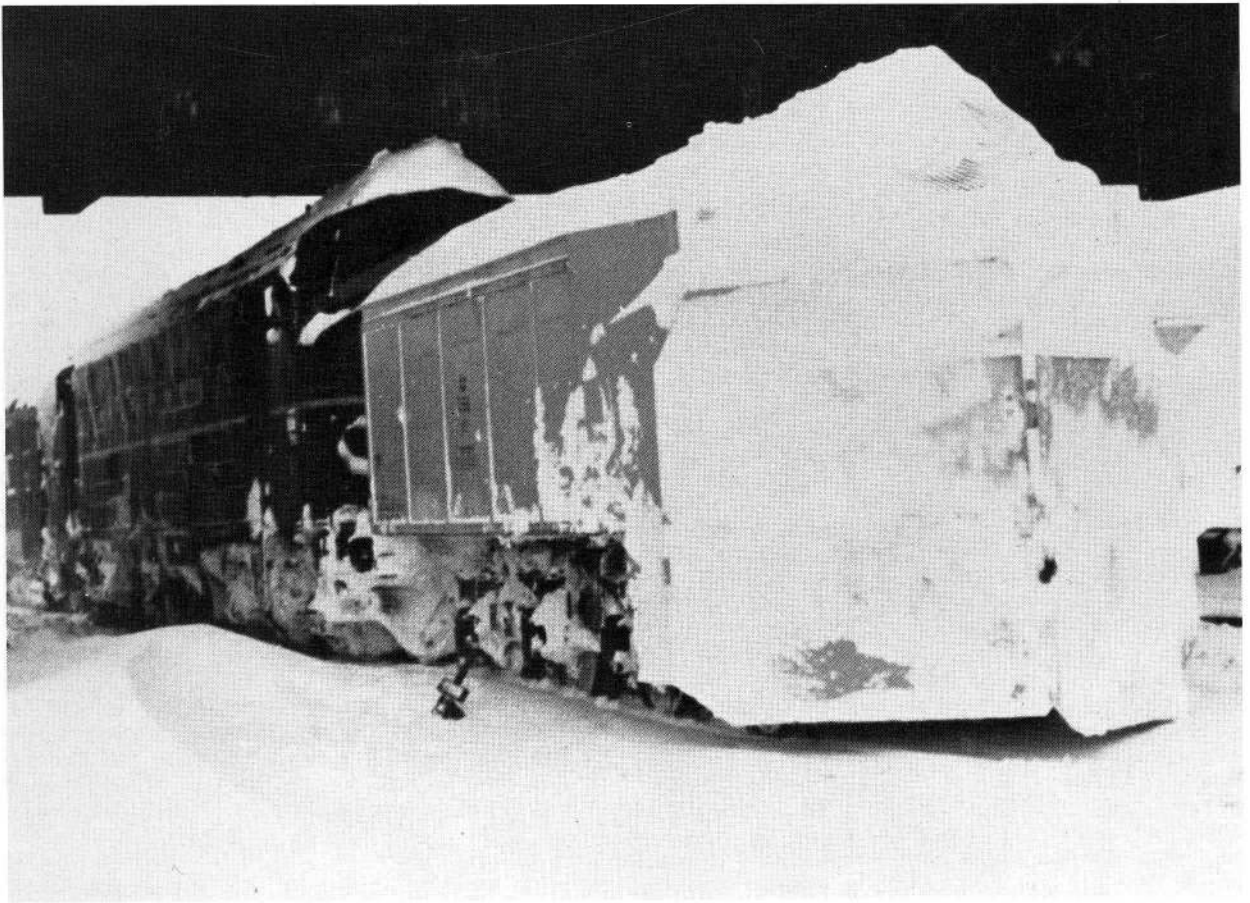
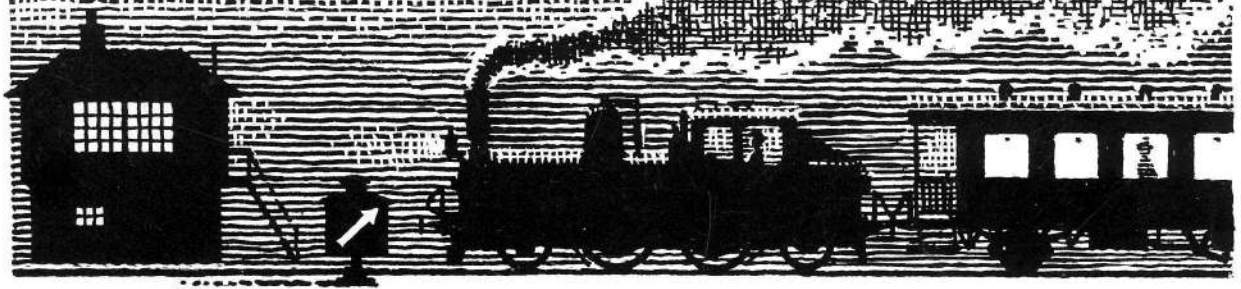


