	1,5	45	2,25	Nr. 1 1929 KEJ 2 " oph. 1931 " 2 oph. 1930 " 3 1929 KEJ 1 " oph. 1931 " 4 oph. 1930		
" 3	Hart.	1933																		
" 4	Nydq.	695																		
DSB-gl. P	1882	Hohz	2 B	305x406 (59 L)	1092	-	29,4	0,66	10	1,60	5,70	8,90	14,3	23,3	2,5	1,5	45	2,25	} til sammen- ligning	
FSJ 2-3	1890	Krauss	B	200x300 (19 L)	806	-	10,3	0,30	12	1,90	1,90	4,50	7,9	7,9	0,76	0,25	B, H	30		1,15
KEJ, HBJ	1898	Jung	B' B	195 ⁴ x 300 280 ^L	720	-	26,1	0,51	12	0,90	3,10	5,94	14,0	14,0	1,5	0,5	B, S	30		?

⊙ Akseltryk og forråd iflg. org. tegn. hos DMJK. Måske havde nr. 3 og 4 lidt afvigende mål.

HTB PERSON-VOGNE

A1', ex B13	bygge-år		art	indretning	per- roner	over- gange	tag- form	be- klædn.	aksafst. → m ←	l.o.p. (-m-)	tarq t	brem- ser	lys	varme	varme anm.
	år	sted													
A1'	1891	Sond	Kupevogn 0-0	2 II 12 + 2 III 16 1600 + 1450 + 2 x 1390	-	-	-	jern	3,60	6,60	?	B	stearin	damp	B 13 95 A 1' 1/2 B 13 (~FSJA 1-3)
A2	1900	"	Kupevogn 0-0	2 II 12 + 2 III 16 2 x 1698 + 2 x 1499	-	-	-	"	4,00	7,14	?	"	"	"	"
A3	1907	"	Kupevogn 0-0-0-0	2 II 12 + 4 III 32 2 x 1800 + 4 x 1500	-	-	-	"	6,50 + 1,40	10,43	?	"	petrol?	"	"
A1"	1910	"													
B 11-13	1891	"	Kupevogn 0-0	1 II 6 + 3 III 24 1600 + 1450 + 2 x 1390	-	-	-	"	3,60	6,60	?	"	stearin	"	se A1' ↗
C 21-22	1891	"	"	4 III 32, modul ?	-	-	-	"	"	"	?	"	"	"	"
HBJ S 132	1913	"	midtag 0-0-0-0	5 III 40, modul 430	2 åb	-	-	"	5,7 + 1,40	9,96	?	B+S	petrol.	?	børnevogn, lejet 1926-1929

HTB POST- OG BAGAGEVOGNE

D 31	bygge-år		art	postafd. lx b m	bagageafd. lx b m	andet lx b m	per- roner	over- gang	tag- form	be- klædn.	aksafst. → m ←	l.o.p. (-m-)	tara t	brem- ser	lys	varme anm.
	år	sted														
D 31	1891	"	post- og bagage- vogn	1780 x 2000 6 fod. 3,6 m ²	4095 x 2000 8,2 m ²	-	-	-	-	jern	3,60	6,60	?	B, TS	stearin	postram: damp + kakkel- ovn.
D 32	1902	Sond														
D 33	1906	"														
E 41	1891	"	person- og bagage- vogn	-	3065 x 2000 6,1 m ²	-	-	-	-	jern	3,60	6,60	?	B, TS	stearin	III Kl: damp
E 42	1894	Sond														

oplysn. kun sikre for D31, D32-33
formentlig stort set magen til (~FSJ B1-2)

i de egne, den kom til at berøre. Da man ikke længere havde brug for den, blev den kasseret til fordel for trafikmidler, man mente var bedre.

J.G.

DRIFTSmateriel

DAMPLOKO:

Horsens-Tørring.

Nr. 1-4, type C2n2T.

- 1, Nydqvist, 1891, fabr.nr. 320
- 2, Nydqvist, 1891, fabr.nr. 321
- 3, Hartmann, 1893, fabr.nr. 1933
- 4, Nydqvist, 1903, fabr.nr. 693

Nr. 1 var navngivet HORSENS og blev i 1929 solgt til KEJ, hvorfra det udrangeredes i 1930/31. Det kørte på HT ialt 807.650 km.

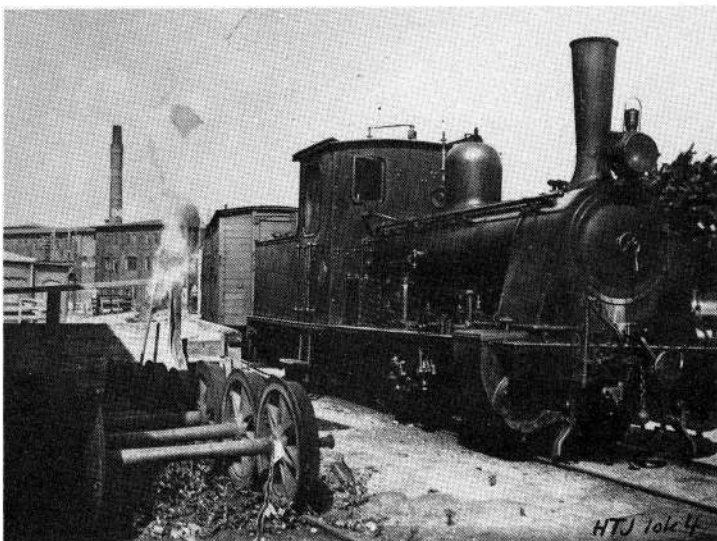
Nr. 2 hed TØRRING og blev udrangeret og ophugget i 1929 efter 822.149 km's kørsel.

Nr. 3 solgtes også til KEJ i 1929 efter 663.537 km's tjeneste. det blev ophugget i 1930/31.

Nr. 4 blev udrangeret og ophugget i 1929 efter 575.846 km.

Nr. 1 og 3 har i korte perioder været udlejet til HBJ.

Busses P-maskine til Thy-Salling- og Assensbanerne fik ved HT en 3-koblet version. Det er et af flere eksempler på, at typen ikke var så ringe endda, blot blev de anvendt på baner, de ikke egnede sig til. Tænk om P-maskinen havde været af typen C2n2T og havde været 7 tons tungere - så havde den været bedre egnet til den trafik, der stilledes krav om.



De var ligesom P-maskinen bestemt til at køre baglæns, idet de kun havde kofanger ved "tender-enden". De havde vacuumbremse og denne ledning var ført til begge ender af lokoet. Begge kobbelhjulsæt var ved P-maskinen lagt fast i rammen, ved HT var kun det forreste hjulsæt fastlagt i rammen, medens de to andre kobbelhjulsæt havde en vis bevægelighed idet fjedrene var forbundet indbyrdes gennem balancearme.

De havde udvendige Tricksstyringer og fladglidere. Midterste kobbelhjulsæt var drivsættet.

Indtil 1929 bestred de al trafik på banen.

Nr. 1 og 3 blev i 1929 solgt til Kolding-Egtved Jernbane, men på det tidspunkt havde denne bane normalt kun ét dagligt damptogpar, så det er nok ikke meget, de har været anvendt her, eftersom KEJ i forvejen havde tre loko- og banen blev lukket året efter.

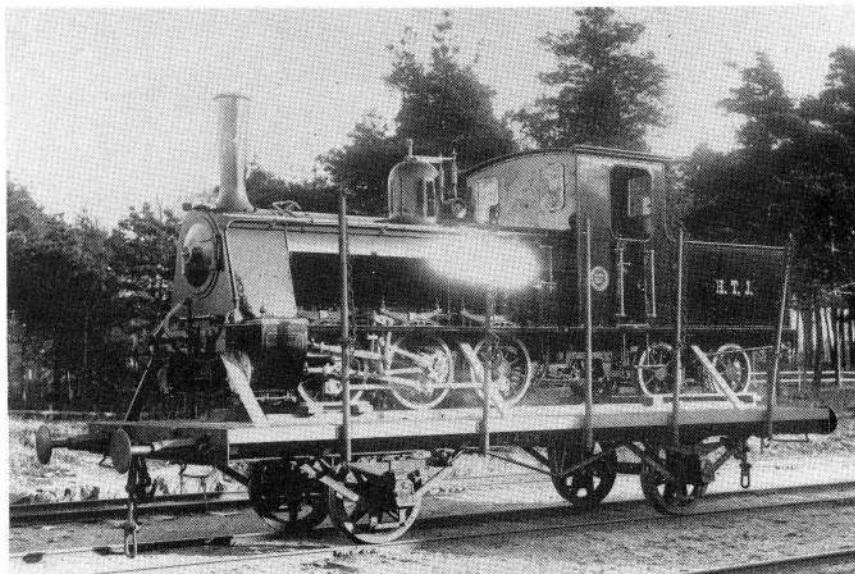
HTB's VOGNMATERIEL

Den første metersporede trafikbane i Danmark var Skagensbanen. Jordarbejderne hertil påbegyndtes i august 1889 og banen kunne allerede indvies i juli 1890, mindre end et år efter arbejdets start. Allerede i juni samme år påbegyndtes jordarbejderne til den næste metersporsbane: Horsens-Tørring Banen, men selv om den kun var 28 km lang mod FSJ's knap 40 km, tog jordarbejderne ca. 5 fjerdingår på grund af det betydeligt mere kuperede terræn i det østjyske.

HTB anlagdes med samme skinnedimension og svellemodul som Skagensbanen, og man tillod samme akseltryk: 4 t på begge baner. Man kunne altså også anvende samme typer rullende materiel begge steder.

Skagensbanens rullende materiel projekteredes hos de jysk-fyenske statsbaner i Århus, og tegningerne var alle signeret af den derværende overmaskinmester Otto Busse junior. Det er da meget naturligt, at bevillingshaverne for Horsens-Tørringbanen henvendte sig samme steds og fik udarbejdet materieltegninger, der havde mange lighedspunkter med det, der blev leveret til FSJ. Der var dog også påfaldende forskelle, hidrørende fra, at terrænet i det nordjyske var meget fladt, mens man vest for Horsens havde det typiske østjyske morænelandskab, der affødte både stærke stigninger og skarpe kurver, hvis banen skulle bygges uden alt for store udgifter.

Af disse grunde kunne man på Skagensbanen i begyndelsen klare sig med utroligt små lokomotiver, og Busse havde da også hertil tegnet en meget fiks lille "mini-N-maskine" med en hedeblade på kun 14 m² og et slagvolumen på knap 19 l. Selv



NOHAB

H.T.J. 4

dette syntes for stort for de fattige nordjyder, og de valgte at anskaffe først en meget mindre entreprenørmaskine, der anvendtes ved anlægget og siden 2 stk. hvad jeg ville kalde knap så små entreprenørmaskiner til den egentlige drift. Men selv de "store" maskiner havde kun en hedeplade på godt 10 m² og var således ikke meget mere end halvt så store som de utroligt små maskiner, hvormed Vemb-Lemvig Jernbane åbnede driften i 1879. Formentlig sparede Skagensbanen også noget ved at vælge maskiner fra Krauss' katalog i stedet for at forlange dem bygget efter Busses tegninger - men kønnerne blev de mildest talt ikke!

I modsætning hertil vedtog HTB at anskaffe en ægte Busse-model: En 3-koblet og lavbenet udgave af den gamle P-maskine og det var i begyndelsen oven i købet meningen at indrette maskinerne som 2-cylindrede compoundmaskiner, d.v.s. med en lille højtryks-cylinder på den ene side og en større lavtryks-cylinder på den anden side. Leverancen af de to første maskiner tilfaldt Nydqvist og Holm i Trollhättan, som kraftigt frarådede compoundarrangementet, der yderligere ville komplicere den i forvejen meget utraditionelle maskine. Hos JFJ havde man netop på den tid en E-maskine kørende med dette arrangement, som Busse nok kunne tænke sig at gøre flere forsøg med, men Nydqvists advarsler fik Busse til at frafalde kravet og i stedet trøste sig med, at man så i stedet kunne spare en del vedligeholdelse på maskinerne ved at begrænse kedeltrykket til 10 ato mod de 12, han havde tænkt sig til compound-udgaven.

HTB-maskinerne havde næsten lige så store kedler som gl. P, men slagvolumenet var en del mindre (se datalisten), så HTB'erne havde relativt rigelige kedler, mens ristearealet var ret beskedent i forhold til kedel og maskine.

HTB havde altså fået en i betragtning af den tilladte maximalhastighed på 30(!) km/h rimeligt kraftig maskine, der tillige havde et behersket akseltryk og et roligt løb i sporet på grund af de mange hjul og den berømmelige forløberbogie af Busses konstruktion. Den indstillede sig ved hjælp af et par svingarme tilnærmelsesvis radiært i kurverne og havde desuden en sindrig tilbagestillingsanordning med et par kraftige evolutfjedre, der søgte at føre bogien tilbage mod midterstillingen. Lokomotiverne var forsynet med Hardys automatiske

vacuumbremse (og skruebremse), og der var ikke blot bremseklodder på 1. og 3. drivhjulssæt, men også på løbebogien, hvilket komplicerede denne yderligere, og den satte da også Nydqvist en del grå hår i hovedet, inden det lykkedes at få den til at fungere tilfredsstillende.

Det skal bemærkes, at den automatiske vacuumbremse var noget næsten nyt i Danmark på den tid, idet den første gang indførtes her i landet på Skagensbanen i 1890, mens DSB stadig udelukkende benyttede den i 1882 indførte "simple", ikke automatiske vacuumbremse og først fra 1895 gradvist gik over til den automatiske udgave. Det er bemærkelsesværdigt, at alle følgende, danske meter-sporsbaner fulgte i Skagensbanens fodspor og udstyrede deres lokomotiver og personvognsmateriel med automatisk vacuumbremse, mens vi ellers skal helt op til 1911, før sådant første gang dukker op på nogen normaltspolet jysk privatbane. Måske har man regnet med, at de små smalsporsbaner ville få en så ringe transportmængde, at bremsepersonalet ville blive relativt alt for dyrt. Tilløbene til også at udstyre godsvognene med vacuumbremser blev dog ikke fulgt op, og alle smalsporsbanerne, på nær de oprindeligt tyske amtsbaner i Sønderjylland, anskaffede efterhånden godsvogne med bremsekupeer eller bremse"tårne" til manuel betjening, da et helt gennemført vacuumbremsesystem alligevel viste sig at blive betydeligt dyrere, og behovet for effektiv og hurtig bremsning heller ikke var så stort på baner, hvor maximalhastigheden var sat til 30 km/h.

Tørringbanens oprindelige vognmateriel havde - i modsætning til lokomotiverne - megen lighed med Skagensbanens ældste, og specielt var den almindelige personvognstype meget nær ens ved de to baner, mens de andre vogntyper udviste større afvigelser. Senere udviklede de to baners personvognspolitik sig i øvrigt i helt forskellige retninger.

Til Tørringbanens åbning var foruden 2 lokomotiver leveret følgende vogne fra Scandia i Randers. De var alle 2-akslede:

- B 11-13, kupevogn med 1 II kl. kupe med 6 pladser og 3 III kl. kupe med 24 pladser.
- C 21-22, kupevogn 4 III 32.
- E 41, Kupe- og bagagevogn 2 III 15 + 6,1 m² bagage.
- D 31, post- og bagagevogn 3,6 m² postr., 8,2 m² bagage

F 51-56, lukket gods- og krea-turvogn.

J 71-80, lavsidede åben godsvogn.

Alle disse vogne var udstyret med vacuumbremse, på nær J-vognene, der havde vacuumledning. De første år kunne alle banens tog derfor være fuldt "vacuum-fitted".

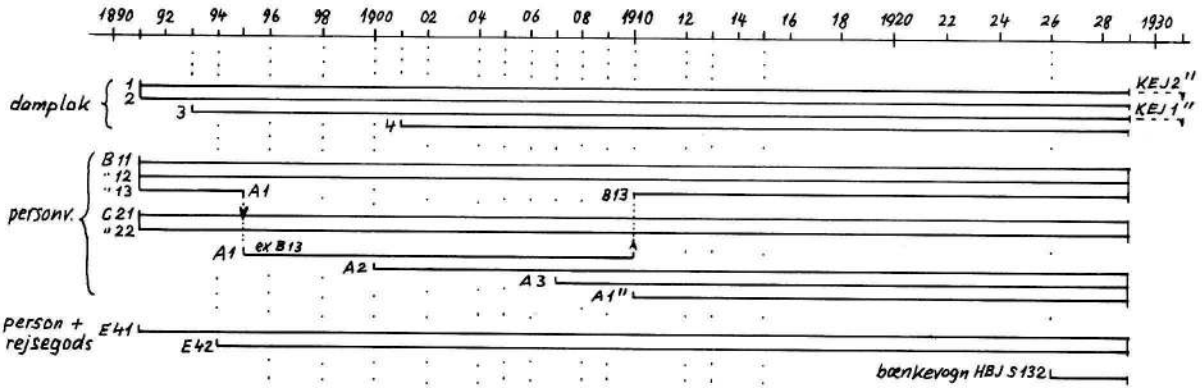
Alle person-, post- og bagagevogne havde nøjagtigt lige store vognkasser med plane sider og svagt buet tag. De var af kupevognstype uden endeperroner og med løbebrætter til udvendig billettering. De var pladeklædte og desuden malet i festlige farver: Personvognene øverst creme, nederst blå, postvognen gul overalt. Hvordan de senere blev malet, har jeg desværre ikke fundet oplysninger om, men det ses af billederne, at de snart blev ensfarvede, og det gjaldt allerede den i 1894 anskaffede person- og bagagevogn E 42, der hverken var to-farvet eller stafferet som sin ældre søster E 41.

Mens Nydqvist og Holm ikke kunne levere de første lokomotiver til tiden og derfor idømtes en ret betragtelig mulkt, var Scandia så uheldig at kunne levere vognene rettidigt. Man kunne nemlig ikke komme til at levere dem med det samme, fordi baneanlægget var forsinket, og Scandia klagede sin nød, da de på det tidspunkt havde så mange ordrer, at det kneb dem meget med at have vognene stående på fabrikken, hvor de i hvert fald måtte stå under åben himmel, så man frygtede, at de ville blive vejrbidte inden leveringen, hvilket fabrikken i så fald ikke ville høre klager over. Man havde i forvejen hørt mere end nok om, at vognenes pris skulle presses helt i bund, så de på Scandia til sidst var rørt til tårer over deres eget nationale sindelag, der bød dem at fremstille vognene, selv om ordren syntes tabsgivende. Alligevel ville man effektuerer den, så det ikke skulle gå som f.eks. ved Skagensbanen, der fik sine første vogne bygget i Norge, ligesom flere andre privatbaner havde fået vogne fra tyske fabrikker, f.eks. HHJ, HJJ, NFJ og GJ.