SIGNALPOSTEN



17 årgang **1981**

dec., nr. **4**

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

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

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

REDAKTION:

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

REPRODUKTION:

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

TRYK & BOGBINDING:

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

17. ÅRGANG - NUMMER 4

DECEMBER 1981

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner	147
Danske jernbanefærger	162
ADAMs hjørne	172
De gode gamle dage ..	176
Motormateriellet, Triangel mod. VII .	179
Kupesnak	185
Klubnyt	188
Billedgalleriet	189

Forsidebilledet: En hård tur
(MY 1148 i Næstved 2/1 1979)
Foto: Jan Lundstrøm.

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!

På mirakuløs vis er det, bevisligt nok, lykkedes at få også 17. årgangs nummer 4 stablet på benene og udsendt til lovet tid!

Bemærkningen er nok noget kryptisk for læseren, så jeg må hellere give en nærmere forklaring, som lyder: Redaktionskomiteen afholder normalt regelmæssige møder, hvor vi drøfter bladets indhold, prioriterer opgaverne og hvor redaktøren søger at aftvinge de forskellige autorer et løfte om en frist for levering af stof. Af forskellige årsager kom der et hul i møderækken, hvorfor redaktørens pisk desværre måtte ligge stille nogle måneder, og følgen var selvfølgelig, at "hestene" tog sig et hvil. Når dertil kommer, at redaktøren skånselsløst bruger de fabrikerede artikler i førstkomende nummer (og at han iøvrigt udgiver flere sider end budgettet egentlig kan bære), ja, så blev krybben tom, og derfor blev det midt i september afholdte redaktionshyggemøde (iøvrigt møde nr. 100 siden 1968!) ikke så fredeligt, som det ellers plejer at være. Redaktøren truede med at stoppe udgivelsen, hvis ikke flere nærmere beskrevne forhold blev forbedret, og selv om truslerne ikke blev taget så alvorligt som de var ment - eller omvendt - lykkedes det dog at komme til en forståelse, der sikrer stof til i hvert fald 18. årgang, 1982.

Det blev dog også klart, at vi bør stræbe efter at få udvidet den faste forfatterkreds med et par m/k eller tre, hvoraf flertallet må yde bidrag til model-siden, som halter meget stærkt. Derfor efterlyser jeg herved personer, som har lyst og evner til, interesse i og mulighed for gennem en længere periode at blive fast, og totalt ulønnet, bidragyder til bladets spalter. Ring til redaktøren - tak.

Nyt Fra Redaktionen

Årgang 18 i året 1982 vil altså udkomme efter de hidtil fulgte retningslinier og det er nødvendigt med en prisjustering, som dog holdes særdeles moderat idet jeg har fastsat abonnementsprisen for 18. årgang til kr. 90,-, alt inclusive. Giroindbetalingskort vil være vedlagt nærværende nummer og det bedes indløst snarest muligt. Der er masser af plads på kuponen til modtager (også bagsiden) til at skrive kommentarer om bladets indhold eller mangel på samme, kritisere, rose eller fremsætte forslag. Fat pennen!

Jeg skal også huske at beklage, at jeg havde forbyttet tallene for restoplaget af fotohefterne 1 og 2. Det var fotohefte 2, det kneb med og det er iøvrigt nu totalt udsolgt, medens der er endnu en halv snes stykker tilbage af fotohefte 1. Af de øvrige publikationer er der stadig et pænt lager at sælge fra.

Trods alle bedrøveligheder er jeg glad for, at jeg kan slutte denne årgang med mit sædvanlige inderligt mente ønske om

EN RIGTIG GLÆDELIG JUL
og ET GODT NYTÅR

samt på genhør i 1982!

Holtrup

Nedlagte Baner

BRYRUP-BANEN

Horsens-Bryrup Jernbane, HBJ, fra 10. maj 1929:
Horsens-Bryrup-Silkeborg, HBS.

HBJ blev åbnet for driften den 23. april 1899 og nedlagt pr. den 31. marts 1968 som HBS.

Kort historisk oversigt:

I midten af 1870-erne begyndte man i Horsens og oplandet vest derfor at pusle med tanken om et jernbaneanlæg mellem Horsens og Brødstrup, og man tænkte i denne forbindelse på et anlæg efter det "Rowanske System", som blev benyttet på Gribskovbanen! Men så satte et andet projekt en kæp i hjulet, idet der blev fremsat ønske om en bane fra "et punkt på statsbanen Skanderborg-Horsens over Brødstrup til Esbjerg". Det var en valen - og ikke usædvanlig - formulering, for der har kun været tænkt på Skanderborg, eftersom banen Skanderborg-Horsens mellem de to byer løb i en linie mod øst. Intet er jo så galt, at det ikke er godt for noget; det stoppede for en tid det oprindelige projekt - og så længe, at Gribskovbanen blev sat i drift, og ulemperne ved det Rowanske system med dets grydespor havde nået at vise sig.

Denne diagonalbane gik i sig selv igen, og påny blev der røre om Horsens-Brødstrup banen.

Der kom i tiden 1882-89 projekter om følgende linieføringer:

1. Horsens-Østbirk-Burgaard-Brødstrup,
2. Horsens-Nim-Brødstrup,
3. Hansted-Ring-Skanderborg-Brødstrup,
4. Hansted-Gjedved-Burgaard.

I 1889 fremkom der også planer om en bane Hansted over Voervadsbro til Hindbjerg - denne plan gjorde sit til at man enedes om en linieføring Horsens-Lund-Østbirk-Brødstrup-Vinding-Bryrup med fællesdrift Horsens-Lund med Tørringbanen.

Denne plan optoges i lov af 8. maj 1894. Selskabet Horsens-Bryrup-Jernbaneselskab fik herredsfoged I.F.M. Rahlff til formand og eneretsbevillingen blev tiltrådt den 20. maj 1896.

Arbejdet med banens anlæg begyndte i 1897 og banen blev

indviet den 22. april 1899 og derefter blev driften påbegyndt den 23. april 1899 - med 2 togpar daglig.

Sporvidde 1000 mm. Længde 38,0 km, heraf 6,5 km fælles med HT mellem Horsens og Lund.

Banen var lagt med 25 lbs/yard = 12,5 kg/m skinner. Max. stigning 1:70, min. kurveradius 400 m.

I lov af 20. marts 1918 optoges en (normalsporet) bane fra Bryrup til Silkeborg med tilhørende ombygning af HBJ til normalspor. Eneretsbevilling blev meddelt under 31. marts 1920 til bl.a. dommer C. Melbye, Horsens, der blev formand for det ny selskab: Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane A/S.

I løbet af 1922 blev arbejdet påbegyndt. Den smalsporede strækning, der blev ombygget uden entreprenør, og med oprettholdelse af den daglige drift, blev indviet som normalsporet den 16. april 1929 og strækningen Bryrup-Silkeborg først den 10. maj 1929.

LØST OG FAST OM HBJ

Ønsket om at få anlagt en bane fra Horsens til Brødstrup var allerede fremme på så tidligt et tidspunkt som 1875. Men man bygger jo ikke en bane fra den ene dag til den anden - det nødvendige grundlag, her tænker jeg på både det planlægningsmæssige og det økonomiske, skal være tilstede, og man skal også have en vis tilslutning fra den del af befolkningen, som projektet berører. Dette sidste er nok den mindste del af sagen, for på dette tidspunkt i forrige århundrede skulle der ikke megen overtalelse til før alle ville gå varmt ind for sagen - jernbaner var "in" den gang. Sagerne kunne nok stille sig lidt anderledes, når det viste sig, at det pengemæssige også skulle være i orden.