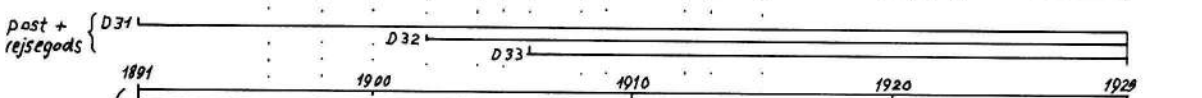
I denne forbindelse er det måske værd at bemærke, at HTB efter leveringen ikke undlod at klage over, at vognene var af for ringe kvalitet: Løbebrætterne var for svage, så de bøjede sig uheldsvangert, når man færdedes på dem. Hjulene kunne, når vognene var fuldt lastede, "tage på" skrådragerne i undervognen. Bladene i fjedrene manglede ribbe og central-

HTB

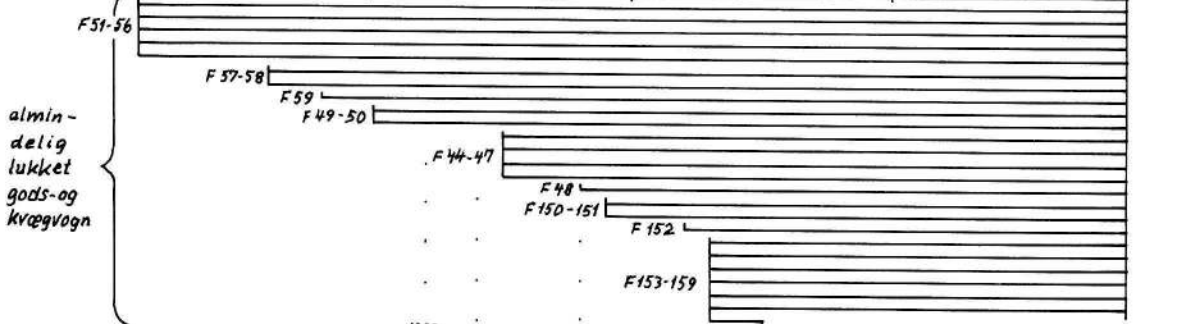
t
r
æ
k
k
r
a
f
t



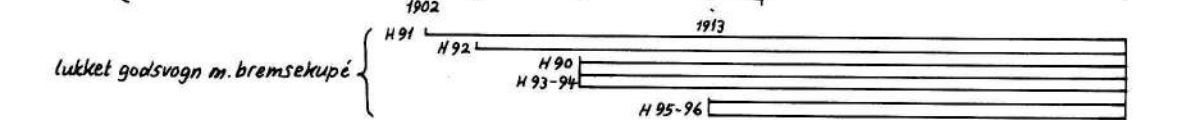
o
g



l
u
k
k
e
d
e

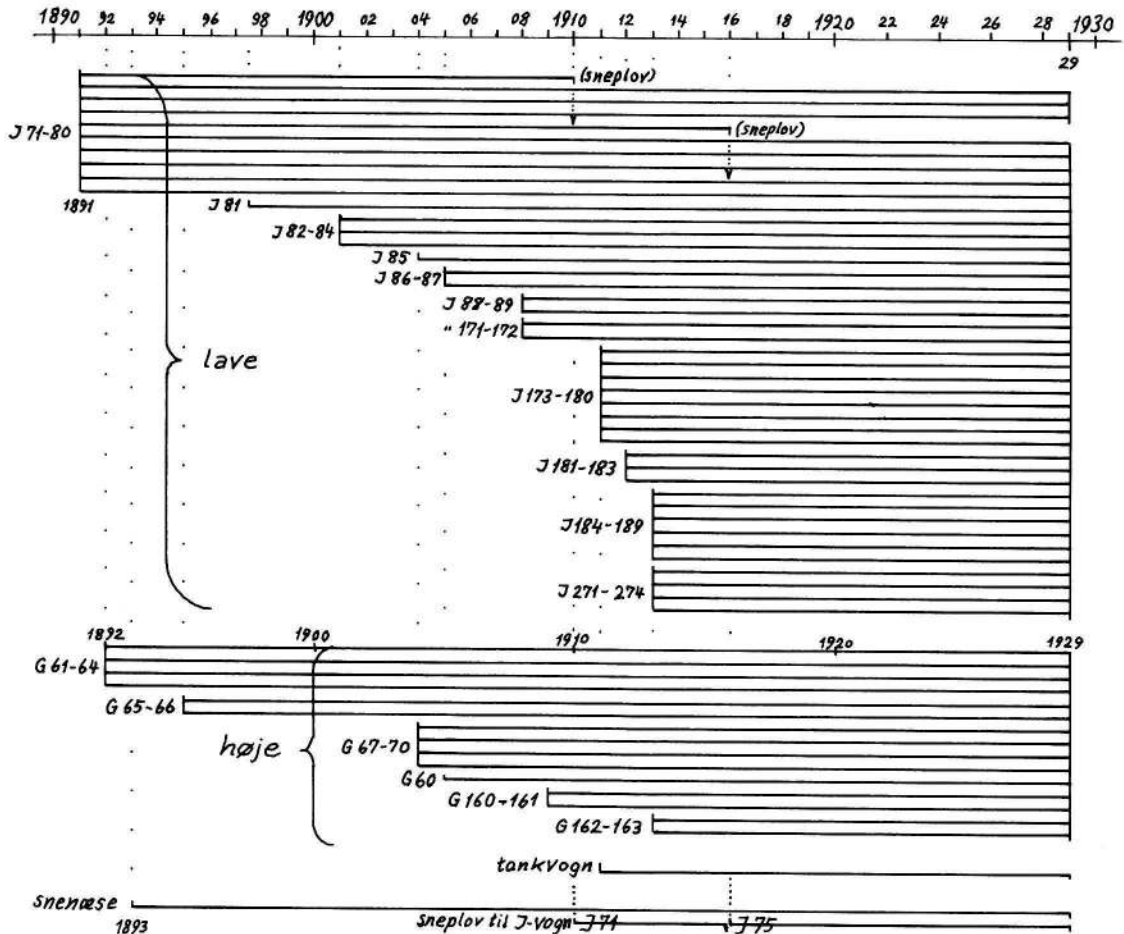


v
o
g
n
e



HTB

å
b
n
e
g
o
d
s
v
o
g
n
e
o
g
s
p
e
c
i
a
l
v
o
g
n
e



bolt, så de kunne dreje sig i forhold til hinanden og forskyde sig på langs som et havareret tømmerlæs. Der var flere andre småting i vejen, men alligevel var vognene dog af bedre kvalitet end de famøse letvægts-vogne, der i 1879 leveredes til Vemb-Lemvig Banen, og som måtte have undervognene stærkt ombygget, inden de måtte komme udenfor banens område, så Lemvigbanens ledelse måtte indrømme, at de leverede vogne havde været for let byggede.

PERSONVOGNE

HTB'S B 11-13 var i princippet bygget ligesom VLJ's første personvogne (C 10-13) eller ØSJS' C 7-8 og D 20: små vogne med 4 kupeer, 3 små og én lidt større, d.v.s. 3 III og 1 II kl. Disse vogne var alle fra 1879, mens alle senere normalsporede kupevogne har været mere eller mindre længere, jf. HJJ's A- og B-vogne, der rummede 2 store og 2 små kupeer, mens deres C-vogne rummede $4\frac{1}{2}$ III kl. kupe.

HTB-vognenes 2 smalle kupeer havde kun et modul på 1390 mm, svarende til pladsforholdene i de allerældste statsbanevogne fra 1860'erne - eller de skrækkelige "rystevogne" fra 1912-14: DSB CF 10141-10200, der specielt var anskaffet til den københavnske nærtrafiks relativt kortvarige pinsler. Også visse af de gamle Triangelmotorvogne kunne opvise lignende trange pladsforhold. Imidlertid var man ligesom mere indforstået med, at en beskedent, smalsporet tertiærbane måtte spare så meget på pladsen, for at den i det hele taget skulle kunne svare sig.

Mærkeligt nok var den 3. III kl. kupe noget bredere: modul 1450 mm, formentlig med den bagtanke, at den efter behov kunne anvendes som "reserve-II kl." ved en mindre bekvemmeliggørelse af bænkerne. Dette benyttede man sig faktisk senere af, men herom længere fremme. At man fra starten havde tænkt sig noget i den retning ses bl.a. af, at jernknægtene til bagagehylderne i denne kupe havde jernkrummelurer, mens man på den simpleste III kl. måtte affinde sig hylder uden nogen form for udsmykning. NB! På II kl. var der færre krummelurer, men til gengæld bagagenet - hvilken ekstravagance!

HTB-vognene var naturligvis smallere end normalsporede vogne, men det betød ikke, at der var dårligere plads i bredden pr. passager, for man regnede

her kun med 4 pladser i bredden på III kl. og 3 pladser på II kl., hvilket gav nogenlunde samme plads pr. passager som i normalsporede vognene.

Var pladsen trang på III kl., så var den relativt endnu mere på II kl., hvor der kun var 1600 mm fra skillerum til skillerum. Så snæver plads har DSB i Jylland aldrig budt folk på II kl., men der fandtes dog indtil 1868 enkelte II kl. kupeer med modulet 1650 mm på JFJ. Derimod havde det sjællandske jernbaneselskab en serie vogne fra 1865 med et II kl.-modul så snævert som 1595 mm. Her var der dog ikke polstrede sæder og rygge, men rørfløtning, der kun optog lidt plads, så der blev relativt megen plads til overs til passage-rerne. Desuden var disse vogne kun beregnet til anvendelse på den såkaldte "Lystbane" til Klampenborg, hvor man kunne vente sig lidt af hvert ved de sene hjemture fra "Bakken", så det var rimeligt at indrette også de "fine" kupeer passende rengøringsvenlige!

I HTB's vogne var der polstrede sæder og rygge samt armlæn på II kl. og væggene var beklædt med tapet, mens der på III kl. kun var træbænke og nøgne, malede brædder. På II kl. var der sidevinduer på begge sider af dørene, mens III kl.-kupeerne måtte nøjes med et vindue på den ene side af døren. Selvfølgelig var dette sidste var dog en slags luksus i betragtning af, at mange andre baners III kl. kupeer kun havde vinduet i døren. Som en specialitet for FSJ og HTB havde vognene på ud-siden "fup-vinduer" i de fag, hvor man havde sparet de rigtige vinduer: let forsænkede partier, der skulle forestille vinduer, som man syntes burde være der af "symmetri-grunde". Man kan trække på smilebåndet over dette, men det bringer mig til at tænke på en sag, der verserede her i Holte sidst i 1930'erne, hvor vor nabo lod opføre et nyt hus i en strengt funktionalistisk stil, men af de lokale myndigheders facadecensur blev tvunget til på husets bagside at anbringe et blindt vindue med sålbænk og $\frac{1}{2}$ sten tilbagetrukket mur på et sted, hvor der ikke var brug for et rigtigt vindue. Begrundelsen: "symmetri-grunde"! Det var mere end 40 år efter HTB's åbning. Hos HTB udviste man hurtigt en mere afslappet holdning til den slags snurrepiberier, idet man 3 år senere anskaffede en supplerende vogn E 42, der leveredes UDEN blinde vinduer!

En anden ting gav disse

vogne et særpræg, der gjorde dem let kendelige fra andre kupevogne, selv om det kunne synes en ubetydelig detalje: Vinduerne var afrundede foroven, ikke bare med runde hjørner, men med noget i retning af en ellipsebue over hele vinduets bredde. Det må have kompliceret fremstillingen af vinduesrammer og ruder en del, og det ses da også på nogle fotos, at disse buer i flere tilfælde senere blev erstattet med vandrette overkanter - denne gang ikke af symmetri - men af nemhedsgrunde.

Selv om pladsforholdene var knebne, havde man dog ikke knebet så meget på højden, at normale mennesker skulle dukke sig ved ind- og udstigningen. Den frie dørhøjde var 185 cm, eller det samme som benyttedes f.eks. på Give- og Vandelbanens normalsporede kupevogne nogle år senere. Derimod var VLJ's gamle vogne lavere med en dørhøjde på kun 5'7" engelsk, svarende til 170 cm, hvilket nok i mange tilfælde har forvoldt brådne pander i det nordjyske!

Da HTB-vognene havde ca. 30 cm lavere hjul end normalsporede vogne og var 40-50 cm smallere end disse, mens vognkasserne havde normal højde, virkede de påfaldende høje og smalle og så ud, som om de kravlede ydmygt hen ad jorden.

Vognene havde ingen ventilation ud over den, der fremkom, når dørene blev åbnet, eller når konduktøren billetterede ind gennem de åbne dørvinduer. Derimod kunne kupeerne også på III kl. - straks fra starten opvarmes ved damp fra lokomotivet.

Belysningen var særdeles sparsom, idet den skulle klares af én lygte med et stearinlys i hver kupe. I én henseende var det imidlertid rigeligt: Publikum klagede over, at lyset ofte osede og forpstedede luften i de små kupeer, og man besluttede derfor ved efterbestillingen af E 42 at "Lygterne skulle have Communication til det Frie", d.v.s. en lille aftrækskorsten gennem taget fra hver lygte - den første ventilation ved Tørringbanen!

Vognenes vacuumbremse havde klokkeformede "vacuum-potter", d.v.s. vacuumcylindre, der var omsluttet af et ydre, afrundet hylster, der rummede det til bremsningen fornødne vacuum-reservoir, så der ikke var brug for særlige vacuumbeholdere ved siden af. Der var kun én bremseklods pr. hjul, så akselgaflerne måtte levere reaktionskraften. Dette simple arrangement kunne anvendes,

da vognene havde faste aksler, der ikke kunne stille sig radiært i kurverne, og det reducerede bremsernes stangsystem til et minimum. Bremseslangerne mellem vognene sad på høje standrør, så de ikke kunne komme til at hænge ned i ballasten og der "indsnuse" alskens forureninger med bremse-svigt til følge. Vognene havde derudover simple centralpufferkoblinger med selvkoblende hage og dertil en kæde med en tung kugle i enden til at smide op over hagen, så den ikke skulle hoppe af ved togets rystelser. HTB indførte aldrig nogen form for skruekobling eller kile til at stramme koblingerne med, man fandt sig i de ryk og stød, den "slaskede" kobling affødte og kunne så til gengæld glæde sig over, at koblingerne var meget nemme at betjene, blot man kunne få "ham" (lokoføreren) til at "trykke", når der skulle kobles fra.

Hjulene var som nævnt små: 706 mm i diameter (mod f.eks. 1010 mm på Vandelbanen), og de havde samme aksellængde som ved Skagensbanen, hvilket svarede til et "akselhals-mål" på 1440 mm - det er afstanden mellem midten af de to akselenders "søler", d.v.s. den del af tappen, hvor akslerne hviler mod lejepanderne i akselkasserne og "søler sundt" i smøreolien. Da den anden smalsporbane fra Horsens: Bryrupbanen blev bygget, anskaffede man til den vogne med lidt kortere aksler: akselhalsmål 1420 mm, hvilket bevirkede, at man i det fælles værksted stæde skulle påse, at man ikke forvekslede de to baners hjulsæt, som ellers var så ens, at man ikke kunne SE forskel på dem. Man kunne synes, at det var en unødvendig mangel på standardisering, men måske har man overhovedet ikke skænket den detalje en tanke ved anskaffelsen af de første vogne. Der var derudover intet i vejen for at anvende det rullende materiel i flæng på de to baner, da både koblingerne, vacuumslanger og fritrumsprofil var det samme.

Det viste sig mærkeligt nok, at der i banens første tid blev mangel på II kl. pladser, hvorfor man i 1895 omdannede den "brede" III kl. kupe i B 13 til II kl. Den tilkomne II kl.-kupe var naturligvis endnu mindre komfortabel end den oprindelige, men må alligevel have opfyldt et behov, for den bibeholdtes helt til 1910, da man efterhånden havde fået anskaffet yderligere 3 "fine" vogne, hvorefter B 13 atter tilbageførtes til sin oprindelige til-

stand. I de 15 år var vognen omlitret til A 1, hvorefter den atter fik sit gamle ltr/nr. tilbage.

C 21-22. Foruden de 3 B-vogne anskaffedes 2 rene III kl. vogne, C 21-22, som havde samme dimensioner, men om hvis indre indretning vi intet ved udover, at de havde 4 III kl. kupeer med ialt 32 pladser. Spørgsmålet er, om C-vognene havde 4 lige store kupeer, eller de eventuelt havde samme kupe-størrelser som B-vognene, men også den store kupe udstyret med træbænke og blinde vinduer - altså forberedt for II kl., som det f.eks. var tilfældet i HJJ's B-vogn. Da jeg ikke er stødt på hverken tegninger eller billeder af C-vognene, forbliver dette indtil videre et åbent spørgsmål.

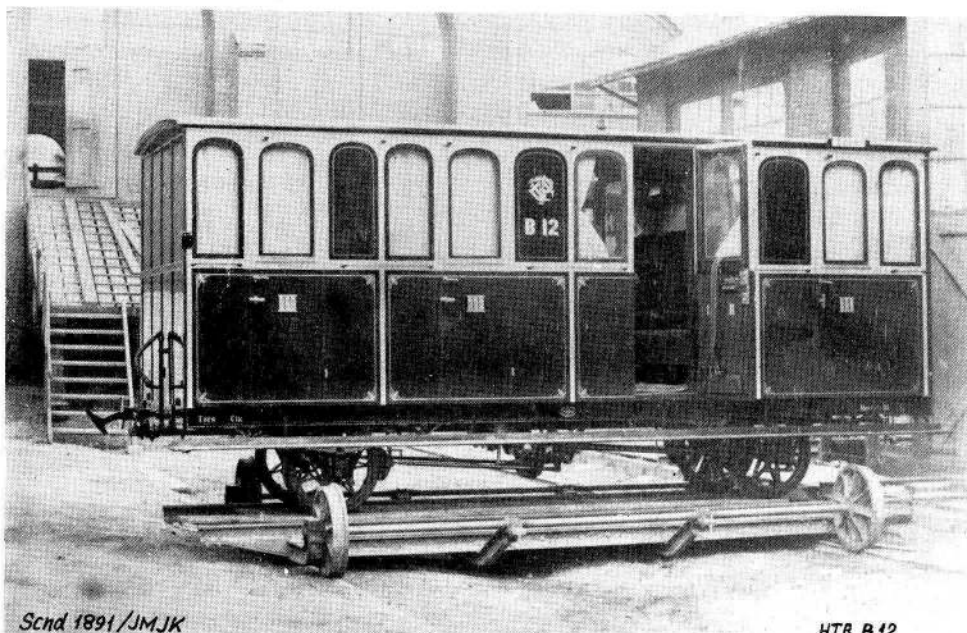
E 41-42. Til togfører- og rejsegodsvogn var der fra starten anskaffet en vogn, E 41, som rummede 2 almindelige, III kl. kupeer, foruden et hæderligt stort rejsegodsrum på 6,1 m² og med dobbelte fløjddøre i hver side. Man havde ikke ofret nogen vinduer på dette rum, udover, hvad der var i dørene, så der var nok lidt skummelt i krogene. En stearinlyslygte var der dog blevet råd til, så man ikke skulle famle rundt helt i blinde derinde efter mørkets frembrud. Inventaret i rejsegodsrummet var yderst sparsomt: på væggen ind til passagerer-afdelingen var anbragt en hylde i normal bagagenethøjde, og op ad gavlvæggen var et fast bord i hele vognens bredde. I dette bords forkant sad et bremsesving til en TANDSTANGS-bremse, så denne vogn kunne benyttes som hånd-

betjent bremsevogn, hvis vacuumbremsen skulle svigte - eller senere, da man anskaffede et større antal godsvogne uden driftsbremse, som slutbremse i godstog.

Det er tidligere nævnt, at denne vogn fik en søstervogn i 1894, og at denne var mindre "pjanket" udført: uden staffage i form af blinde vinduer, tvefarvet bemaling eller påmalede stafferinger. Derimod havde den aftræk fra lygterne og formentlig flere forbedringer, jf. den fra banens side rejste kritik af vognene fra 1. leverance.

D 31-33. Endelig hørte til banens "coaching stock" post- og bagagevognen D 31, som var meget lig Skagensbanens tilsvarende vogne, FSJ B 1-2, der dog var listebeklædte, mens HTB's var beklædt med gulmalet jernplade.

I det 3,6 m² store postrum fandtes en beskeden sorteringsreol og et fast bord med indbyggede brevkasser med indkast udefra og skueglas indlagt i bordpladen. Af "møbler" fandtes ét stk. rund taburet, på tegningen kaldet "stol". Endelig installeredes der (senere?) en lille kakkelovn i postrummet. Rejsegodsrummet var større end i E-vognen, her 8,2 m², men lige så sparsomt udstyret. Det havde som i E-vognen et bremsesving for tandstangsbremsen. Denne bremsetype var noget simplere i konstruktion end den senere som håndbetjent driftsbremse enerådende skruebremse, men tandstangsbremsen var "højere gearet", så man skulle tage godt fat om svinget og stå solidt på gulvet, når man skulle trække den an til kraftig bremsning. Og det var vigtigt at svingets pal fungerede - el-



Schnd 1891/JMJK

HTB B 12

lers kunne man ikke slippe svinget, uden at bremsen straks løsnede sig igen, og svinget kunne give et ordentlig rap over fingrene, når det snurrede tilbage.