For at komme nogenlunde helskindet over dette problem, arbejdedes der derfor også mange steder på at gøre omkostningerne så små som muligt ved at gøre spor og materiel så let det kunne lade sig gøre uden at det gik ud over sikkerheden. En sådan bane vi-

ste sig at være en løsning, der faktisk ofte blev dyrest i det lange løb. Det lette byggeri kunne i mange tilfælde slet ikke klare trafikken og resultatet blev da, at hele molevitten måtte bygges om, så banen var i stand til at honorere de krav man med rimelighed kunne forlange af den. Med hensyn til Bryrupbanen var man også grebet af tanker om den lette, billige bane. Man havde tænkt sig at benytte samme system som Gribskovbanen havde taget i anvendelse, det såkaldte Rowan'ske system, der jo var det lettest tænkelige, med grydespor og dampvogn. Erfaringerne fra Gribskovbanen viste imidlertid klart, at systemet ikke var særligt godt - det var simpelthen for let. De mennesker der arbejdede med sagen opgav ret tidligt klogeligt at gå videre med det Rowan'ske system.

Et utal af baneplaner var fremme på denne tid, blandt andet var det på tale at anlægge en bane fra Esbjerg mod områderne ved Brødstrup og videre til et punkt mellem Horsens og Silkeborg. Da dette anlæg kom på tale, var man i Brødstrup straks fyr og flamme og indsendte et andragende om, at denne bane blev til virkelighed. Efter krigen i 1864 var der i landet mange kræfter, som arbejdede på at få baner, der gik i øst/vestlig retning for at få et nærmere samkvem, især handelsmæssigt, med England. Man ønskede ikke at have ret meget med Tyskland at gøre efter det sviende nederlag i 1864. De ovennævnte planer blev nu ikke til noget og sagen om at få en bane fra Horsens mod Brødstrup kom til at ligge stille i nogle år. Vi er i denne periode kommet ind i en vis stilstand med hensyn til jernbanebyggeriet i Danmark. Årsagerne er flere. Fra politisk side er man ikke helt tilfreds med den måde man økonomisk gennemførte et privatbaneprojekt på. Der er efter nogens mening for store forskelle i den måde man skaffer de nødvendige midler, men det vil vi vende tilbage til. En anden årsag til den afmatning i jernbanebyggeriet, der finder sted, skyldes provisorietiden. Estrup er konseilspræsident, d.v.s. regeringschef eller, som vi kalder det i dag, statsminister. I perioden 1885-94 gennemførte rege-

ringen en række love på provisorier. Finansloven kunne kun gennemføres på denne måde, som regeringens modstander, partiet Venstre, ikke helt med urette fandt grundlovsstridig. Det fremkaldte meget stærke stemninger, der prægede samfundslivet og for den sags skyld også privatlivet i en sådan grad, at man hverken før eller siden har kendt noget tilsvarende i dansk politik. En mængde love kunne overhovedet ikke gennemføres, og her kommer jernbanerne ind i billedet. Ikke så få baneprojekter er klar til at blive ført ud i virkeligheden, men lovene, der skal give grønt lys for deres oprettelse, kan ikke gennemføres i Folketinget på grund af stridighederne mellem partierne.

Først i 1894 kommer det til forlig og jernbanemæssigt betyder det, at de mange love om nye baner bliver gennemført i maj 1894. I forliget er man samtidig blevet enige om at kræve privatbaner finansieret på den måde, at staten bidrager med halvdelen af anlægskapitalen, heri indbefattet ekspropriationsudgifter og udgifter til materiel. Men samtidig kræver staten at have de samme rettigheder som kommuner og private, der indskyder kapital. Sagt med andre ord: staten har halvdelen af aktierne. Det betyder også, at privatbaner bliver langt mindre private end før, for det viser sig i praksis, at de private er den mindste part i kapitaldelingen, en overvejende procentdel af aktieejerne er derfor offentlige. Der er nu ikke så meget galt i, at en privatbane er næsten lige så offentlig som en statsbanestrækning er. I loven fra 1894 gives der meget frie regler for, hvor let en bane kan bygges. Man har heller ikke noget imod smalsporede baner, når bare sporvidden ikke bliver mindre end 1 meter. Vil man derunder skal der forhandles med Indenrigsministeriet. Ikke mindre end 29 baner er med i lovkomplekset fra 1894, så der bliver pludselig travlt rundt om i landet med bygning af nye baner.

Også den bane vi her beskæftiger os med, figurerer i dette lovkompleks, for man har ikke ligget på den lade side i de egne, der er interesseret i en bane fra Horsens til Brødstrup og videre til et punkt i oplandet. Man havde foreslået en bane til Burgårde, som lå lige i nærheden af det sted, hvor Slagballe station kom til at ligge, samt et par andre linier, der mere eller mindre kom til at berøre Brødstrup,

som vist kan siges at have spillet en ret dominerende rolle i spillet om at få en jernbane. Også en mere østlig linieføring kom på tale, nemlig over Handsted (nord for Horsens) til Vorvadsbro noget syd for Mossø. Efterhånden fik disse planer en mere fast form og det var tydeligt, at en linie fra Horsens over Lund, Brødstrup til enten Vinding eller Bryrup var den foretrukne. Mange foretrak Vinding, der dog havde noget med en by at gøre, mens Bryrup på det nærmeste kun bestod af et par huse. Alligevel viste det sig, at Bryrup blev foretrukket måske fordi den lå ved den ret vigtige vej mellem Nørre Snede via Them til Silkeborg. Man kom efterhånden så langt, at man kunne indsende andragende om at anlægge en bane fra Horsens over Brødstrup til Bryrup. Men på grund af den før omtalte ret vanskelige indenrigspolitiske situation, kom man altså til at vente i adskillige år, og først den 8. maj 1894 kunne planerne realiseres.

Det skulle jo være et billigt anlæg, så man havde besluttet sig til, med Tørringbanen som forbillede, at bygge en smalsporet bane med 1 m sporvidde. Da banen derved kunne benytte Tørringbanens strækning til Lund mod en mindre godtgørelse til HTB, havde man yderligere billiggjort projektet. De helt store problemer ved bygningen af banen mødte man ikke, og var der alt for store vanskeligheder af terrænmæssig art, lod man bare banen køre uden om disse, eller sagt på en anden måde, man gav sig ikke i kast med at grave alt for mange bakker ud og lave dæmninger, hvis man havde mulighed for at lade banen sno sig uden om vanskelighederne. Anlægget af banen tog to år, idet man startede i foråret 1897 og var færdig i april 1899. Banen havde kostet godt en million kroner og var som de øvrige smalsporbaner, vi kender her i landet, meget let bygget. Sporet var lagt med stålskiner og banen opgav vægten af disse til 25 engelske pund pr. yard, hvilket omregnet til almindelige danske mål er sådan noget som 13,6 kg/m, altså ganske lette sager. Stigninger kunne man dog ikke helt undgå, blandt andet fordi landet fra kysten og til den jyske højderyg stiger ret så kraftigt.

I nærheden af Slagballe station når banen en højde af 120 m o.h. I området her er der ikke mange bakker, landskabet virker endda helt jævnt. Alligevel er banen kravlet 118 m højere op fra sit udgangspunkt

i Horsens, hvor stationen ligger 2 meter over dagligt vand. Men nogle af bakkerne har det ikke været muligt at føre banen uden om. Her må banen så forcere stigningerne, og hvis de har været alt for slemme, har man så måttet lempe på det ved at grave sig mere eller mindre igennem. Den største stigning banen har er 1:70. De der har oplevet banen véd også, at den snor sig temmelig meget gennem landskabet - netop på grund af det kupe-rede terræn. Den mindste krumningsradius er på 400 m. Banen havde en længde på 38,0 km, men i virkeligheden var den kun 31,5 km lang. Årsagen her til var jo, at man "lånte" sporet fra Horsens til Lund af Tørringbanen, ganske vist som sagt mod en mindre afgift. Det var alligevel en stor fordel pengemæssigt set, at man kunne nøjes med at bygge en bane fra Lund og endda være med i den station, som Tørringbanen også havde bygget her. Dette forhold har nok også været en medvirkende årsag til, at hele projektet blev til noget. Banen har været uindhegnet i hele sin tilværelse, men mens alle overkørsler i starten var ubevogtet, blev dette forhold jo efterhånden ændret temmelig meget, så da HBS lukkede var alle mere betydende vejskæringer med banen sikret med blinklys.