I banens første år var det meget småt med postekspeditioner i banens opland, men efterhånden forbedredes postvæsnets service, hvorfor der blev brug for flere postvogne, og der anskaffedes en vogn til i 1902 og endnu en i 1906. Der haves ingen oplysninger om de to nyere vogne, men de var formentlig omtrent magen til D31, da nye tegninger ikke er fundet.

Inden omtalen af den sidste del af første vognleverance: Godsvognene, må jeg vist hellere behandle de resterende personvogne, der leveredes 1900, 1907 og 1910.

Omkring århundredskiftet var gennemgangsvognene blevet moderne, og nyåbnede privatbaner anskaffede ikke mere de gammeldags kupevogne - med Alborgbanerne FFJ og AHJ som den undtagelse, der bekræfter reglen (og selv de lod det dog blive ved den ene leverance). Noget anderledes så det ud for de baner, der allerede havde en bestand af kupevogne. De havde i mange tilfælde svært ved at bestemme sig for, om de skulle fortsætte med kupe-systemet eller begynde at anskaffe gennemgangsvogne og derved få en blandet vognpark mange år fremover. Skagensbanen valgte blandingen, men både Juelsmindebanen og Tørringbanen fastholdt kupe-systemet og anskaffede blot let moderniserede udgaver af kupevogne, mens DSB gjorde begge dele på én gang og helt op til 1914 endnu anskaffede enkelte kupevogne samtidig med anskaffelsen af diverse gennemgangsvogne.

Det må have været lidt ærgerligt for HTB, da Bryrupbanen åbnede, at de måtte lide den tort at se den nye banes moderne gennemgangsvogne med tagrytter og åbne perroner holde ved samme perron som HTB's små, smalle hundehuse, der på den baggrund måtte virke specielt forældede, mens der stadig på DSB, som man tidligere havde perron fælles med kunne optræde vogne, der var endog betydeligt ældre og ikke meget mere bekvemme end HTB's.

Som nævnt fastholdt HTB kupevogntypen, og år 1900 leverede Scandia den første, lidt mere bekvemme personvogn til HTB: Den 2-akslede A 2, der rummede 2 II kl. og 2 III kl. kupeer, denne gang med siddepladsmodulerne 1698 og 1499 mm på de to vognklasser, altså ca. 10 cm mere end i de gamle vogne. Samtidig var der blevet ca. 15 cm højere til loftet, og der var kommet regulerbare ventilationsåbninger i overkanten af dørene - begge dele til forbedring af klimaet i vognene. Lygterne, der stadig var til stearinlys, havde fået "Communication til det Frie", men der var stadig kun ét lys i hver kupe.

På II kl. var der i stedet for de 2 armlæn, der delte sofaerne i 3 lige store dele, kommet 2 løse pøller pr. sofa, hvorved man var mere frit stillet, når ikke alle pladser var optaget.

Vognen havde også fået bedre løbeegenskaber end de gamle, stivbenede fyre: den havde lænkeaksler med ring/sjækkellophæng, hvorfor den også måtte have ekvibreret bremsetøj, der ikke influerede på akslernes indstilling i kurverne. Bremsetøjet havde derfor 2 bremseklodser til hvert hjul, og de pressede lige hårdt uanset akslernes stilling, og uanset brem-

seklodsernes tykkelse; systemet var selvjusterende.

Alle kupeer havde sidevinduer på begge sider af dørene, så nu var der også godt dagslys og udsyn på III kl.

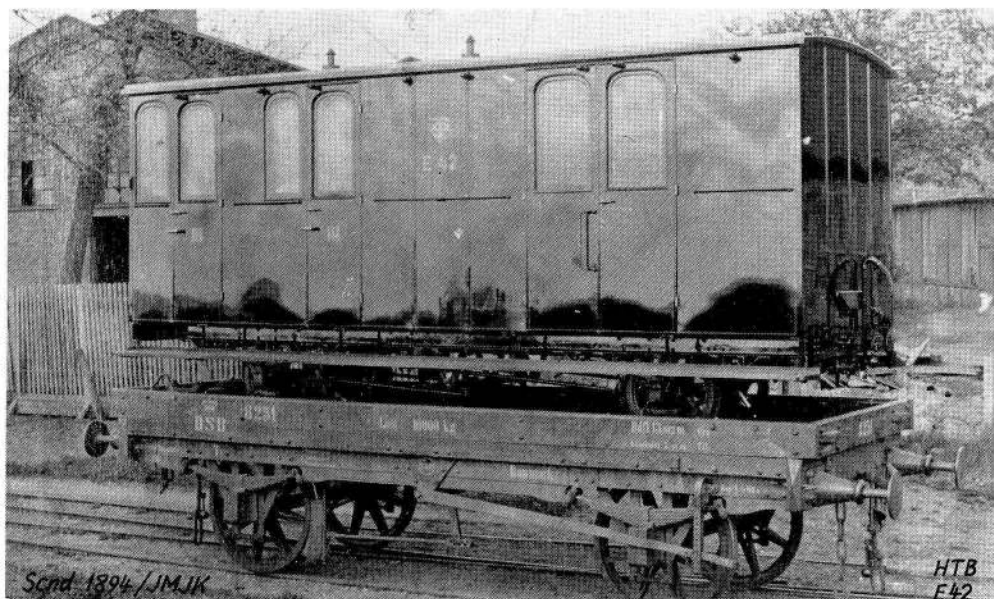
Passagertallet steg stadig noget i begyndelsen af det nye århundrede, og i 1907 leveredes endnu en ny personvogn: A 3. Det var, ligesom de forrige, en kupevogn med sidedøre, men den var så lang: 2 II + 4 III, at den måtte løbe på bogier af hensyn til akseltrykket. Desuden gav det endnu bedre løbeegenskaber end A 2's, selv om de beherskede hastigheder på banen næppe kunne give anledning til de helt store slingreproblemer, så længe sporet var blot nogenlunde vedligeholdt.

A 3 var endnu lidt højere end A 2, idet den havde et mere hvælvet tag, hvorimod bredden var den samme. III kl. kupeerne var magen til A 2's, men på II kl. var der blevet endnu bedre plads, idet modulet var sat op endnu en gang, nu til 1800 mm, hvilket var reglen på de normalsporede baner dengang.

På tegningerne ses, at lygterne nu var anbragt i hjørnerne mellem skille- og ydervægge - ikke som i de gamle vogne tæt op ad dørkarmene, så bagagehylderne kunne gå helt ud til ydervæggene. Bagagehylder og -net var derfor i A 3 afkortet ved ydervæggen på lygtestederne, og desuden var der på II kl. kun smalle, på III kl. slet ingen sidevinduer der, hvor lygterne sad. Til gengæld var risikoen for at rage lygterne ned eller knalde glassene, når man forsøgte at tage sin frakke på eller bagagen ned, reduceret væsentligt.

Man kan ikke se på tegningen, hvilken lyskilde lygterne var udstyret med, men jeg formoder, at det drejede sig om væge-lamper, da lygtehusene var meget større end i de ældre vogne. Måske var man gået over til petroleum?

Det ser ikke ud til, at anskaffelsen af den nye vogn afødte nogen forøgelse i passager-tilstromningen, tværtimod skete der et lille fald i 1907/08 men det udlignedes igen året efter, og da man i 1910 anskaffede endnu en bogievogn: A 1", magen til A 3, skete der igen en svag stigning, der dog langt fra svarede til den forøgelse af siddeplads-udbuddet, som den nye vogn repræsenterede. Men så kom 1. verdenskrig, hvor passagertallet steg med ca. 1/3, så nu var der en overgang stærk brug for alle vognene. Men i begyndelsen af 1920'erne sank passagertallene



igen, både på grund af lavkonjunktoren og den begyndende motorisering af landevejstrafikken, så nu kunne en del af HTB's gamle personvogne overgå til reserven, hvorved bekvemmeligheden for de tilbageværende passagerer voksede noget.

Det skal lige bemærkes, at man ved ankomsten af den nye bogievogn atter omdannede den tidligere B 13, der en årrække havde kørt som A 1, til B-vogn med kun én 11 kl. kupe, hvorefter man kunne give den nye vogn betegnelsen A 1 - til forvirring for os, der senere prøver at finde ud af banernes numerologi og som i første omgang regner med, at de nyeste vogne havde de højeste numre. Men nogle baneforvaltninger havde/har den uvane altid at give et nye køretøj det laveste, ledige nummer, så ensartede køretøjer kan opvise en sand forvirring af numre, som det f.eks. var tilfældet for de gamle, sjællandske lokomotivers vedkommende.

HTB anskaffede ikke flere personvogne, men man anvendte i de første år ved spidsbelastninger de lukkede godsvogne som reserve-personvogne, udstyret med hver 16 stk. feltstole. Denne primitive persontransport ophørte efterhånden, som folk blev mere forvante, men genoptoges på en måde i banens sidste år, idet man i 1926 lejede en bænkevogn: HBJ 5 132, som man i den sidste smalsporstid anvendte som personvogn. Det var dog en betydeligt mere bekvem bænkevogn end banens egne, gamle F-vogne: Den løb på bogier og havde vinduer som en personvogn og træbænk i et almindeligt midtergangsarrangement, selv om de var til at tage ud, når man ville anvende vognen som godsvogn.

GODSVOGNE

Til banens åbning anskaffedes kun 6 lukkede og 10 åbne vogne, men i løbet af banens levetid anskaffedes ialt ca. 90 godsvogne, hvilket viser, at man i første omgang havde undervurderet den mulige godstrafik, der allerede i banens 2. driftsår nåede op på ca. 1/3 af den største godstrafik, der nogensinde forekom (under 1. verdenskrig).

Det er påfaldende, at ALLE de godsvogne, der anskaffedes i smalsporbanens levetid, havde nøjagtig samme bundflade og faktisk kun væsentligt adskille sig fra hinanden ved forskelle i overdelen. Godsvognene var større end dem, Skagensbanen anskaffede til sin åbning året

før: FSJ, 7 m²; HTB 8,3 m², og Tørringbanevognene lastede 5 tons mod Skagensbanens 3,5 t. De tungeste af HTB-vognene udnyttede ved fuld last sporets nominelle bæreevne fuldtud, mens de lave, åbne vogne godt for sporets skyld kunne have lastet mere, men af en eller anden grund havde man nu valgt at fastsætte samme maksimallast for alle godsvognene, uanset, hvad de selv vejede.

De lukkede godsvogne, litra F, lignede fuldstændig en mini-udgave af f.eks. DSB's QB-vogne, bortset fra, at HTB-vognene havde færre skydelemme og kun enkelte fløjde i enderne. Vognene virkede, ligesom personvognene, relativt høje og smalle, selvfølgelig fordi både folk og fæ havde samme højde i smalsporbanens opland som i resten af landet. Værre var det, at køer og heste også havde samme længde i HTB's opland, så de kun vanskeligt kunne stå på tværs i de smalle kreaturvogne: de måtte enten dreje hovedet til siden eller stikke det ud af en af skydelemmene i vognsiderne - eller den helt geniale løsning: Stå på langs!

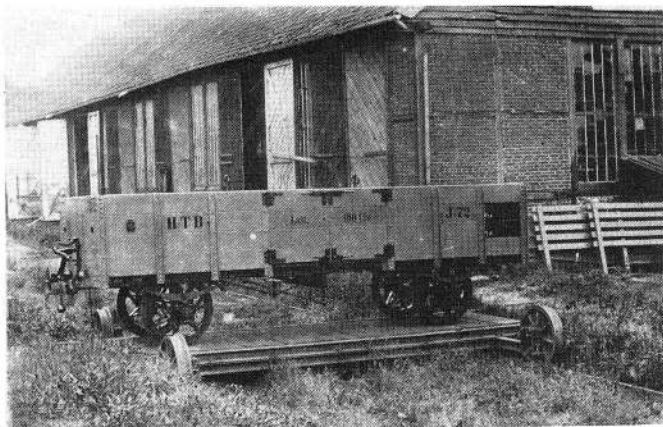
De første 6 F-vogne havde 2 lemme og 2 vinduer i hver side, og dertil løse gitre til at stille på tværs i vognen eller hen foran de åbentstående døre ved svinetransporter. Der leveredes også til hver vogn 16 feltstole, så F-vognene kunne bruges som reserve-personvogne. De havde alle vacuumbremse, men ingen håndbetjent bremse, så de skulle ved henstand gives en klods under hjulene eller en pind gennem hjulagerne. Endelig havde disse vogne dampvarmeledning til brug i de blandede tog.

De to næste F-vogne, der anskaffedes i 1896, leveredes også af Scandia og var såvidt vides ganske som de 6 første. 1898 anskaffedes en enkelt vogn forsøgsvis fra smedemester Mørch i Frederikshavn, der i de år forsøgte sig som godsvognsfabrikant. Denne vogn, F 59, havde kun vacuumledning og såvidt vides havde alle følgende vogne intet vacuumstyr overhovedet. De var derimod forsynet med håndbremse til at pinde ned, altså kun til ranger- og parkeringsbrug. De havde nu 6 lemme pr. side, og de første 9 havde gavldøre med gitterdøre indenfor, mens de sidste 8 stykker fra 1912/13 ingen gavldøre havde. Ingen af vognene havde lemme i dørene - som det ellers var almindeligt på de normalsporede baner. De fleste af vognene byggedes af Scandia, men nogle få leveredes

af Vulcan i Maribo, ligesom den tyske fabrik Beuchelt, der i begyndelsen var hovedleverandør af vogne til Bryrupbanen, også leverede et par serier til HTB, da der efterhånden etableredes fællesindkøb for de to smalsporede Horsensbaner. På tegninger fra Beuchelt står anført, at deres vogne havde "Freie Lenkachsen", altså det, vi her i landet plejer at kalde lænkeaksler eller svævende aksler, og jeg vil tro, at også de nyere vogne fra Scandia havde det, men det kan ikke ses på tegningerne, da forskellen kun bestod i lidt større spillerum i akselgafler og fjederstropper. HTB's godsvogne var gråmalede. Det var Bryrupbanens også i begyndelsen, men HBJ gik hurtigt over til at male sine brune, hvorefter det var meget let at kende de to baners vogne fra hinanden, selv om mange af dem var af ganske samme typer og havde samme litrering og nummerrækker.

Ud over F-vognene fik HTB snart en anden type lukkede godsvogne, da det blev klart, at det var for dyrt at udstyre alt materiellet med vacuumbremse eller -ledning: H-vognene, der var ganske som F-vognene, blot med et endefag adskilt fra den øvrige vogn og udstyret med bremsekupe med skruebremse.

Den første H-vogn leveredes 1902, måske fra Maribo, og man fik endnu én 1904. Maribo? 1908 leverede Beuchelt 3 stk., hvoraf tegninger haves. De havde svævende aksler og ekvibreret bremsetøj - og gavldør modsat bremserummet. Endvidere havde de hjørnestolper af tilliggende vinkeljern, mens de resterende stolper var normale, udvendige egestolper. Endelig var de tyske vognes bremsekupedøre hængslede i gavlsiden og udadgående, mens de danske vognes døre var hængslede i skillerumsiden og indadgående. Begge udgaver havde midt i kupeen et klapsæde, og bremsesvinget sad med udvendig spindel, men med svinget i en udadtil lukket svingkasse. Bremserummet var kun 620 x 1800 mm, så der var ikke plads til nogen anatomisk udformet siddeplads, som man faktisk tilstræbte i de ellers så snævre bremsetårne. Til gengæld kunne man stå oprejst i bremsekupeen og gå et par skridt frem og tilbage, når sædet var slået op. Det kunne der nok være brug for om vinteren, da rummet jo ikke havde anden opvarmningsmulighed end ens egen "udstråling" + evt. den sparsomme varme fra en brændende håndlygte. Men et bremsetårn på en åben godsvogn må have



Scnd 1891/P.T.

HTB J 72

været endnu værre, da det havde ydervægge til alle sider.

1913 anskaffedes endnu 2 H-vogne, denne gang fra Scandia, hvorved bestanden var kommet op på 7 stk. De to sidste havde ikke gavldøre, men det ekvilibrerede bremsetøj tyder på, at de havde lænkeaksler. På et billede fra Horsens ses, at i hvert fald H 90 på et tidspunkt har været hvidmalet og altså tiltænkt transport af letfordærlige varer.

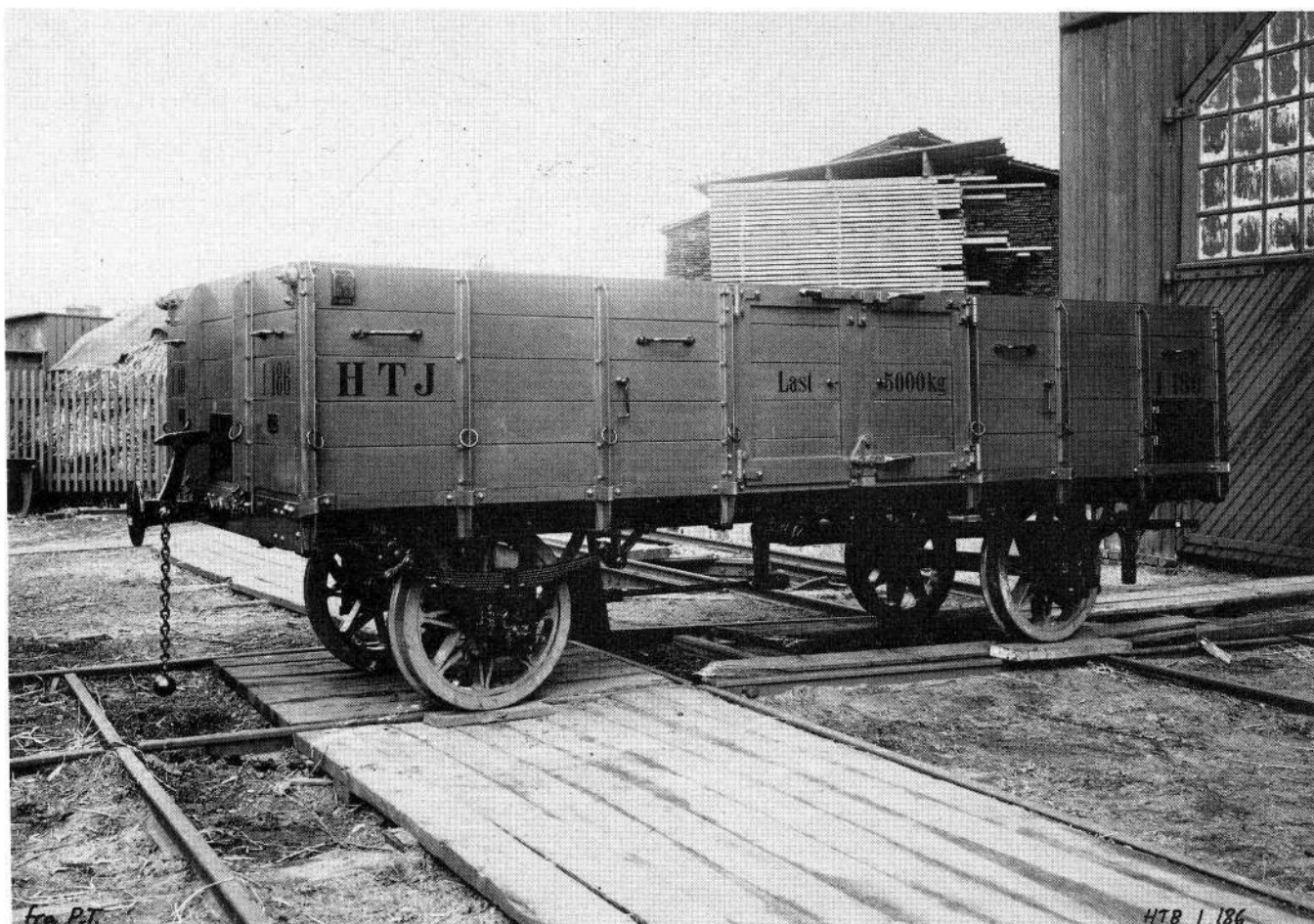
De første 10 åbne godsvogne leveredes af Scandia i 1891. De lignede meget en formindsket udgave af DSB's nyere PC-vogne - dem med U-jernsstolperne. HTB's vogne fik litra J, som helt til 1953 blev Horsens-banernes vedtagne betegnelse for

en middelhøj, åben godsvogn uden skruebremse. Tilsvarende vogne med skruebremse kaldtes ved HBJ og ved de nyere Horsensbaner for litra K, selv om det stred imod principperne - eller manglen på samme - hos HJJ (og HHJ).

HTB J 71-80 havde ingen bremse, men de havde til gengæld vacuumledning og sågar dampvarmeledning. Den næste J-vogn, der leveredes 1897/98 var atypisk derved, at den - ene af alle J-vognene - leveredes med "Bremsekoupe", og dermed var en undtagelse fra det ovenfor nævnte litereringsprincip. Denne vogn leveredes af Mørch i Frederikshavn. De hidtil omtalte vogne havde faste sider, mens gavlene kunne ta-

ges af. Til 4 af vognene leveredes vrideskamler til langtømmertransport og hertil hørte ligeledes stive koblingsstænger til sammenkobling af tømmervognene. Disse 4 tømmervogne havde en supplerende undervogns-afstivning, da de skulle kunne bære hele deres last på midten - jf. fabriksfotoet. Der leveredes også "tørvestillinger" til 4 vogne: tremmer, der kunne anbringes som forhøjelse af siderne, når vognene skulle læsses med tørv eller andre lette varer. På fabriksfotoet ses disse tremmer at forhøje vognen til ca. det dobbelte, svarende til ca. 11 m³.

Der leveredes mange serier J-vogne, og alle de senere leverede havde håndbremse og enkelte vacuumledning og varmeledning, jf. skemaet. Nogle af de leverede vogne havde både sider og gavle til at løfte af, så de kunne blive til helt flade vogne, der f.eks. kunne transportere ting, der ellers var for brede til at være i vognene. En sådan type var bl.a. I 186 fra Arlöf, hvoraf vi bringer et fabriksfoto. Vognene fra 1901 og fremover havde ikke U- men T-jernsstolper, og de nyere vogne havde lidt højere sider end de ældste. 3 stk. af vognene fra 1908 havde desuden vrideskamler.



Fra P.T.

HTB I 186

I 1893 leverede smedemester Mørch i Frederikshavn en sne-næse til lokomotiverne, men det slog ikke til ved større snelæg, og 1910 leverede så Scandia en sneplov uden hjul til at anbringe på en J-vogn. J 71 omdannedes til dette formål, hvilket krævede, at sider og ender fjernedes i den ene vognhalvdel og at fjedrene under plovdelens oplodsedes. Allerede 1916 havarede dette køretøj, formentlig under snerydning, og understellet kasseredes. I stedet omdannedes J 75 til sneplov og den holdt ud til smalsporsbanens lukning.

Der anskaffedes ialt 42 J-vogne - den talrigeste af banens vogntyper. De nyere eksemplarer kaldtes I i stedet for J, og i en udskrift af banens sidste revisionsprotokol er betegnelsen ændret til P, som vognene måske kaldtes til sidst. Det er så blot mærkeligt, at de normalsporede efterfølgere efter HTB og HBJ fortsat kaldte de halvhøje, åbne vogne for J, selv om det var i strid med alle andre danske baners betegnelser.

Tørringbanen havde endnu en godsvognstype som skal nævnes: de højsidede G-vogne med spidse gavle og presenningbom. De havde samme undervogne som J-vognene, men var en planke højere i siderne. De ældste havde muligvis U-jernsstolper, men de senere fik T-jern, ganske som J-vognene. De var foruden til let styrtegoods beregnet til transport af levende dyr i sommerhalvåret.

De 4 første leveredes 1892 af Mørch i Frederikshavn, og deriblandt var ét stk. med skruebremse. Det vides ikke, om denne var anbragt åbent - måske kun til rangerbrug - eller i bremsekupe (-tårn?). De 3 andre G-vogne havde ingen bremse, men derimod vacuum- og varmeledning. Gavlene var til at løfte af. 1895 fik man endnu 2 vogne fra Mørch. De havde heller ikke bremse, men vacuumledning. Ikke varmeledning. 1904-05 anskaffedes yderligere 5, muligvis fra Maribo. De var formentlig omtrent magen til de første, men nu forsynet med håndbremse, hvilket også gjaldt de sidste, 2 fra Beuchelt og 2 fra Scandia.

1911/12 anskaffede tagpapfabrikken i Dortheasminde en metersporet tankvogn til tjæretransport. Den fik vist ikke noget HTB-nummer, men vedligeholdtes på smalsporsbanernes værksted i Horsens - i lighed med, hvad der var tilfældet med en petroleumstankvogn til-

hørende DDPA (nu = ESSO), der kørte på HBJ i smalsporstiden.

Tjæretankvognen leveredes af Scandia. Den rummede 8500 liter og var derfor så tung, at den måtte løbe på bogier.

I 1898/99 anskaffede den nyanlagte Horsens-Bryrup bane fra Goerlitz 2 stk. normalsporede transportører, hvorpå smalsporsvogne kunne transporteres ad DSB's spor til Horsens havn. Transportørerne bestod næsten kun af et smalspors-skinnestrykke, anbragt på to normalsporede hjulsæt med meget små hjul (á la diploriehjul). Smalsporsvognen kunne fra en rampe køres direkte ud på en holdende transportør, hvorved den netop kom så højt op over normalsporet, at det normalsporede lokomotiv kunne tilkobles smalsporsvognens frie endes kobling ved hjælp af en dertil indrettet overgangskobling, og normalsporslokomotivet kunne således køre med smalsporsvognen, der så at sige var kommet på et "rullebræt". Transportørerne var naturligvis lige nyttige for både HBJ og HTB, hvorfor de da også blev ejet i fællesskab af de to baner. Senere anskaffedes flere transportører, jeg har hørt antallet 10 nævne, men har endnu ikke fået det bekræftet, og jeg har ikke set dem anført nogetsteds, hverken i DSB's eller smalsporsbanernes materielfortegnelser, så jeg aner ikke, hvordan de har været betegnet (lit.nr.?).

Da den nævnte overgangskobling mellem normal- og smalsporskobling viste sig at være farlig for personalet, erstattedes den i 1920 af to "koblingsvogne" med normalsporede puffere og kobling i den ene ende og smalsporskobling i den anden. Disse to vogne tilhørte vistnok udelt Bryrupbanen, i hvis fortegnelse de optræder med betegnelsen R 1-2, men de benyttedes naturligvis i flæng af de to baner og bør derfor også nævnes i HTB-sammenhæng. Tegning af koblingsvognenes og transportørernes anvendelse findes i øvrigt i SP nr. 1/73 side 28B i forbindelse med en artikel om, hvad koblingsvognene senere blev brugt til efter Horsensbanernes overgang til normalspor.

Da HTB midt i 1920'erne selv gik igang med at ombygge smalsporsbanen til normalspor, fik man brug for flere åbne godsvogne til arbejdskørsel, og da Skagensbanen netop i 1924 overgik til normalspor, kunne man derfra købe diverse åbne godsvogne til en billig penge.

Således gik det til, at en lidt broget flora af FSJ-vogne (11 stk.) kom til at køre på HTB i 3-4 år, hvorefter de ophuggedes sammen med hele resten af HTB's og HBJ's vognmateriel i 1929/30. Der var nemlig ikke mere noget marked for metersporsmateriel efter at Skagensbanen i 1925 havde solgt ud af sine vogne og mættet de bornholmske jernbaners vognbehov for resten af deres levetid.

Til slut skal det lige nævnes, at HTB i 1924 købte en brugt motortrolje fra FSJ, 1912 (Ljusne-Woxna) fra FSJ, men også den døde sammen med den smalsporede HTB i 1929.

Det skal bemærkes, at de her bragte materielfortegnelser ikke er 100% sikre, men dog skulle være væsentlig mere korrekte end fortegnelsen i DJK's publikation nr. 31 om HTB, fordi der siden dennes udsendelse i 1973 er fremkommet betydeligt mere materiale til belysning af netop det rullende materiel på såvel HTB som HBJ. Det drejer sig først og fremmest om et par lister "Ekstrakt af Revisionsbog for Horsens Vestbaner" og do. for Horsens-Bryrup-Silkeborg, stillet til rådighed af hr. Dalgaard Eriksen, Vejle. Heri er hvert enkelt stykke vognmateriel fra smalsporstiden nævnt ved litra og nummer og vedføjet første og sidste revisionsdato for hvert enkelt køretøj fra 1902 og til banernes lukning. For enkelte vognes vedkommende er der tilføjet nogle få bemærkninger, f.eks. oplysningen om B 13's ændring til A 1 og tilbage igen til B 13. Desværre mangler oplysninger om tiden inden 1902.

DJK har sikre oplysninger i form af leveringskontrakter m.v. fra 1890/91, så de væsentligste usikkerheder ligger i tidsrummet 1892-1902. Oplysningerne om vognenes byggesteder er i nogle tilfælde usikre, men her er vedføjet et (?) i listerne. De er i øvrigt checket ved sammenligning med Gregersens notater fra banernes driftsberetninger vedr. til- og afgang af rullende materiel, og der er kun konstateret få og ubetydelige uoverensstemmelser.

Diverse tekniske data er hentet fra dels de bevarede leveringskontrakter, dels det forholdsvist fyldige tegningsmateriale, som efterhånden er fremdraget, først og fremmest af tegningsafdelingerne ved JMJK og JS/DMJK.

H. Alkjær

De Gode Gamle Dage

Tonen overfor og behandlingen af personalet var i de såkaldte gode gamle dage ikke helt som den er i vore dage, hvad der intet overraskende er i. Tiden var en anden og måske mere barsk. Men læsningen af de gamle breve giver et interessant indblik i forholdene ved banerne dengang, hvor man får et ganske godt indtryk af, hvorledes det var at være ansat ved de danske statsbaner.

Følgende eksempel virker måske lidt overdrevent, men måske der alligevel var god mening i det:

Fredericia, den 11/6 1881

Kolding Station.

Assistent Andresens Andragende om Permission fra 17de til 29de ds. er jeg villig til at anbefale, saafremt nyt Andragende fremkommer paa et mere passende Stykke Papir end det hermed tilbagefølgende.

Åbningen af nye jernbanestrækninger gav altid anledning til en del forudgående forberedelser med hensyn til bemanningen af de nye stationer. Her drejer det sig om Herning-Skjernbanen, der blev åbnet den 1. oktober 1881:

Fredericia, den 23/9 1881

Til Veile Station.

Stationen ville beordre Assistenterne Pagh og Jagd at møde i Overdriftsinspektoratet Søndag Morgen Kl. 8.00 for at modtage Inventariet og derefter afgaae til Skanderborg Tog 24 og 58 til Herning.

Mandag Morgen Kl. 6 gaaer der et Tog fra Herning til Skjern medtagende Personale og Inventar samt de Familier og det Bohave, som til den Tid er ankommet til Herning.

.....

Fridage og ferier var tidligere ikke noget man uden videre havde krav på. Forholdene bedredes, men det gik langsomt. Følgende eksempel fortæller lidt herom:

Fredericia, den 26/1 1888

Stationsforvalter Løwe,
Knudshoved.

Fra 1. Februar vil der blive Dem tildelt en Stationskarl til Assistance.

Fra samme Dag er der normeret Stationspersonalet 2 Fridage om Maanedens; det bedes oplyst, om De og Stationskarlen vil kunne afløse hinanden paa disse Fridage uden anden Assistance.

.....

Reglementer og forskrifter skulle dengang såvel som nu overholdes. Var man så uheldig alligevel at forsynde sig, og kom det til de overordnede kendskab, kunne det resultere i en påtale som f.eks. følgende skrivelse:

Fredericia, den 26/3 1906

Hr. Stationsforstander Arnstrøm,
Gjording.

Ved Tog 1013's Ankomst til Gjording Station den 13' ds. var De, der havde Tjeneste ved Toget, ikke tilstede paa Perronen som foreskrevet i Togreglementet.

Det befalede Afgangssignal med Stationsklokken blev heller ikke givet til Toget, men erstattet af en mundtlig Tilladelse, som raabtes ud gennem Ventesalsdøren af Dem, der endnu paa dette Tidspunkt ikke var iført Uniform eller fuldt paaklædt.

Yderligere var Stationens Pissoir og Retirader for Publikum ikke belyste under Togets Ophold paa Stationen.

De har som Grund til disse Uregelmæssigheder angivet, at De har forsovet Dem.

Man skal i den Anledning og under Henvi- ning til tidligere lignende Sager meget alvorligt paalægge Dem at drage Omsorg for, at slig Uorden ikke gentager sig.

Med Hensyn til den manglende Belysning af de for Publikum bestemte Udenomsbekvemmeligheder har man tidligere bemærket Mangler og maa forvente, at disse nu bestemt afhjælpes.

.....

Togpersonalets opholds- og overnatningsforhold på nogle udgangsstationer var ikke altid særlig gode, hvad af og til gav anledning til klager. Her et eksempel:

Fredericia, den 22/7 1906

Direktøren for Trafikafdelingen.

Fra Togpersonalet er der bleven ført Klage over Overnatningslokalerne i Vamdrup, og da navnlig over den daarlige Luft dersteds. Man maa indrømme det berettigede af sidstnævnte Besværing, men Aarsagen hertil ligger i Belysningsforholdene, idet det store Antal Petroleumslamper i den ret udstrakte Bygning nødvendigvis maa give mindre god Lugt samt Petroleumsmos.

Man skal derfor indstille, at der raades Bod paa omhandlede Forhold ved at oftmeldte Lokaler ligesom Stationens øvrige Lokaler belyses elektrisk. Man skal yderligere gøre opmærksom paa, at Overnatningslokalerne for det tyske Personale i Henhold til de prøjsiske Statsbaners Forlangende belyses elektrisk og at man formentlig ikke bør stille Statsbanernes eget Personale ringere end de fremmede Baners Personale. I Byen findes kommunalt Elektricitetsværk.

.....

Af og til kunne en uoverlagt bemærkning til en rejsende give anledning til klage og afstedkomme en reprimande. Anledningen kunne være ganske ubetydelig som følgende:

Fredericia, den 28/7 1906

Togbetjent 166 N.K.V.N. Holbek,
Assens.

I tidligere tider påhvilede der togføreren flere pligter med hensyn til selve toggangen, end det er tilfældet i dag, hvad nedenstående brev fortæller noget om:

Fredericia, den 21/1 1908

Togbetjent 575 P.H. Petersen,
Fredericia.

Den 24. f.M. forrettede De Tjeneste som Togfører for Tog 14.

Dette Tog var ved Afgangen fra Strib 67 Min forsinket. De havde fra denne Station foreslaaet Krydsningerne med Togene 49 og 6057 forlagt, men De havde ikke afgivet Forslag til Krydsning med Særtog 6061, der i Følge Planen skulde afgaa fra Nyborg Kl. 4.39 Fm. Ved Ankomsten til Odense Kl. 4.55 modtog De Underretning om, at der var tillyst et Særtog 6063 med Afgang fra Nyborg Kl. 5.05 Fm og i den fejlagtige Formening, at dette Tog løb forud for Særtog 6061, afgav De Forslag til Krydsning med Særtog 6063 i Ullerslev, men undlod at give Forslag til Krydsning med Særtog 6061.

Nyborg Station maatte derfor afslaa den foreslaaede Krydsning med Særtog 6063 og maatte paa Grund af det manglende Forslag til Krydsning mellem Togene 14 og 6061 ligeledes afslaa en af Tog 12 foreslaaet Krydsningsforlægning med Særtog 6061 til Ullerslev.

Følgen heraf var, at Særtog 6061 ved Afventning af Togene 14 og 12 i Nyborg forsinkedes 124 og det efterfølgende Tog 6063 i 106 Minutter.

Togene 53 og 6009 blev af samme Grund betydelig forsinkede.

I Anledning af Deres Forhold ved heromhandlede Lejlighed, der havde betydelige Forsinkelser af de vestgaaende Tog til Følge, idømmes De en Bøde paa 1 Krone, der vil blive indeholdt i Deres Lønning, hvorhos det paalægges Dem fremtidig at iagttage, at eventuelle Krydsningsforslag afgives i betimelig Tid.

FRA MIT KUPEVINDUE

KONGEREJSEN 1908

Kong Frederik VIII foretog i 1908 en længere rejse til Vestjylland. Formålet med rejsen var, hvad man med et moderne udtryk kan kalde at introducere kongen, der som bekendt havde bestøget kronen 2 år tidligere i 1906, for den del af befolkningen, der boede i disse fra hovedstaden så fjerntliggende egne. Som kronprins havde majestæten ført en ret tilbages trukket tilværelse, nu var tiden inde til, at befolkningen fik lejlighed til at se og hylde deres konge.

Rejsen blev ganske naturligt foretaget med tog, og efterfølgende korrespondanceudvalg viser en del af de breve, begivenheden afstedkom fra 4. trafikreds' kontor i Fredericia.

Brevene aftrykkes i datoorden og taler for sig selv, hvorfor flere oplysninger formentlig ikke er nødvendige.

4-7-1908

Direktøren for Trafikafdelingen.

Under Henviisning til Hr. Direktørens Skrivelse af 2den ds. - J.Nr. IV 14724 - meddeles herved, at Varde-Nørre Nebelbanen erklærer at kunne modtage alle de i Kongetoget værende Vogntyper, men kun at kunne befordre 120 Tons i Kongetoget.

Man er dog gaaet ind paa om ønskes at gennemføre S 8, S 9, EK samt 1 AS, altså ialt 134 Tons.

Planen for Kongetogene paa denne Bane bliver saaledes:

Varde Vestbanegaard Afg. 10.30 Fm, N.Nebel Ank. 11.30 Fm.

Krydsningsforlægninger har ofte givet anledning til problemer for banerne, her et andet eksempel:

Fredericia, den 13/5 1908

Fremsendes til Direktøren for Trafikafdelingen

Sagen forholder sig saaledes:

Krydsningen mellem Togene 2945 og 924 som ordinært foregaar i Kolding, blev den 30. April forlagt til Eltang.

Da dette er noget ganske usædvanligt og Togføreren for Tog 2945 i Skyndingen ikke havde faaet hele sit Personale underrettet, troede 3 af Togbetjentene, at Togets Igangsættelse i Kolding var den sædvanlige Fremrykning til Krydsning i Kolding og kom derfor ikke med Toget.

Med Toget fulgte fra Kolding Togføreren og 2 Togbetjente.

Paatale vil finde Sted saavel overfor Togføreren som de 3 Togbetjente.

!!

At reglementerne skulle overholdes og at påtale fandt sted, når det kom til ledelsens kundskab, at overtrædelse havde fundet sted, var der ingen tvivl om. Dette sidste brev fortæller også derom:

Fredericia, den 11/11 1908

Hr. Assistent A.H.C. Hjorslev,
Middelfart.

Ved en den 3dje ds. paa Middelfart Station foretaget Inspektion fandtes De som fungerende Stationsbestyrer siddende paa Kontoret i Færd med Kasseopgørelse, medens Tog 57 kørte ud af Stationen.

For Overtrædelse af Bestemmelserne i Togreglementets § 42, b, efter hvilke De skulde have været paa Perronen, indtil Toget havde passeret Stationens yderste Sporskifte, tildeles der Dem herved en alvorlig Irettesættelse.

Ib V. Andersen

Henne Afg. 2.30 Em, Varde Vestbanegaard Ank. 3.00 Em.

Paa Strækningen Varde - Varde Vestbanegaard - Varde samt N.Nebel - Henne ventes Toget ikke benyttet.