Bryrupbanen startede sin tilværelse med at anskaffe 3 lokomotiver, 6 personvogne og 20 godsvogne. Selv om man kun kørte to tog i hver retning i starten, viste det sig meget hurtigt, at det var nødvendigt at anskaffe et lokomotiv mere. Man ville gerne udvide køreplanen til 3 togpar daglig, men det ville ikke være let at foretage den udvidelse med kun 3 maskiner, i hvert fald ikke, hvis der skulle lægges en nogenlunde ordentlig køreplan. Hvis en maskine var til reparation eller til udvask - disse var meget hyppige dengang - ville det ikke være muligt at klare driften med kun 3 lokomotiver. Man må også huske på, at der kørtes en del særtog. Ca 10% af lokomotivernes samlede kørsel var særtogskørsel i de første år. Hertil kom også kørsel med arbejdstog. Det går ualmindeligt godt for den lille bane i de første 10-15 år, så det varer heller ikke længe før man må anskaffe flere godsvogne. Forøvrigt bør det bemærkes, at personvogne og rejsegodsvogne alle var truckvogne. Man havde endog en privatejet vogn, som blev sat i drift i et af de første år. Det var en tankvogn, hvis ejer

var Det Danske Petroleumsselskab.

1. klasse brugte man ikke på banen, om det var af demokratiske eller af andre grunde ved jeg ikke, måske har man haft en mistanke om, at ingen af de rejsende, som boede i banens område, ville ofre penge på en sådan luksus. Derimod har der nok været nogle, der ville adskilles fra den almindelige hob, og derfor gerne ville betale lidt ekstra for at køre på 2. klasse. For den gruppe rejsende var der 48 pladser til rådighed, men til de mere jævne, hvor selv små beløb betød noget var der 224 pladser på 3. klasse. Med hensyn til godsvogne startede man som nævnt med 20. Der gik dog ikke ret lang tid før der blev anskaffet flere. Der var selvfølgelig både åbne og lukkede godsvogne, hvoraf nogle havde skruebremse. De åbne vogne var dels højsidede, dels lavsidede.

Man startede med mange rejsende og meget gods og i de første år gav banen da også et efter datidens pengeforhold helt pænt overskud. Man må huske, at vejene dengang ikke var særlig gode. I sommertiden var støvet en plage og selvom banen også støvede, var denne plage dog langt mindre generende for den rejsende, når han benyttede toget. I den øvrige del af året kunne vejene til tider være næsten ufremkommelige af ælte, og var man ikke tvunget til at benytte landevejene, er der ikke noget at sige til, at man tog toget. Hestevognen var det almindeligste transportmiddel da Bryrupbanen blev åbnet, men det var ret begrænsede mængder gods en sådan vogn kunne transportere, og når man tænker på vejenes tilstand om vinteren var disse ofte en hindring for transport af særlig meget gods, og derfor var banen at foretrække. Man kørte med hest og vogn til nærmeste station og lod så banen sørge for resten på de længere afstande. Men banen gik nu heller ikke ram forbi, når det var vinter; det var især sneen der kunne genere. For at forhindre at sneen alt for ofte skulle standse trafikken, opførte man snediger langs banen, og det blev man ved med i de første driftsår, for det viste sig ret hurtigt, at der var langt flere steder end først antaget, hvor sneen ved fygning kunne stoppe banens tog.

Stationen i Horsens var en fællesstation for Tørring- og Bryrupbanen. Den blev taget i brug samtidig med sidstnævnte banes åbning. Tørringbanen havde ellers haft station fælles

med DSB. Samtidig tog man også fælles værkstedsfaciliteter i brug. Som tidligere nævnt benyttedes Tørringbanens spor til Lund station, der også deltes af de to baner. De øvrige stationer var Lundum, Stensbjerg, Østbirk, holdeplads med sidespor i Vestbirk, Gammelstrup, Tønning, Brødstrup, Slagballe, Vinding og Bryrup.

Hovedparten af det gods man transporterede var ret nøje knyttet til landbruget lige fra korn og oliekgær til tørv og mælk, men der blev også transporteret meget brændsel, bygningsmaterialer som cement og tømmer samt teglværksprodukter. Der var ikke noget at sige til at banen var tilfreds med udviklingen og til stadighed anskaffede flere godsvogne. Men også personbefordringen svarede til det forventede, ja mere endda, og i 1906 anskaffede man en personvogn samtidig med at man udvidede Brødstrup og Tønning stationer som bl.a. fik større ventesale. Brødstrup var en af de største stationer med hensyn til gods, og den fik på samme tid som de før nævnte stationer, udvidet og forbedret spornettet for at kunne klare den store trafik med passagerer og gods.