Der haves kun Krydsningsspor i Oksbøl og Henne; paa andre Stationer kan Krydsning kun finde Sted ved Anvendelse af Ladesporet.

Største Hastighed er 40 Km. Mod de i ovennævnte Skrivelse over Statsbanernes angivne Planer for Kongetoget vides intet at erindre.

=====

16-7-1908

Fremsendes til
Direktøren for Trafikafdelingen.

Om samme Spørgsmål er senere modtaget endnu en Skrivelse fra Herning Station. Skrivelse

sen er oversendt til Banebestyreren i 2den Kreds og beror nu hos Banedirektøren. Efter disse Skrivelser, der er foranlediget af det i Herning nedsatte Udvalg, hvis Formand er Bankdirektør, Sogneraadformand Yde, er de Oplysninger, der er indhentet paa Stedet, drejer det sig om følgende:

Majestæterne kommer kørende fra Studsgaard til det sydfor Stationspladsen liggende Terrain. Udvalget ønsker da tilvejebragt en Bro, som antydet med grønt paa vedlagte Plan, fra Vejen over Skraaning til en Perron, der tænkes tilvejebragt sydfor 4de Hovedspor i Kongetogets hele Længde.

Ved Vejen og paa Siderne af Broen tænkes Vaabenbrødrene og Forsvarsbrødrene at ville tage Plads.

Kongetoget skulle da holde paa ovennævnte Hovedspor, saaledes at Majestæterne og Følget kan stige ind i det for at gøre Toilet og senere ad fornævnte Bro begive sig ned i søndre Anlæg for at overvære den arrangerede Fest.

Kl. ca. 10.30 Aften, efter at et paatænkt Fyrværkeri er afbrændt, menes Majestæterne at ville begive sig i Vogn fra Anlægget til Stationen, passerende Ovk. 154 Dalgasvej og Adgangsvejen. Kongetoget skulle da holde paa 1ste Hovedspor, saaledes at Majestæterne passerede igennem Stationsbygningen til det.

Efter Indstigningen køres Toget længere mod Vest, omtrent udfor Stationsforstanderens Have.

Man har her det Indtryk, at Arrangementet med Tilvejebringelse af en interimistisk Forbindelse fra det sydlige Terrain til Stationspladsen skyldes et Ønske ikke fra Majestæterne men fra Herning By. Det naturligste ville være, at Majestæterne straks i Vognene begav sig til det paa 1ste Spor holdende Kongetog ad samme Rute som ovenfor nævnt for Aftenens Vedkommende. Klimaet i Herning kan være noget uberegneligt, og barskt er det som Regel. 1ste Perron er den eneste overdækkede. Ved at ordne Ankomsten saaledes kommer Majestæterne imidlertid ind paa Byens Grund, ganske vist kun i en Udkant af denne, og det er sikkert det, der ikke passer med Udvalgets Planer for Modtagelsen.

Bekostningen ved Tilvejebringelse af Broen og den interimistiske Perron anslaa Banekredsen til ca. 600 Kr. Da den ikke kan siges direkte at nødvendiggøres ved Aarsager,

der kan tilregnes Statsbanerne, kunde der formentlig være Anledning til at Udvalget, hvis det fastholder det ønskede Arrangement, selv udredede de dermed forbundne Udgifter.

25-7-1908

Herning Station

Under Kongefamiliens Ophold i Herning ønskes følgende Maaltid serveret for Herskaberne:

Lørdag den 1ste August 1908

Morgenmaaltid ca. Kl. 8½ Fm: Kaffe, The, Brød, Smør, blødkogte Æg, Skinke for ialt 12 (tolv) Personer.

Hvis Forholdene tillader det, anses det af Hofmarskallatet for mest praktisk, at Serveringen foregaar i Stationens Ventesaal; men Serveringen for de kongelige Damer og Hofdamen (ialt 4 Kuverter) bør i alt Fald kunne bringes ind i Vognene.

Maden skal leveres af Bane-gaardsrestauratøren, og Betalingen ønskes afgjort paa Stedet, hvorfor det bedes foranlediget, at Regning holdes i Beredskab.

Stationen bedes i Overensstemmelse hermed træffe nærmere Aftale med Restauratøren og meddele hertil, hvorledes Sagen ordnes.

Tjenerskabet skal sørge for sin egen Bispisning, men der er fra Hofmarskallatet udtalt Ønske om, at der gives Tjenerskabet Lejlighed til at skaffe sig Fødemidler paa Stationerne.

(Ligelydende Brev til Skjern Station vedr. Fredag den 31. Juli 1908. Tidspunkt dog Kl. 7.30.)

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

25-7-1908

Vejen Station

Kongetoget, der efter nu modtagen Meddelelse vil faa Ophold paa Vejen Station fra 5.40 Em. den 29. til 8.40 Fm. den 30. ds. skal i det Tidsrum, det ikke tjener til Ophold m.m. for de kgl. Herskaber, underkastes en saavel ud- som indvendig grundig Rengøring.

Medens Rengøringen af Salonvognene sker ved Maskinafdelingens Foranstaltning, bedes Rengøringen af de øvrige i Toget værende Vogne (3 AS og 2 lange Pakvogne) foretaget af Stationen, der bemyndiges til

at antage det hertil nødvendige Ekstrapersonale.

Den udvendige Rengøring bør saavidt muligt foretaget ved Af-tørring.

Det til Rengøringen nødvendige Materiale bedes i betimelig Tid rekvireret herfra.

Til Rengøring af Toiletrum-mene følger en Rengøringskone med Toget herfra.

25-7-1908

Trafikbestyreren i 3dje Kreds.

Som det vil være Hr. Trafikbestyreren bekendt, skal der i Kongetoget fra Fredericia den 29de ds. Kl. 4.35 Em. benyttes 2 af de i Jylland værende AS-Vogne.

Forsaauidt disse Vogne ikke kort forinden deres Anbringelse i Fredericia er blevet støvsugede, vilde man anse det for ønskeligt, at Vognene senest Natten mellem den 26de og 27de ds. anbragtes i Vamdrup for at blive støvsugede der.

Er Vognene for ganske nylig rensede, eller er det ikke muligt at anbringe dem som ovenfor nævnt, skal man anmode om, at de paa Deres Foranledning leveres i Fredericia senest Natten mellem den 28de og 29de ds.

Kredsen anmoder om at faa meddelt, hvorledes Vognene derefter indgaar hertil.

(Do Brev til Trafikbestyreren i 1. Kreds vedr. 1 Stk. AS-Vogn derfra).

25-7-1908

Vejen Station.

Under Kongefamiliens Ophold i Vejen den 29de og 30te Juli ønskes serveret følgende Maaltid for Herskaberne:

Onsdag den 29de Juli 1908
ca. Kl. 9 Em: Aftensmad, Øl, The, Brød, Smør for 6 Personer.

Torsdag den 30te Juli 1908
ca. Kl. 8 Fm: Kaffe, The, Brød, Smør, blødkogte Æg, Skinke til 6 Personer.

Hvis Forholdene tillader det, anses det af Hofmarskallatet for mest praktisk, om Aftensmaaltidet den 29de ds. og Morgenmaaltidet den 30te ds. serveres i Stationens Ventesaal, ellers maa det serveres i Vognene.

Maden skal leveres fra det bedste Hotel paa Stedet.

Fredag d. 31. Juli 1908

5) Kongetog Kl. 8.10 Fm. Skjern-Herning Ank. 9.40 Fm. fremført af 2 A-Maskiner.

6) Kongetog Kl. 10.55 Fm. Herning-Skjern Ank. 11.40 Fm. Videre Kl. 12.05 Em. Sj-Rj.

Tog 990 medgives Forspand Sj-Sd (Sd-Maskinen af Kongetoget).

Esbjerg Maskinen af Kongetog 6 fremfører Tog 5012 Sj-Es. Den i Særtogsanmeldelse Nr. 71 beordrede Forspandsmaskine for Tog 1021 Es-Sj d.1/8 bortfalder.

Kongerejsen er officiel.

Ankomst- og Afgangstationer udsmykkes.

Særtogsanmeldelse vil først kunne udsendes Natten mellem førstkommande Mandag og Tirsdag.

Ib V. Andersen

Anvendte forkortelser:

Vn = Vejen

Lk = Lunderskov

Es = Esbjerg

Fa = Fredericia

Sd = Skanderborg

Sj = Skjern

Hr = Herning

Rj = Ringkøbing

LOKO OVERBORD

Den 21. november 1979 gik MZ 1445 og 1455 til bunds i færgeleje 3 i Korsør sammen med 2 tankvogne. Berlingske Tidende

omtalte i forbindelse med uheldet, at noget lignende var sket før, nemlig i Orehoved, og der fulgte en kort beretning om dette uheld i forbindelse med reportagen om de 2 MZ'ere. Her er en lidt udførligere beretning om uheldet i Orehoved.

Den 26. oktober 1908 tidligt om morgenen lå stationsforstanderen og sov fredeligt, men blev vækket temmelig brat, da Berlinerekspresen passerede hans vinduer under kraftig bremsning og med temmelig voldsom larm.

"Det går aldrig godt", tænkte stationsforstanderen, der straks stod op og begyndte at klæde sig på. Dette var han ikke færdig med før et bud ankom og meddelte, at eksprestogets maskine var kørt i vandet. Maskinen var K 530. Stationsforstanderen skyndte sig ned til færgehavnen, og på vejen derned mødte han lokomotivføreren, der drivvåd var på vej op til remisen. Det første han sagde var: "Jeg er blevet våd!". Dette fremgik klart af lokomotivførerens udseende, og bemærkningen skulle være ret overflødig, men må vel skyldes den noget chokerede tilstand han var i. Årsagerne til uheldet var flere. Lokomotivføreren havde ikke kørt på strækningen før; der var et stærkt fald ned mod Orehoved, som lokomotivføreren måske bremsemæssigt har overvurderet noget, samt at det var efterår og sporet var garneret med nedfaldent løv, hvorfra noget havde sat sig fast mellem bremseklodserne og hju-

let, og da bladene samtidig var våde, bevirkede det, at bremsningen var næsten virkningsløs - det sidste stykke havde toget næsten kørt i slæde.

I Orehoved var der en stoppeklods eller -bom for enden af det spor - forøvrigt hovedsporet - hvor K 530 kom med toget. Bag stopperen var en 5-6 m lang og vel 1 m høj vold, lavet af kampesten, der var stablet op og mellemrummene var fyldt med jord. Maskinen sprængte stopperen, fejede sten og jord til side og kørte i havnen.

De diverse stoppeindretninger havde dog gjort deres virkning, idet de havde taget så megen fart af toget, at det kun var selve lokomotivet, der gik til bunds, mens tenderen blev stående på land efter at koblingen og andre forbindelser mellem loko og tender var blevet sprængt.

Det ejendommelige var, at de rejsende faktisk intet havde mærket; kun i postvognen skete der mindre forstyrrelser. Denne var første vogn efter tenderen. Man må gå ud fra, at breve og pakker blev effektivt blandet, så en ny sortering måtte finde sted. Da lokomotivfyrbøderen så at det nu var ved at gå galt, sprang han af maskinen, medens lokomotivføreren gik ned med sit lokomotiv - som en anden kaptajn på et forlist skib. Det var altså ikke underligt, at han kunne fastslå kendsgerningen om, at han var blevet våd. Han havde dog åndsnærværelse nok til, efter at han



var kommet op til overfladen igen, at svømme hen efter sin kasket, der vippede lystigt på havnens bølger, inden han atter bjærgede sig op på det tørre.

Alt i alt kan man sige, at uheldet havde haft milde følger. Ingen var kommet noget til. Forsinkelsen af toget var minimal, men uheldet blev en dyr historie for DSB. Ligesom i Korsør nu i 1979 måtte man rekvirere en stor kran, nemlig Orlogsværftets med tilhørende mandskab. Kranen kunne ikke sejle ved egen kraft, så man måtte også leje en bugserbåd til dette arbejde. Hertil kom at man også måtte have fat i nogle dykkere.

Da alt grejet var vel ankommet tog man fat på bjergningen. Først gik dykkerne ned og fastgjorde stærke jernkæder omkring lokomotivet, hvilket tog en rum tid. Man skulle også have fat i trucken, der var faldet af under forliset og var - hvor ejendommeligt det end lyder - trillet henimod havnemundingen. Den fiskede man op først og satte på spor igen. Så kom turen til K 530 og det varede ikke længe, før det var oven vande. Den ledende fra Orlogsværftet foreslog da, at man satte trucken på igen, når lokomotivet alligevel var hejst op. Man rullede trucken ind under maskinen og sænkede den øvrige del af maskinen ned på plads, og lokomotivet var igen intakt. En maskiningeniør fra DSB synede nu lokomotivet og fandt, at det ikke var mere

skadet, end at det på egne hjul kunne rulle til værkstedet omgående.

Der blev selvfølgelig indledt forhør. Lokomotivføreren var - som nævnt - helt ny på strækningen og det forlød, at han slet ikke skulle have ført toget. En anden fører havde bedt ham om at bytte med sig. Lokomotivmesteren der havde givet tilladelse til bytningen fik en næse. Føreren af K 530 fik en bøde, der kort efter blev ham eftergivet. Årsagen var bl.a., at man havde konstateret, at alle haner og ventiler stod som de skulle, der var altså ikke lavet nogle fejl ved betjeningen af maskinen, og at lokomotivfyrbøderen desuden kunne erklære, at lokomotivføreren havde gjort alt, hvad han overhovedet kunne for at standse toget. Han havde bevaret åndsnærværelsen til det sidste og havde endda opfordret fyrbøderen til at springe af, inden de kørte i havnen. Da man ellers ikke havde andet end godt at sige om førerens tidligere færden, slap han altså temmelig billigt, og det selv om farten nok efter forholdene med visse løv og våde blade havde været noget høj.

J.G.

Foto side 84 og 85 viser bjergningsarbejdet i Orehoved havn i oktober 1908. Billederne er affotograferet fra Rigsarkivet.

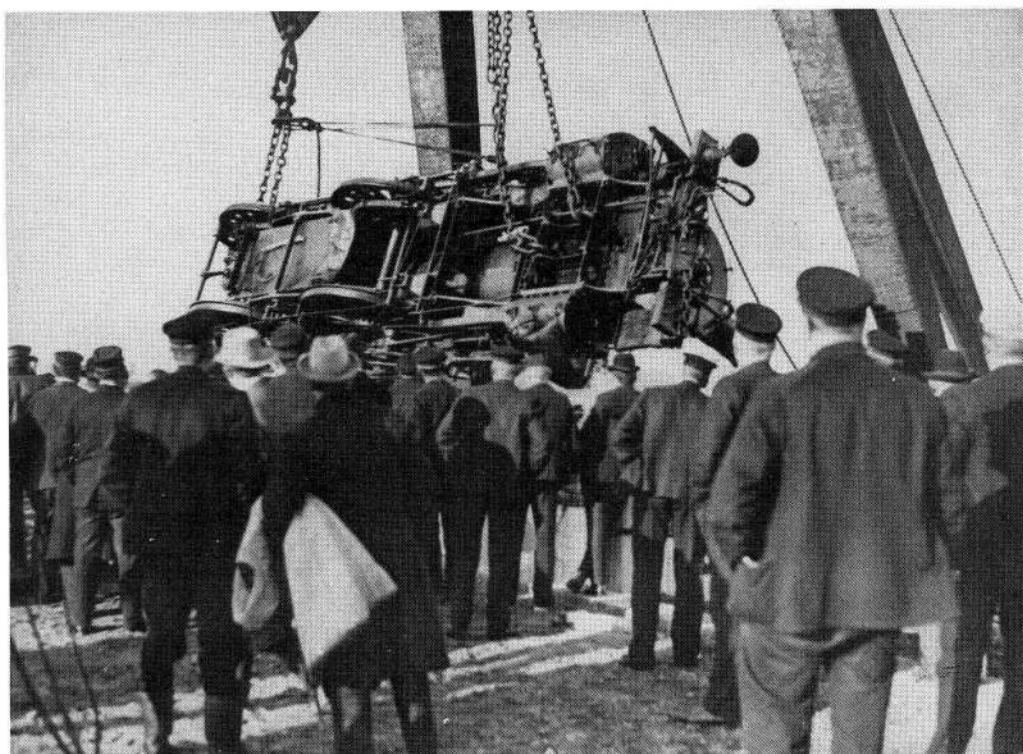
DEN TABTE ØLVOGN

En jernbanevogn (godsvogn) med sin last, 250 kasser tomme flasker, er solgt for 100 kr. Hvordan dette gik til, kan læses her.

Natten mellem den 19. og 20. november 1924 var der en yderst stærk tåge over Storebælt, sigtbarheden var lig nul, og alle skibe brugte derfor tågehornet for at advare hinanden. Færgen CHRISTIAN IX skulle overføre tog 49, afteneksprestoget fra København med normal ankomst kl. 1.04. Det var noget forsinket, nok på grund af den stærke tåge, hvilket igen bevirkede, at CHRISTIAN IX, der skulle afgå med dette togs vogne kl. 1.27, kom 10 minutter for sent afsted.

På sædvanlig måde bakkede færgen ud af Korsør havn for at svaje. Alt gik planmæssigt og færgen svajede under brug af tågesignaler. Ganske kort efter at denne manøvre var forbi, og kursen var sat mod Nyborg, lød der et ordentligt brag.

CHRISTIAN IX havde ramt færgen SJÆLLAND, der var på vej ind til Korsør med godsvogne fra tog 2010. Også denne færge havde brugt tågesignaler, men alligevel blev den observeret så sent, at et sammenstød var uundgåeligt. SJÆLLAND, der var noget lavere end CHRISTIAN IX, fik skanseklædningen knust i forstavnen samt nogle konsolstivere forvredet samtidig med at bovportene blev slået ind. Det kraftige stød, da færgerne



ramte hinanden, forplantede sig til godsvognene og en af dem sprængte sine surringer, løb frem og knækkede stopbommene. Trods dette fortsatte den og røg udenbords. Et øjeblik lå den i vandoverfladen, hvorefter den gik til bunds med sit indhold. Også nogle af de andre vogne ombord på SJÆLLAND blev afsporet, men de blev dog ombord.

Skaderne på SJÆLLAND var alvorlige nok, men dog ikke værre end at man mente, at man kunne reparere dem mens færgen var i drift, og da skaderne ikke indvirkede på dens sødygtighed, blev færgen sat i drift igen samme dag. Det første man fik gjort var dog at sætte en interimistisk stoppebom op, - man skulle ikke have flere vogne udenbords.

CHRISTIAN IX var værre tilredt. Fordækket var blevet løftet en smule og dele af forstavnen blev knust. Hele venstre bovport blev revet ud, hvorved der fremkom et stort hul lige på det sted, hvor der fandtes en styremaskine.

Vognene på færgen fik sig en ordentlig rystetur. Færgen havde 2 spor, på det ene stod de tre sovevogne, der skulle til henholdsvis Randers, Tinglev og Esbjerg. På det andet stod en Em-, en Dk- og seks ilgodsvogne. Ved sammenstødet sprængtes surringerne og begge træk kom i bevægelse, og hvor sporene mødtes pressedes vognene imod hinanden. Sovevognen til Randers ramte Em-vognens bageste skydedør, hvorved denne vogn afsporedes med forreste truck. Sovevognen hældede og de 2 forreste hjul på trucken gik over skinnekanten, de øvrige 6 blev på sporet, mens vognkassen blev løftet af tappen på den forreste truck. Til alt held blev den hængende med et hjørne støttet på siden af Em-vognen, men med ret stærk hældning over mod overbygningen på færgen.

Kun én person kom til skade nemlig en dame, der brækkede armen. At ikke flere kom til skade, må betegnes som yderst heldigt. I aviserne kunne man læse, at mandskabet tog situationen koldt og roligt og at der ikke var tilløb til panik blandt passagererne.