I driftsåret 1907/08 falder antallet af rejsende med godt 6%, hvilket man forøvrigt giver sommeren skyld for (det er ikke så lidt vejret har måttet tage på sin kappe igennem tiderne), men trods faldende passagertal anskaffer man igen en ny personvogn. Men man kunne selvfølgelig ikke ved bestillingen af vognen forestille sig, at vejret skulle få antallet af rejsende til at falde. Til gengæld stiger godsmængden med næsten 10%, så de 10 nye godsvogne, der kommer til, får man virkelig brug for, men det kan vel ikke også være vejrets skyld at godsbefordringen stiger? En ny post- og pakvogn anskaffes også i samme driftsår. Forøvrigt hed det dengang ikke en post- og pakvogn, men post- og bagagevogn. Igen sker der udvidelser af stationerne idet Lundum får tilbygget en ventesal og Brødstrup får på grund af godsmængdens stigning varehuset udvidet. Idag hedder det vel forøvrigt pakhus. De små smalsporede lokomotiver må trække godt, for trods den store stigning i godsmængden kører de kun små 1500 km mere end året før. De fire maskiner kørte ialt 93.269 km i det driftsår.

Det efterfølgende driftsår 1908/09 stiger de rejsendes antal igen med ca. 8%, hvilket dog ikke er mere end i driftsårene før antallet af rejsende

gik ned. Banen konkluderer: at den igennem de seneste år har nået det punkt, hvor der er kommet en vis ligevægt i antallet af rejsende man skal befordre. Det siges nu ikke med lige disse ord, men meningen er tydelig nok. Det kommer nu ikke helt til at passe, for også i årene fremover stiger antallet af rejsende. Også godsmængden stiger med 8%. Men, for der er et men, der er en mindre god ting knyttet til stigningen, og det er omlæsningen i Horsens fra normalsporede vogne til smalsporede og omvendt. Samtidig med at godsbefordringen stiger på banen bliver den yderst tidrovende og arbejdskrævende proces i Horsens større, og tanken om at ombygge banen til normalspor begynder så småt at blive fremført. Med de stigninger i færdselen på banen, der er tale om på dette tidspunkt, kan man godt tale om realiteter i planerne om at blive normalsporet. Desværre viser det sig, at da planerne skal føres ud i livet, går det mindre godt for banen, men herom senere. For øjeblikket går det fint med banen og derfor anskaffer man sig et femte lokomotiv. Af samme grund udvider man remisen i Bryrup, så der nu er plads til to lokomotiver indendørs. Samtidig er toggangen blevet udvidet. Fire godsvogne anskaffes også.

År efter år giver banen overskud, og derfor bliver der også penge til småfornyelser på stationerne og til andre ting banen har behov for. F.eks. får Brødstrup indlagt elektrisk lys for 500 kr. og kloak for 600 kr. Slagballe får lavet en kvist for 375 kr. - det får man det ihvertfald ikke for i dag! Og så flottes man sig rigtigt og køber for 500 kr. presenninger. Ja, det går godt på den lille bane.

I det driftsår kører lokomotiverne ikke mindre end 24.468 km mere end året før (1908/09).

Efter at have anskaffet endnu en personvogn i driftsåret 1909/10 er man nu indtil videre dækket ind med materiel, ser det ud til, for i næste driftsår 1910/11 anskaffes der ikke rullende materiel. Antallet af rejsende stiger kun med omtrent 2%, men banens ledelse kan med tilfredshed konstatere, at de 161.550 passagerer man har transporteret er det hidtil største antal i banens historie. Man havde nogle småuheld i driften på det tidspunkt, en buffer knækkede på en personvogn, hvilket medførte en forsinkelse på 1 time og 20 minutter; 3 mindre maskinuheld; en sprængt ventil på et lokomotiv

bevirkede, at lokomotivfyrbøderen blev ret slemt skoldet uden, at han dog af den grund får varigt mén, og på grund af et fejlstillet sporskifte blev to tog forsinket i henholdsvis 1½ time og i 40 minutter. Som man ser en række småuheld, der er ganske almindelige for alle baner. Til gengæld voldte sneen ikke kvaler i denne periode.