Begge færger returnerede til Korsør. Som nævnt tidligere kom SJÆLLAND ud at sejle igen samme dag, mens CHRISTIAN IX måtte sejle til Nakskov Skibsværft til reparation. Denne blev anslået at ville komme til at koste 20.000 kr., ja det var dengang, hvor priserne var anderledes; 20.000 kr. blev anset for en betydelig sum i de dage. Man håbede på at færgen ville

være klar til at sejle igen på Storebælt inden juletrafikken.

Der blev selvfølgelig afholdt søforhør. Retten afsagde kendelse om, at uheldet måtte karakteriseres som hændeligt. Men både hos DSB og i pressen drøftede man i den nærmeste tid om det var muligt at sikre vognene bedre ombord på færgerne med en bedre og stærkere surring af vognene.

Den godsvogn, der gik overbord og som senere sank, gav man sig straks til at lede efter - den kunne jo ligge på en vanddybde, der kunne afstedkomme fare for færgerne. Den blev også ret hurtigt lokaliseret, hvorefter man lod fyrskibet ARGUS sejle til Korsør for at hæve vognen. Den blev imidlertid ikke hævet af ARGUS, hvorfor ved jeg ikke. Det var en Za-vogn, som tilhørte Carlsberg og som var på vej til bryggeriet med tomme flasker.

Vognen må imidlertid have ligget på bunden af Storebælt på et sted, hvor den ikke kunne genere færgerne. I næsten 1½ år var der stille om sagen; dog havde man ikke glemt den hos DSB, for det forlyder pludselig, at DSB har solgt vogn + last for 100 kr. til en entreprenør i Nyborg. Man må gå ud fra, at Carlsberg på dette tidspunkt har fået erstatning.

I juli måned 1926 begynder entreprenøren at bjærge godset: 250 kasser med tomme flasker, hvoraf flaskerne i de 150 endnu var hele og stadig kunne anvendes - tal så ikke om genbrugsflasker, det kendte man altså allerede i 1926. Da flaskerne var bjærget, begyndte man så at hive vognen op, men det måtte ske ved, at en dykker skar den i passende stykker.

I tillægget til driftsmateriellet (tillæg D 1 - juli 1926) står anført, at litra Za 99551 tilhørende Carlsberg-bryggerierne er udrangeret. Da det er den eneste Za-vogn fra Carlsberg, der i lange tider blev udrangeret, er der vist ikke tvivl om, at det er vognen fra Storebælt, der her er tale om.

Efterskrift: Litra Za omhandlede 10 vogne, nr. 99.551-99.560. Det var en hvidmalet lukket godsvogn med bremsehus. På siden var påmalet "CARLSBERG ØL". De havde hjemsted på Frederiksberg, lastede 12,5 t og vejede 12,7 t. Den forliste vogn var bygget i 1919 hos Wismar og blev altså kun 7 år gammel, og af de 7 år tilbragte den over 1½ år under vand.

J.G.

Vi Bygger

AF 93, CM 2203 m.fl.:
Model contra forbilleder.

I SIGNALPOSTEN 16. årgang, nummer 4, december 1980, har Allan Hansen publiceret to H0-tegninger, forestillende DSB ltr. AF 91-92 og CM 2203-2204. Der fulgte ingen yderligere forklaring med om vognenes forhistorie eller senere skæbne, hvilket ellers nok ville være af interesse for den modelbygger, der måtte sætte disse vogne i drift ved sit selskab.

I 3-4 år har jeg haft én af hver af disse vogne i drift, og skal nedenfor først beskrive modellerne i al korthed og derefter oprulle de konflikter mellem forbillede og model, der har vist sig for den ene types vedkommende.

AF 93 (model)

AF 93-94 havde 6 kupeer á 2100 mm i modsætning til AF 91-92, der har 2 kupeer á 2100 mm og 4 á 1900 mm, men anvendelsen som AF-vogn var den samme: 1. kl. vogn i større hurtigtog.

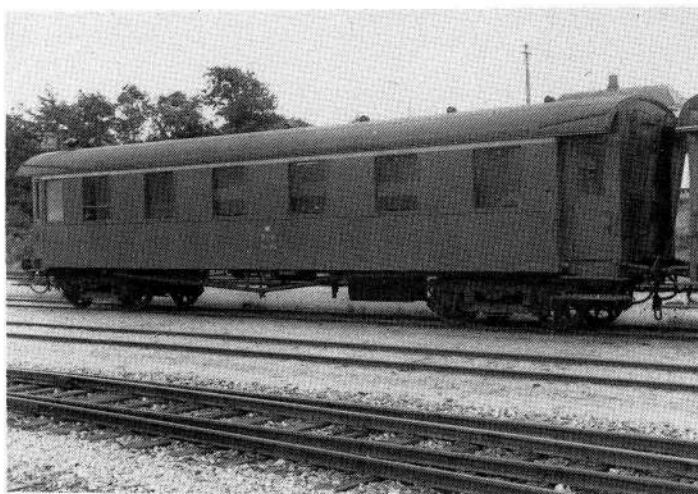
AF 93 er fotograferet i juli 1964 i Varde i sin sidste bemaling uden stafferinger, men med den gule 1.kl. stribe over vinduerne (som indført efter 1957). Til gengæld mangler et-tallerne på vognsider og døre, og man aner, at vognen har kørt sin sidste tid som 2. kl. vogn.

I 1957-58 byggede jeg en AC-vogn af et EGC-byggesæt. Den kørte indtil 1960, hvor aktiviteten på det daværende anlæg ophørte.

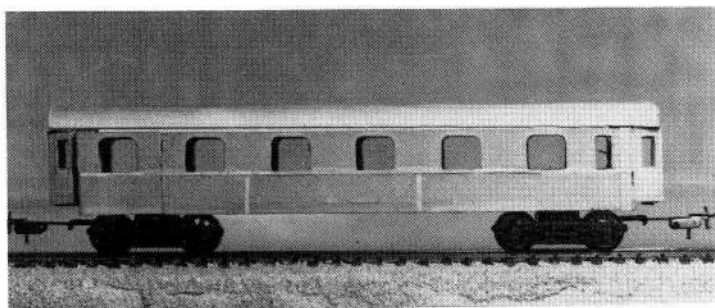
I 1964 blev vognkassen afkortet til en AF og fik desuden nyt tag, og der kom nye gavlpertier af karton. Omkring 1973 var byggeriet nået frem til den viste prøveopstilling, hvor vognkassen midlertidigt er monteret på Bodan-bogier.

1977 blev vognen færdigbygget til et stadium som vist og indsat i driften. Vognen er i skrivende stund endnu ikke endeligt afleveret fra værkstedet, blandt andet mangler montering af akkumulatorbatterier og rettelse af fejlplaceret et-tal.

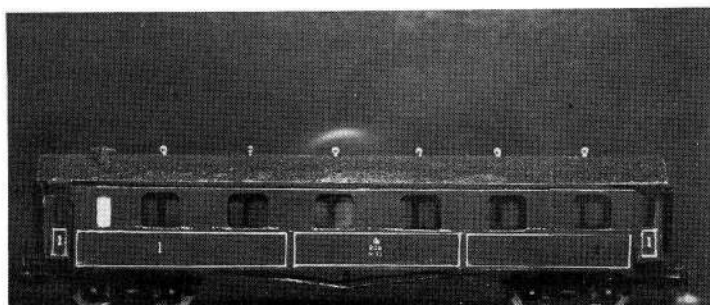
Som andre vogne bygget af EGC-sæt består vognkassen af en træbund, sider af 1 mm krydsfiner, indergavle af 5 mm krydsfiner og tagprofil i fyrre-



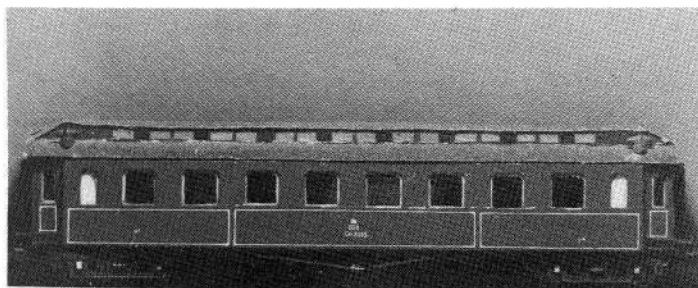
AF 92 i Varde, juli 1964



AF 93, prøveopstilling af afkortet AC-vogn på Bodan-bogier.



AF 93 næsten færdig, december 1980



CM 2203, september 1979

træ, mens kartongavlne ikke er originale. Dertil kommer harmonikaer fra Model & Hobby, Lima-bogier med korrekt akselafstand 2,1 m, men af forkert type, pufferplanker fra Riva-

rossi-personvogn, tagventiler fra Nyboder Hobby, og tagbeklædning af smergellærred. Undervognsarmeringen er limet sammen af tynde plaststrimler og knækker jævnlige.

Indretningen består af AC-vognens sæder, allerede dengang forsynet med ørebakker, og mellemvæg af karton.

Vognen er malet med Humbrol mat nr. 22, iblandet lidt sort, og derefter strøget med blank klar Humbrol. Påskrifter og staffering i gul blank Humbrol og påført med små tuschpenne henholdsvis ridsefjeder.

Forbilledet mistede stafferingen i tidsrummet 1952-56.

AF 91-92 (forbillede)

A. Hansens tegning viser to vogne ud af en større serie oprindelig ens vogne, der i tidens løb blev ombygget mere eller mindre til mange forskellige små vogne af flere forskellige litra. Vi gør en lang historie kort og koncentrerer os om AF 91-92:

Vognene er bygget af Scandia i 1908 som kombinerede I & II kl. vogne litra AN med 2 kupeer I kl. á 2100 mm, 4 kupeer II kl. á 1900 mm og 1 toilet i II kl.-enden. Der var pladebeklædt vognkasse, vinduer med trærammer, og et ret fladt tag med tagrytter.

I 1934-35 blev AN 367-368 ombygget med nye vinduer og hvalvet tag og et udseende som på A. Hansens tegning. Det kan være én af disse vogne, der blev afsporet i Hedehusene i 1936, og som ses i samme nummer af SIGNALPOSTEN på side 182 øverst.

1941 blev vognene omlitret til AF 91-92 og var endnu på det tidspunkt rene I kl. vogne, hvilket de havde været lige fra ombygningen.

AF 91 blev i 1951 nedsat til fællesklasse og fik litra CML 2291, men var ellers uændret. Udrangeret i 1957.

AF 92 blev i 1945 ombygget til kombineret I. og fællesklassevogn litra AT 204 med 2 kupeer I kl., 4 kupeer fællesklasse og toilet på fællesklasse, men ikke på første klasse. Der kom delte vinduer med aluminiumsrammer, og udseendet blev ganske som ved AT 208-221. Fra 1960 blev vognen ren II kl. med litra CML 2269 indtil ud-rangering omkring 1964.

CM 2203 (model)

CM 2203 er opbygget af undervogn og bogier fra en Lili-put-kupevogn, hvis vognkasseskabne er omtalt i SIGNALPOSTEN, 6. årgang, nr. 4, side 122 ff. Vognkassen består desuden af en ekstra bund af cigarkassetræ, samt sidevægge og indergavle fra et ufuldstændigt EGC-sæt til en tagrytter-CM. Siderne afkortet fra 9 til 8 kupee-

er som tegning, vinduernes trærammer udskåret i karton og malet med shellak, endeperroner i karton, undervognsdetaljer og armering som ved AF-vognen. Indretningen består af sæder fra et EGC dobbeltsædeprofil og har oprindeligt været anvendt i en senere ophugget "spids-CM", hvis oprindelige bund stadig eksisterer og er ved at få ny vognkasse. Taget er fra en Lima-model af en hollandsk lokaltogspersonvogn og er gjort smallere ved at save 2 mm af i midten; tagrytteren er af træliste og vinduer og jalousier er malet på. Vognen blev færdig i 1977.

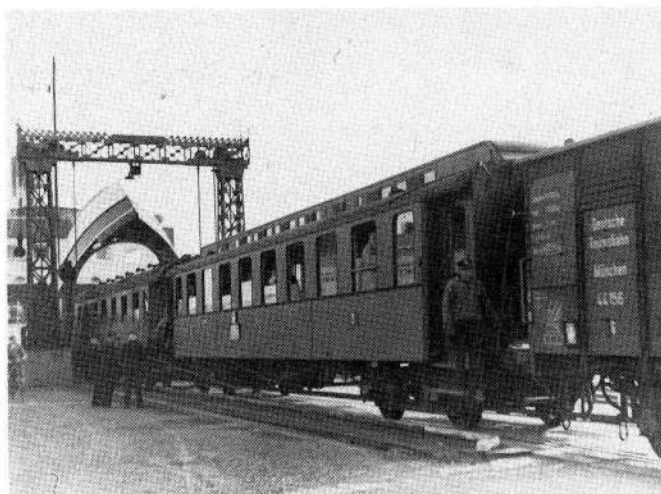
Modellen, som ses på foto, er i god overensstemmelse med A. Hansens tegning (bortset fra lidt yderligere placerede bogier), og vinduernes proportioner er korrekte i modsætning til tegningens, der er lidt for flade og brede. Vognen blev afgivet til drift 7. oktober 1977 efter dog at have været indsat i påsketrafikken samme år.

Både tegningen af CM 2203-2204 og modellen af CM 2203 har den ikke uvæsentlige fejl, at de ikke helt ligner forbilledet. Det har vist sig, at CM 2203-04 allerede fra leveringen havde spejlglasruder og ikke vinduer med trærammer. Udseendet bliver derfor noget anderledes, og vognens karakter i det hele taget en anden. Det vil nu derfor være rimeligt at se lidt nærmere på forbilledet.

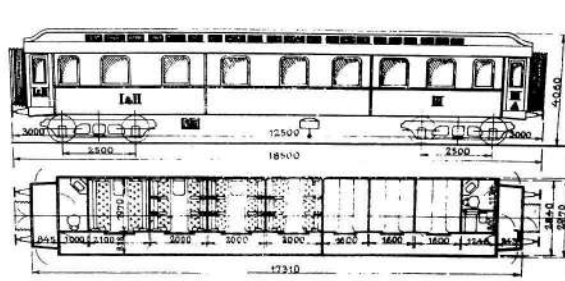
CM 2203-04 m.fl. (forbillede)

I 1912 leverede Scandia til brug for forbindelserne København-Hamburg og København-Berlin via Gedser ialt 7 bogiepersonvogne: 4 kombinerede I, II og III kl. sidegangsvogne litra AT 261-264 og 3 III kl. sidegangsvogne litra CT 1283-1285. Disse 7 vogne var de første ved DSB med spejlglasruder i kontrast til de ellers almindeligt anvendte vinduer med trærammer; der var desuden håndliste af messing i sidegangen, klapborde i kupeerne, pladsnumre, tyske slutsignaldere, elbelysning, vacuum- og trykluftbremse og i det hele taget alt det udstyr, der hørte til moderne veludstyrede personvogne til international trafik. Hver vogn havde 2 toiletter og 1 togførerkupe, og CT-vognen yderligere et pissoir i vognhalvdel modsat togførerkupee.

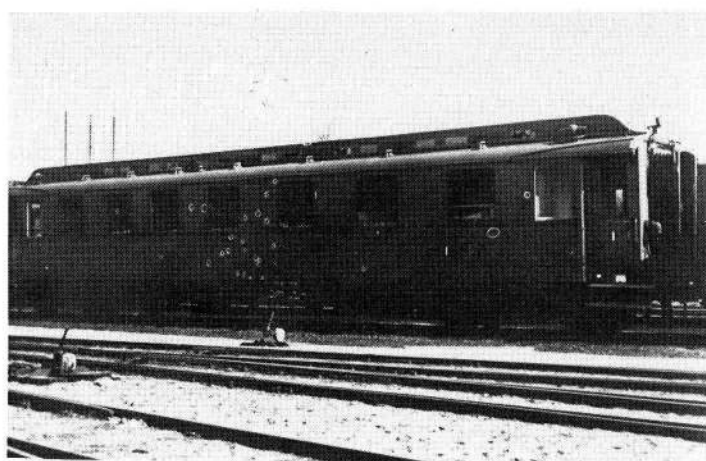
Både AT og CT løb oprindeligt (d.v.s. fra 1912) København-Berlin og København-Hamburg, men anvendelsen ændredes noget efter en pause under 1. verdenskrig og var ikke helt så



Vestlige færgeleje i Gedser en dag i 1934. Færgen er DANMARK, og efter godsvognen følger først CT-vogn og derefter tysk AB4u, begge fra Hamburg (foto: T. Nellemann)



Skitse af AT 261-264 i oprindelig udformning (DSB driftsmaterielfortegnelse)



ASM 193 efter luftangreb 26/3 1945 (SAG arkiv)

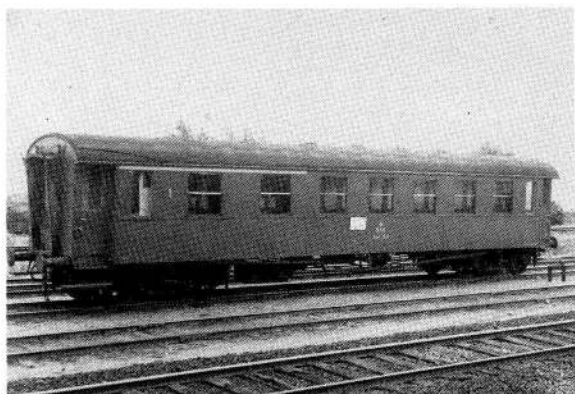
enkel. En nærmere redegørelse for vognløb på Gedser-ruterne falder uden for rammerne her, blot skal det siges, at pladsforholdene på færgerne ikke tillod anvendelse af længere vogne, og at det iøvrigt altid var et større puslespil at få placeret de gennemgående vogne på færgernes disponible sporplads. Et puslespil, hvor hver centimeter talte med.

AT-vognene så oprindeligt ud som vist på den lille skitse. Fra 1932 blev vognene tidvis fortrængt fra Gedser-ruterne af de nye stålvogne litra AU, mens CT-vognene fremdeles anvendtes i løb København-Hamburg. Hverken AT eller CT har været anvendt i Jylland og på Fyn.

Efter ibrugtagning af Storstrømsbroen i 1937 og de deraf følgende ændringer i udlands-



Specialvogn 765 ex CO 2763, Tåstrup, januar 1974. Vognsiden er blå forneden og grå foroven, gavlparterne blå.



ASM 194 efter sidste ombygning, Fredericia, august 1965

trafikken blev AT-vognene nødvendigt ombygget til motorbivogne litra BNM, fra 1941 ASM 191-194, med 2 kupeer I kl. og 5 kupeer fællesklasse, og med koblingsdåser for styrekabel til brug mellem MO- og MP-vogne, se foto. I 1952-53 skete en gennemgribende ombygning af vognene, se foto, og de kørte derefter i Jylland-Fyn indtil slutningen af 1960'erne, mere eller mindre ændret til rene II kl.-vogne, litra CMZ i de sidste år.

CT-vognene blev i løbet af perioden 1938-44 ombygget til midtergangsvogne litra CO 2761-2763 og indsat i trafikken på Sjælland. De udrangeredes i slutningen af 1960'erne, men én blev til udstillingsvogn i blå/grå farve og holdt ca. 10 år endnu.

Konklusion

Både A. Hansens tegning og min model af CM 2203 er således forkerte, da vinduerne ikke skal have trærammer.

Hvis man er strengt "periodetro" kan CM 2203 ikke anvendes på modelbaner, der kører efter 1944, for fra det år eksisterede vognen ikke mere. Hvis man ønsker at vise en bestemt

tidsperiode på sit anlæg, skal man være opmærksom på, at visse mere specielle vogntyper måske ikke har eksisteret i den pågældende periode.

For en ordens skyld skal jeg lige nævne, at jeg ikke selv er særlig konsekvent i retning af "periodetroskab", men det vil i de fleste tilfælde være en fordel at gøre sig klart, hvilke vogntyper man egentlig kører rundt med. Det er ikke helt ligegyldigt, hvad man blander sammen.

Med tak til T. Nellemann, København, for fotoudredninger og oplysninger om CT og AT og deres anvendelse, og til SAG for foto.

Jens Bruun-Petersen

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

Stort skala N-anlæg sælges stykvis meget billigt. Liste sendes mod frankeret svar-konvolut.

René Østergård
Sandved 4
6200 Åbenrå

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

LITTERATUR

SOVE- OG SPISEVOGNE I DANMARK

af John Poulsen.
Kurlands forlag.
112 sider, A5b, rigt ill.
Pris kr. 188,-
Fås bl.a. i DJK's salgsafdeling

Dette er en bog om et meget specielt emne, der får en særdeles grundig behandling. Bogen er udgivet i anledning af 75-året for sovevognsdriftens indførelse i Danmark.

Der fortælles udførligt om hele forløbet af sove- og spisevognsdriften i Danmark, herunder mange detaljer om ændringer i vognløb, i vognbenyttelse takstpolitik o.s.v.

Der er tegninger i 1:87 af alle de vogntyper, der har løbet i Danmark, med tilhørende tekniske data, og der er utallige fotografier til støtte for den, der vil bruge bogen til modelbygning.

Bogen er dyr, men emnet er som nævnt også specielt. Den anbefales på det bedste.

Holtrup

OPFORDRINGOPFORDRINGOPFORDRINGOPF

Vesttysk jernbaneentusiast ønsker forbindelse med skandinaviske ditto for udveksling af sort/hvide negativer inden for trækraft: Statsbaner, privatbaner og industribaner, smalsporede såvel som normalsporede. Skriv på tysk, engelsk eller fransk til:

Günther Barths
Postfach 123
D 405, Mönchen-Gladbach 2
Tyskland.

ORDRINGOPFORDRINGOPFORDRINGOPFOR

INSERATINSERATINSERATINSERATINSER

DANSK JERNBANE KLUB arrangerer en efterårsudflugt til Ungarn i dagene 29. august til 5 september 1981.

Det er en 8-dages tur med tog og sovevogn, samt et righoldigt program med særtogskørsel på normal- og smalspor. Sporvognskørsel og industribane- samt museumsbane-kørsel.

Pris ca. kr. 3.250,-.
Udførligt program tilsendes mod frankeret svar-konvolut fra DJK's sekretariat:
O.G.E. Meyer
Glaciset 27
2800 Lyngby.

ATINSERATINSERATINSERATINSERATINS

Adams Hjørne

BINGHAM KOBBERMINE og MAN AND HIS BREAD MUSEUM

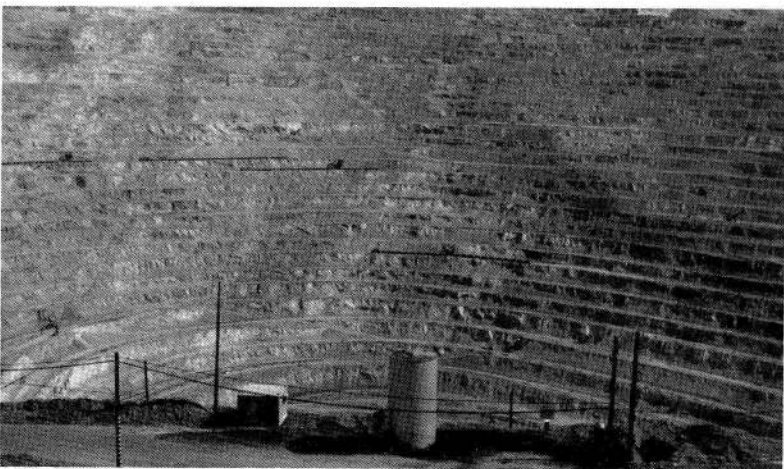
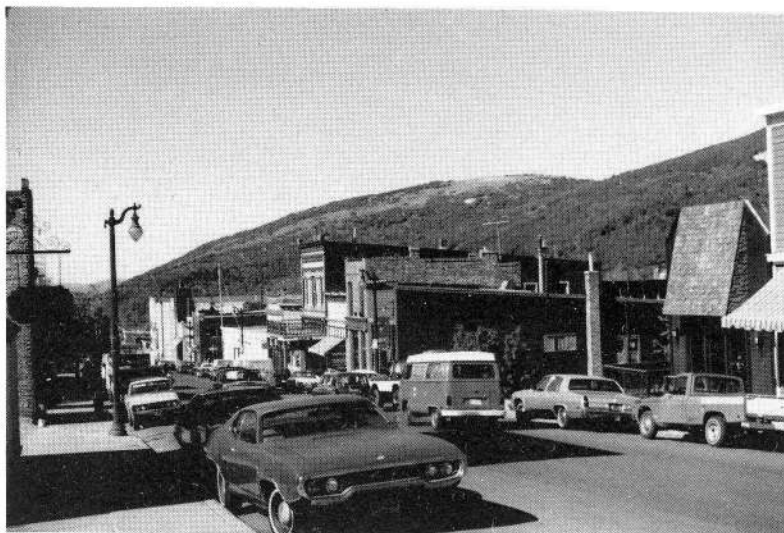
Som tidligere nævnt er staten Utah fortrinsvis bjerg- og ørkenland, men nogen landbrugsjord findes der da også, vand er der nemlig nok af. Vand vil imidlertid sige, de mængder af væde, der falder i løbet af vinteren, og som så når foråret sætter ind strømmer ned i dalene. Nu er naturen undertiden lunefuld, med enten meget våde eller helt tørre vinterperioder, med oversvømmelser eller tørke som resultat. Disse forhold er der kompenseret for ved at bygge et antal af dæmninger, således at der nu altid er vand i de rette mængder og på de rigtige tidspunkter. At markerne så må forsynes med overrislingsanlæg og græsplænerne vandes to gange om dagen for at holde dem i live er en anden historie, men forresten var det jo slet ikke det, jeg ville fortælle om.

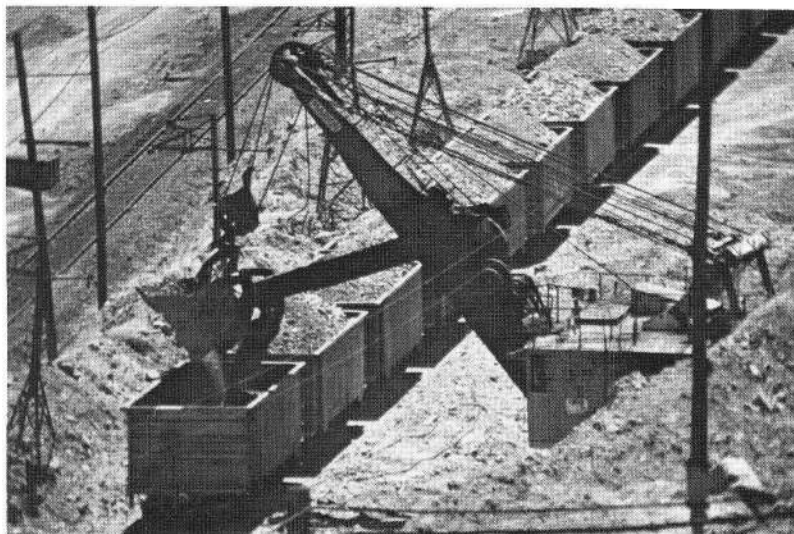
Det er i bjergene rigdomme findes, ikke altid lige let tilgængelige, og forladte og øde minebyer taler da også deres tydelige sprog om tidligere generationers trælsomme og farefulde hverdag. Når minen var udtømt, eller det var urentabelt at hive resterne ud, flyttede man videre til næste sted og nye eventyr. Bygninger med mere fik lov til at stå som de stod, og da klimaet er meget "venligtsindet" er de den dag i dag så nogenlunde velbevarede. Spøgelsesbyer kaldes de af den lokale befolkning, betragtes som turistattraktioner, eller som i nogle tilfælde, fået et nyt liv som mondæne vintersportssteder. I sidstnævnte fald bestræber man sig på at restaurere og nybygge i den oprindelige stil, og det ser da også meget nydeligt og romantisk ud.

Energikrisen og hvad dertil hører har sat ekstra skub i minedriften, kul findes der også en hel del af, og Salt Lake City er som følge heraf den by i Amerika, der har ekspanderet mest inden for de sidste åringer.

Ved bjergværksdrift forstås enten lodrette skakter der fører

ned til et system af vandretliggende grubegange, stukket ind i selve lejet, eller som dagbrydning, hvor malmlejet ligger nær jordoverfladen. I sidstnævnte tilfælde afrømmes overfladen og der arbejdes videre i åbne brud, og Bingham Kobbermine som her skal omtales, må vel siges at høre til denne kategori af miner.





Bingham Copper Mine

Utah



elleve millioner tons kobber, hvis cumulative salgsværdi udgør seks milliarder dollars, eller sagt på en anden måde, otte gange mere end de samlede guldfund i Comstock Lode, Klondike og California.

De malmholdige lejer indeholder 0,6 procent kobber (6 kg pr. ton) og for nu at få det frem, udgraves der dagligt 450.000 tons råmateriale, hvoraf de 107.000 tons er kobberholdigt. I løbet af et år udvindes der, når det går særlig stærkt, 200.000 tons ren kobber, og minneselskabet - alle afdelinger inclusive - beskæftiger omkring 7.000 kvinder og mænd.

Alle disse, lidt spredte oplysninger er plukket ud af den omdelte brochure. Jeg forventer ikke, at det vækker læsernes større interesse, men når man som jeg, stod på kanten af denne omvendte myretue, så var det nu ganske sjovt at få at vide, hvad det hele gik ud på, og det fik vi altså også.

Kobberminen er selvfølgelig en turistattraktion. På grubens rand er anlagt en udsigts-balkon, med tilhørende souvenir shop, kikkerter, og et højttaleranlæg, der fortæller om grubens historie og daglige drift. På "grydens" indvendige sider er indhugget terrasser, hele vejen ned, og på så godt som alle afsatser var lagt normalsporet jernbanespor. Disse spor var så, en fire-fem stykker ad gangen, indbyrdes forbundet med transversaler og derpå via tunneller ført ud gennem bjergsiden. Umiddelbart uden for gruben foregik den første grovsortering og de 107.000 daglige tons kobber-erts transporteredes - stadig pr. jernbane - herefter 25 kilometer til den endelige udsmelting og raffinering. Dette sidste sted, kaldet "Arthur", fik vi ikke set, men vi havde da også fået synsindtryk nok for en hel dag. Ind imellem lød der en advarende hyletone, og kort tid efter rejste der sig en støvsky efterfulgt af et dæmpet brag. Det daglige forbrug af dynamit lå omkring 30 tons, forkyndte stemmen i højttaleren.

Jeg fotograferede ivrigt, min kloge datter havde belært mig om at benytte en blønde mindre her i højderne, men da farverne på himmel og landskab også slår meget hårdt igennem, havde det været formålstjenligt med et eller andet lysfilter. Forhåbentlig er gengivelserne her i bladet ikke ringere end at det giver et nogenlunde godt indtryk af størrelsen af dette kolossale hul i jorden.

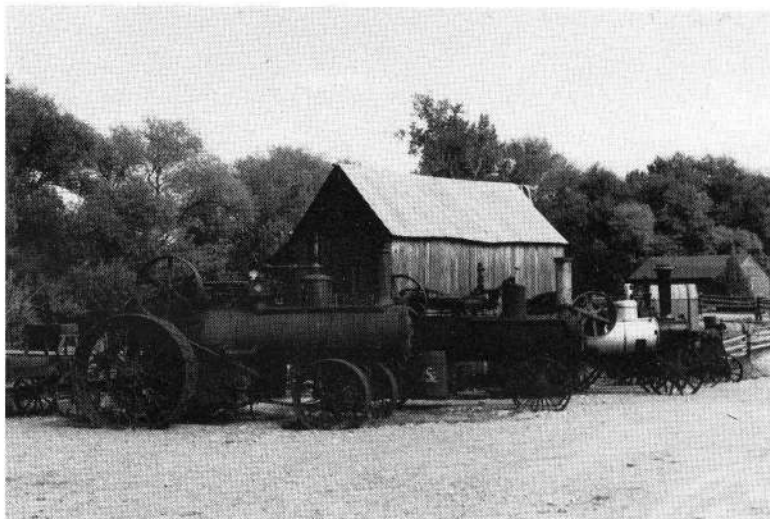
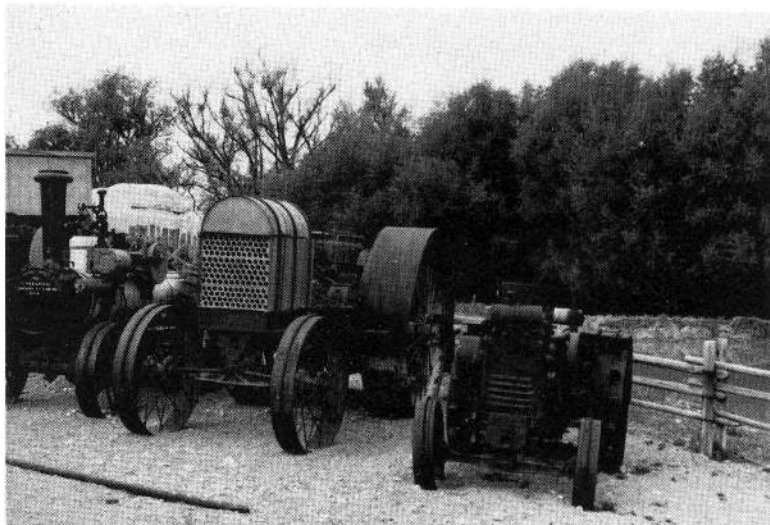
Kennecott Minerals Companys Bingham Canyon mine er verdens største menneskeskabte udgravning - 800 meter i dybden og dækker 1900 acres (= 768 hektar) i omfang. Oprindeligt var det et bjerg, der så ud

som bjerge nu en gang ser ud, men siden minen blev åbnet i 1906 er der udgravet mere end fire milliarder tons råmateriale, og således opstod dette enorme hul i jorden. I tidens løb har det betydet udvinding af over

En lørdagsudflugt blev omgivet med den største hemmelighedsfuldhed og vi havde bare at følge med. Et lille stykke før byen Logan drejede vi af fra hovedvejen, et "reklameskilt" på hjørnet fortalte os, at her lå: Ronald V. Jensen, LIVING HISTORICAL FARM - MAN AND HIS BREAD MUSEUM. Forinden da havde jeg mellem nogle bygninger øjnet nogle mærkelige tingester med store hjul, rørformede kroppe og skorsten - Lilian og Mike havde endnu en gang spillet trumf på bordet. Nå, vi kørte ind på gårdspladsen, men blev i samme øjeblik omringet af fire, meget store og meget støjende hunde, så vi blev pænt siddende hvor vi sad. En langskægget ældre cowboy dukkede imidlertid op, dækkede hundene af og lidt forstumlede stod vi ud af bilen, rakte hånd og sagde: How do you do. Svaret faldt omgående på et lidt amerikaniseret ravjydsk, at her behøvede vi skam ikke at tale engelsk, jeg hedder Svend Johansen og kommer fra Ålborg. Det var ikke første gang vi mødte personer af dansk oprindelse, dem var der mange af i Utah, men som man sikkert let kan gætte, var optakten til dette besøg arrangeret af de tre skurke i fællesskab, som et ekstra krydderi på dagen.

Svend Johansen med kone og to børn emigrerede for toogtyve år siden, oprindeligt med Australien som mål, men var altså blevet hængende i Amerika, og nu havnet som bestyrer af dette museum. Museets tilblivelse er en længere historie, som det vil føre for vidt at fortælle om i enkeltheder. Ganske kort lå initiativet hos en række interesserede mennesker af et vist format, deriblandt Ronald Jensen - også dansker - der satte penge i gården og de omkringliggende jorder, og Johansen der dengang var havearkitekt for Utah State University, fik jobbet som bestyrer. De udstillede museums- og kunstgenstande er fortrinsvis foræringer fra de omkringboende farmere i Utah og Idaho, og det må siges at være en særdeles omfattende og interessant samling, der her er stillet på benene. Der er iøvrigt det pudsige ved historien, at amerikanerne ikke smider de gamle ting væk eller hugger dem op, de er blot sat til side efterhånden som moderniseringen skred frem, plads er der jo nok af.

Restaureringen af de gamle maskiner med mere sørger Svend Johansen for, han er ikke blot en fyr med goddov i, hænderne er også skruet rigtigt på skaf-



terne, og da museet ikke blot er selvforsynende, men også "levende" i den forstand at de antikverede markredskaber indgår i den daglige drift på markerne, ja så må tingene være i orden.

Museumsbesøget var planlagt at skulle vare et par timer, men et veldækket kaffebord med hjemmebagt brød og lagkage, megen snak om gamle Danmark, et par kolde øller og familien Johansens udsøgte gæstfrihed fik alle til at glemme tid og sted. Vi var trætte og øre da vi omsider måtte bryde op, men vi var også en uforglemmelig oplevelse rigere.

ADAM

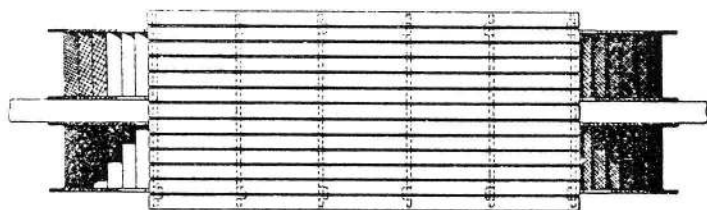
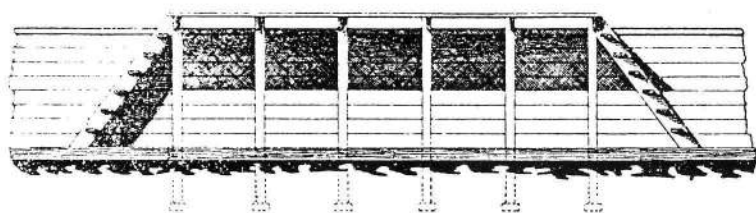


Fig. 4 Kulbænk.

delige Knaster og Revner. Alt Træværk stryges 3 Gange med Carbolineum. Gulvene i Kulgaardene belægges med Brædder eller gamle Sveller.

Hver Kulgaard forsynes med en Platform med Trappe, med en Laage og med en Vippe. Platformens Forkant lægges 5'4" fra nærmeste Spormidte."

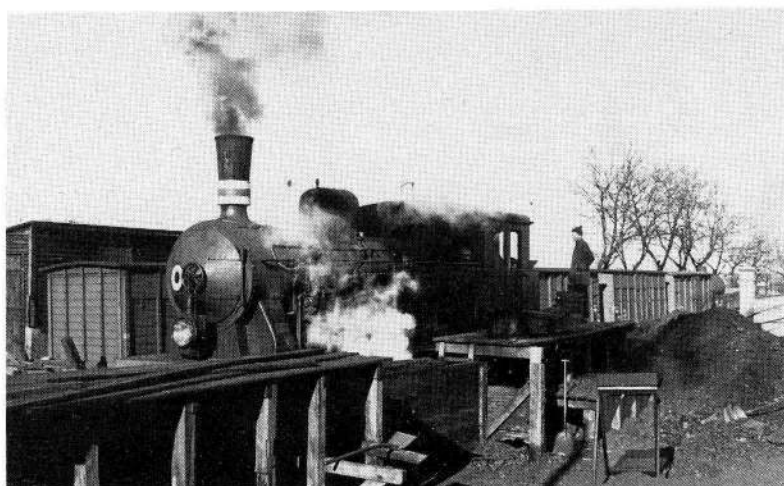
Kuludleveringen på sådanne mindre kulforsyningsstationer, skete med spande eller kurve, der fyldtes nede i kulgården og stilledes op på en 1,5 m høj kulbænk (platform) langs sporet. Fra denne kulbænk kunne kurvene hurtigt tømmes over i lokomotiverne (tenderne), når de holdt på sporet ved kulgården.

HVORFOR IKKE OGSÅ EN KULGÅRD

Vi har i et par numre beskæftiget os med henholdsvis vandtårne og -kraner. I dette nummer vil vi beskæftige os lidt med endnu en karakteristisk ting omkring damplokomotivernes forsyning med vand og kul: En kulgård.

På de stationer, hvorfra lokomotiverne udgik, var der, i dampalderen, lavet særlige anlæg for kulforsyningen. Kulforsyningsanlægget udgjordes dengang i hovedsagen af en lagerplads til kullene, den såkaldte kulgård, samt eventuelle indretninger til læsning af kullene i lokomotivernes tendere.

En kulgård bestod i sin enkleste form af en indhegnet plads, i reglen belagt med gamle overskårne sveller. Indhegningen udførtes tidligere som et ca. 1,30 m højt solidt plankeværk af træ, som skulle holde på kullene. Størrelse og udformning var naturligvis forskellig efter de lokale forhold, se illustrationerne.



NPMB, kulgården, Præstø, 1961

Således hed det f.eks. om kulgårdene på en af vore privatbaner: "Arbejdet ved Kulgaardene skal i alle Henseender udføres smukt og godt. Alt Træværket skal være af godt Fyrretræ, frit for blaa Splint, ska-

Spandene eller kurvene blev båret op ad en trappe til kulbænk, eventuelt var der dog anbragt en såkaldt kulvippe (fig. 4), der kunne lette opsætningen meget.

Senere gik man over til, i

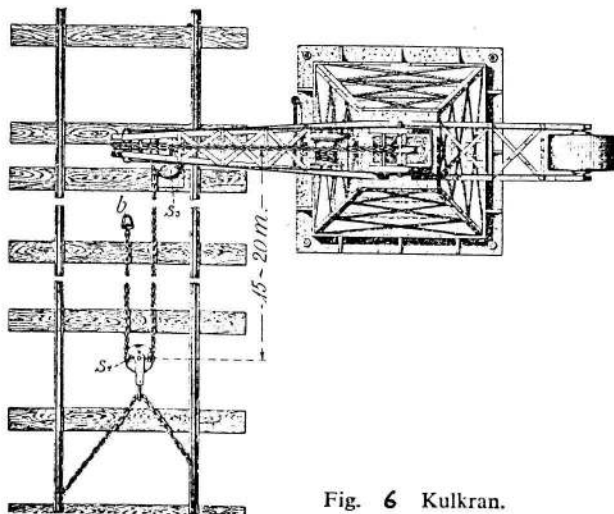
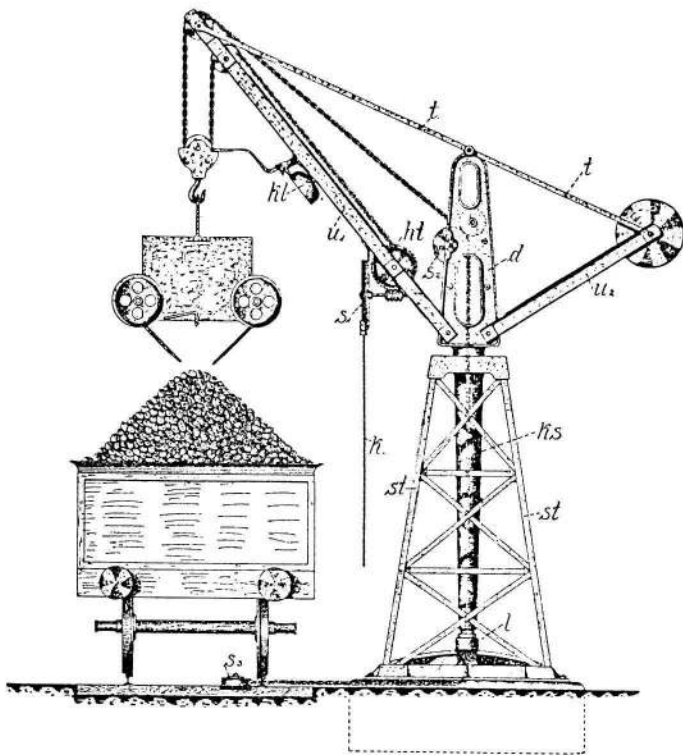
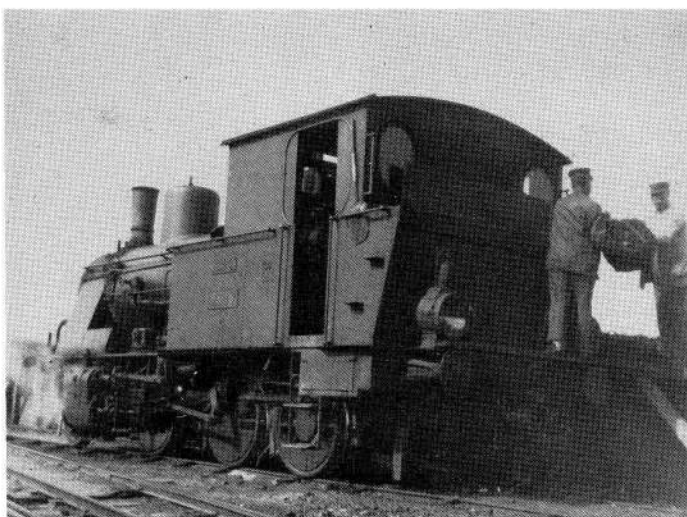


Fig. 6 Kulkran.



Kulindtagning, ØSJS 2, Stubberup

stedet for tømmer, at bruge kulgårdsindhegninger af Monierplader, d.v.s. jernbetonplader (fig. 5) anbragt mellem stolper af gamle skinner.

På større kulforsyningsstationer foregik kulforsyningen ved hjælp af en kulkran (fig. 6). Der var da som regel anbragt et smalspor i kulgården. Kullene læssedes i små kulvogne, som kunne køres hen til kranen, som hejsede vognene op og svingede dem ind over tenderen. Her tømtes indholdet, der vejede 1 ton ud. Den i fig. 6 viste kulkran var tidligere almindeligt anvendt ved DSB, og var indrettet således, at lokomotiverne selv besørgede kulvognenes ophejsning. Den bestod af den drejelige kranstamme "ks", som blev båret i lejet "l" og foroven støttedes af et fast jernstativ "st". Stativet og lejet stod på en betonblok, der var nedstøbt i jorden. Stammen bar foroven et drejestativ "d", med hvilket den var fast forbundet. Fra drejestativet udgik en udlægger "u1" for krankæden og en udlægger "u2" som bar en tung kontravægt. Udlæggernes topender fastholdtes til drejestativet ved trækbåndet "t". Udlæggeren "u1" bar kædetromlen "ht", som gennem et snekkehjul og en snekke drejedes rundt, når kædeskiven "s1" drejedes ved hjælp af den nedhængende, endeløse kæde "k". Kædetromlen tjente dog ikke til løftning af kulvognene, men kun til regulering af krankædens længde. Snekehjulet og snekken var selvspærende, det vil sige at et træk i krankæden var på grund af friktionen ikke i stand til at drive snekken rundt. Fra kædetromlen "ht" var krankæden ført over en kædeskive, der sad på udlæggerens topende, derfra ned i en sløjfe og op igen over den anden kædeskive på udlæggerens topende. Den nedhængende sløjfe bar den løse kædeskive, hvortil krankrogen var fæstnet. Fra den øverste kædeskive på udlæggeren var kæden ført over kædeskiven "s2" på drejestativet, ned gennem den hule kranstamme og hen over to kædeskiver "s3" og "s4", der var fastgjort til kulsporet. Kædeskiver-

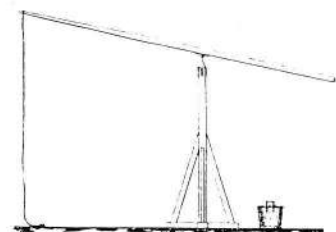
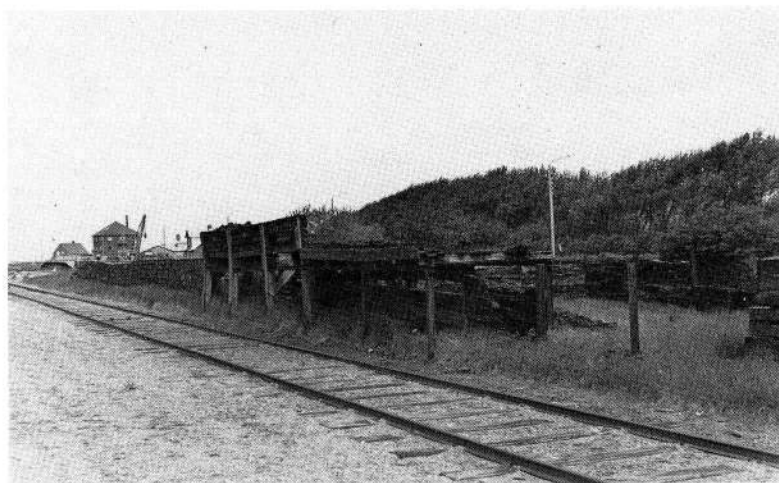


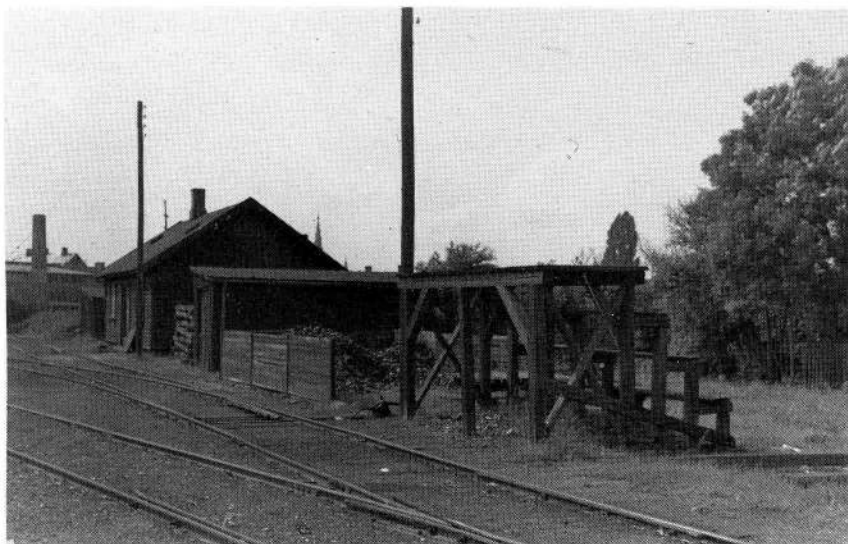
Fig. 4 Kulvippe.



TFJ, kulgården, Fjerritslev, 1963 (foto Prb.)



DSB, kulgården, Løgstør.



AB, kulgården, Amagerbro.

ne var anbragt med en indbyrdes afstand på 15-20 m.

Enden af kæden fæstnedes med en bøjle "b" til lokomotivets eller tenderens trækkrog. Anbragtes nu kulvognen i kran-krogen, og lod man lokomotivet køre frem, gik kulvognen til

vejrs. Kædens længde var afpasset således, at kulvognen kom op i den rette højde, samtidig med at tenderen var nået lige ud for kranen. Kulvognen svingedes nu ind over tenderen, hvor den tømtes ved at man åbnede to bundlemme. Det på

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

Hvem vil hjælpe mig ved at bytte med nedennævnte Märklinvogn.

Haves: 4091, 27 cm personvogn Aüm i "Pop"lakering.

Ønskes: 4092, 27 cm personvogn Büm i "Pop"lakering.

Vognen har kørt i trafik, men er fri for ridser og beskadigelser.

Erik Hjelme

Tlf. 01 - 46 10 03

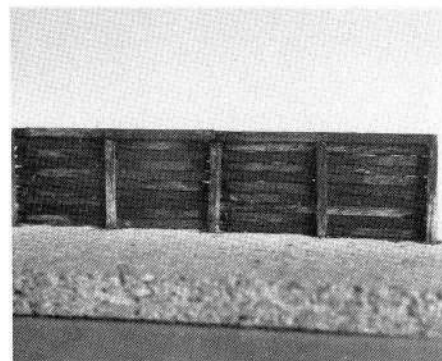
ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

udlaggeren "ul" anbragte klokkeværk "kl" ringede når kulvognen var hejst til vejrs, hvorefter lokomotivføreren standsede lokomotivet.

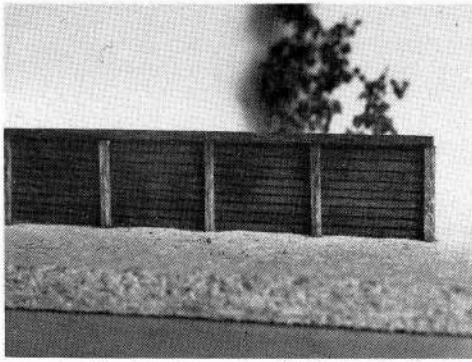
Da fyldning af et lokomotivs tender på denne måde kunne tage en del tid som følge af at lokomotivet måtte køre frem og tilbage flere gange, blev i tidens løb adskillige af disse kraner forsynet med et elektrisk drevet kranspil, anbragt på drejestativet.

Ser vi på den modelmæssige side, kan de små, gamle typer kulgårde laves meget livagtigt af tændstikker, som indfarves med f.eks. mørkebrun bejdse eller carbolineum (solignum eller lignende). Tændstikkerne kan nu limes sammen, enten i små sektioner som sættes sammen på det blivende sted på anlæget, eller man kan anbringe stolperne på anlæget først, og så lime de mellemliggende planker op der (fig. 7).

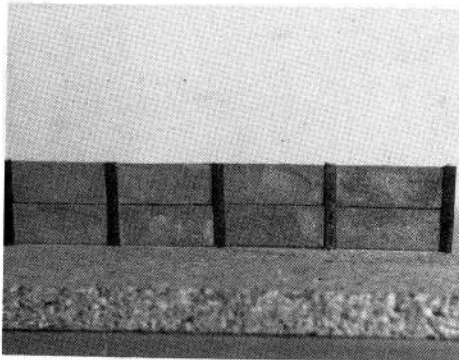
Skulle man ikke have lyst til pillearbejdet med tændstikkerne (selvom det nok i det lange løb giver det naturligste udseende) kan man som brædebeklædning benytte 0,8 - 1,0 mm krydsfiner. Dette ridses som brætter, indfarves som før og



Plankeværk af tændstikker. Bemærk hvordan denne metode virker meget mere naturlig end det tilsvarende plankeværk af krydsfiner.



Plankeværk af krydsfiner, streget som planker.

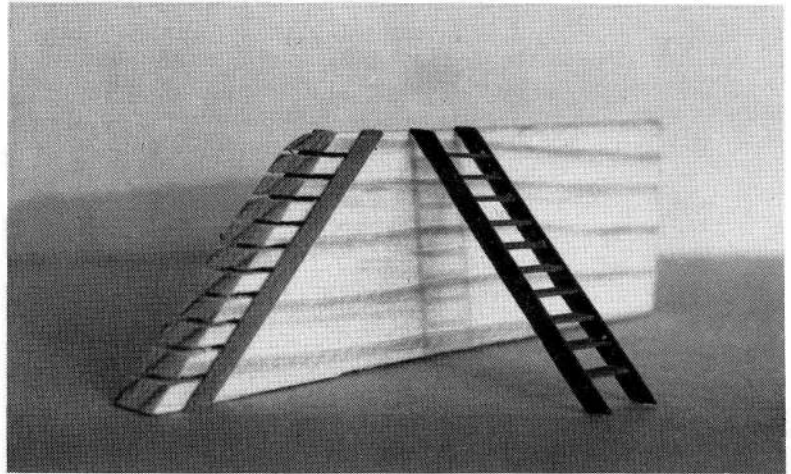


Kulgårdsindhegning af "Monierplader", lavet af små stykker af ispinde, malet og dyppet i cementpulver som beskrevet.

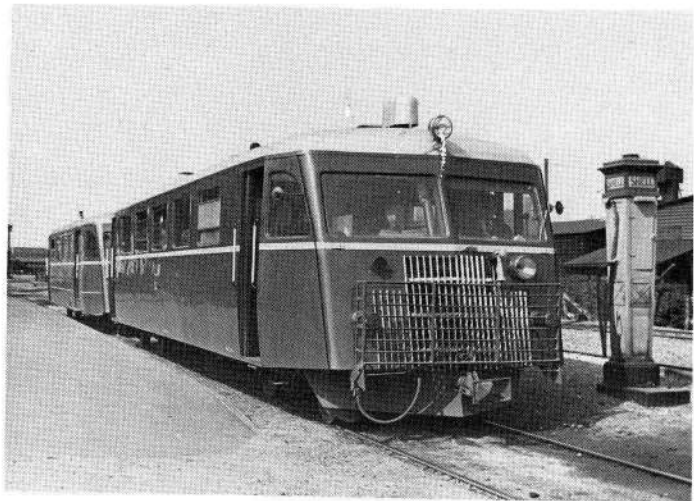
limes sammen med de lodretstående stolper på en af de to førnævnte måder (fig. 8).

Hvis man vil lave kulgårdsindhegningen som betonplader mellem skinner, kan dette også lade sig gøre. Man borer huller i underlaget med passende mellemrum (f.eks. 25 mm i H0) og anbringer lodretstående skinnestykker i dem (med skinnefoden vendende mod sporet). Inden den endelige anbringelse males skinnestykkerne med f.eks. brun Corrosstabil for at illudere rust. Mellem skinnestykkerne tilpasses små træstykker af for eksempel tyndt krydsfiner, ispinde, rørepinde el.lign. Træstykkerne males med f.eks. grå maling, og medens malingen endnu er våd, drysses tørt cement(pulver) ned i malingen og trykkes forsigtigt fast med en fingernegl. Det overflødig rykses af (fig. 9).

Trappen op til platformen (kulbænken) kan, hvis man ikke hører til de mere tålmodige og fingernemme laves ved f.eks. at lime små svellestykker sammen som en trappe. En lidt fikseres udførelse, og mere modelrigtig, laves f.eks. på følgende måde: En træklods, lidt smallere end trappens bredde, afskæres så den ene ende får samme hældning som den færdige trappe skal have. I klodsen saves et antal savspor med samme afstand som trappetrinene og



Til venstre ses træklodsen med savspor og pålimede lister. Til højre er en færdig trappe stillet op mod træklodsen.



Til højre for skinnebussen, LB SM 1 i Rudkøbing ses en mere moderne form for "kulgård", men det er en helt anden historie.

dybde lidt større end trappetrinenes. På siden af træklodsen limes et par lister (en på hver side af klodsen), således at den frie del af savsporet netop svarer til trappetrinenes dybde (fig. 10).

Nu afsaves/-klippes et antal trin svarende til trappens højde og disse anbringes i savsporene. På hvert af trinenes ene ende sættes en lille klat lim og der lægges en trapevange derpå. Når limen er tør, vendes klodsen, og der limes en vange på, på den anden side. Tilsidst udtages trappen og vangernes længde tilpasses mellem jord (bundplade) og platform.

Tilsidst fyldes kulgården med kul. Det bedste materiale til dette er nok "kul", idet det med en hammer knuses til en passende størrelse opnås. Hvis kulgården kun opfyldes delvis, lægges det fineste af det knuste kul (kulstøv) der, hvor der ikke lægges kul, for at illudere det kul, der ikke blev skovlet med op. Husk også at "spilde" noget kul i sporet ved kulgård-

den og rundt om denne.

E.V.P.

Klubnyt

Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Modeljernbane Klub's fotoarkiv,

er i 1980 gået over på nye hænder.

Priserne er nu kr. 5,- for fotos i størrelsen 9 x 13 cm og kr. 10,- i 13 x 18 cm.

Et nyt fotokatalog forventes udsendt sidst på året, indtil da besvares alle bestillinger efter bedste evne; opgiv litra og nummer, så "står vi på hovedet" i dyngerne.

Erik Hjelme
Borgm. Godskesens plads 3, 2. tv.
2000 København F.
Tlf. 01 - 46 10 03