Det gjorde den til gengæld i næste driftsperiode 1911/12, hvor driften i flere tidsrum var meget uregelmæssig og hvor mange tog helt eller delvis måtte indstilles. Men det går stadig fremad med driftsresultaterne. Persontrafikken stiger med 5%, så forudsigelserne forrige år om at man var kommet ind i en fast gænge med hensyn til hvad banen skulle befordre af passagerer kommer heldigvis ikke til at passe. Det går endnu bedre med hensyn til transporten af gods, idet stigningen på dette område er på ikke mindre end 14%. I det følgende år igen stigninger, så alt er idel idyl og glæde, det viser driftsresultatet også med det hidtil største overskud i banens historie: ca. 46.500 kr. Lidt malurt kommer der dog i bægeret, man er så uheldig i påkøre og dræbe et fø! Det næste driftsår 1913/14 er som det forrige. Igen flere rejsende og mere gods. Vestbirk der hidtil kun har været holdeplads med sidespor bliver fra den 1. oktober 1913 ophøjet til at være rigtig station med alt det, det-te medfører.

Vi er nu kommet til 1914, det år hvor 1. verdenskrig brød ud, noget der uden undtagelse påvirker alle landets baner. Som på så mange andre baner er man på Bryrupbanen bange for at der bliver kulmangel. Det er ikke helt uden grund, idet mange af kulskibene fra England til Danmark krigsforlisere. Det viser sig dog hurtigt, at frygten er delvis ubegrundet, og selv om krigsforlisene selvfølgelig medfører færre kul til landet, kommer der dog nok til at man kan køre normalt. Men da frygten var størst, indstillede Bryrupbanen i august 1914 et togpar daglig, nemlig tog 2 og tog 7. Dog lod man tog 2 køre hver torsdag og tog 7 hver onsdag. Dette forhold varede kun i 1½ måned, så kørte man igen normalt. For første gang viser passagertallet et fald på næsten 10.000 rejsende i driftsåret 1914/15. Godsmængden stiger kun ubetydeligt. Trods det, at banen indgår en ny aftale med postvæsnet, der nu skal betale leje af de lokaler, man benytter på stationen,

og man derfor får flere penge i kassen bliver overskuddet langt mindre end året før. Det er krigen der har den største skyld. Kullene stiger i pris så det kan mærkes, men samtidig sætter dyrtiden ind så materialerne bliver dyrere og også lønningerne stiger lidt. Og så jamrer banen sig over, at den har haft store udgifter i forbindelse med snerydning, hvorfor enhver hurtigt kan gætte, at vinteren har været streng.

I driftsåret 1915/16 er der igen en stigning af rejsende på ikke mindre end 12% og for godsets vedkommende på 6%. Aldrig har der i banens historie været transporteret så mange personer og så meget gods. Men selvom der er overskud og dette overskud er større end året før er det kun få tusinde kroner det drejer sig om, og det er kulprisernes skyld, idet dette brændsel bliver ved med at stige i pris på grund af de store fragtrater. Dette forhold gør sig også gældende i driftsåret 1916/17 og samtidig gør de skærpede krigsforhold på havet sig stærkt gældende, så der opstår mangel på kul, hvilket ikke gør dem billigere. Det går igen ud over tog 2 og 7, der fra den 13. februar 1917 helt stryges af køreplanen. Kulpriserne er også skyld i, at persontaksterne sættes op med 10% og taksterne for gods med 15%. Alligevel stiger antallet af rejsende med 3% - til gengæld falder mængden af befordret gods. Det har igen været en hård vinter. Ikke mindre end 36 tog mellem Horsens og Bryrup har været indstillet. 50 tog har desuden været indstillet mellem Brødstrup og Bryrup. Det er forøvrigt ikke noget ualmindeligt forhold på banen, at sidstnævnte strækning gang på gang laver kludder i foretagendet, når der falder sne i rigelig mængde, så man må nøjes med at opretholde driften mellem Horsens og Brødstrup hvorfor denne station i kortere eller længere perioder må optræde som endestation.

I driftsåret 1917/18 kommer krigens virkninger endnu stærkere til udtryk. De rejsendes antal falder med 20%. Årsagen hertil er især den indskrænkede toggang. Godsmængden stiger, men så lidt, at det næsten ingen betydning har. Kulpriser, dyrtidstillæg, priser på materialer og arbejdsloønnens stigning gør at banens overskud kun bliver på godt 6.000 kr., mens det året før var godt 40.000 kr. Alene kullenes pris bevirker - trods formindsket toggang - en ekstra udgift på 30.000 kr. 1918 er det sidste

krigsår, og det kommer også til at påvirke driftsåret 1918/19, der økonomisk bliver langt gunstigere end året før. I dette driftsår kommer der en stor stigning i de rejsendes antal - 18% - tilsvarende stigning for gods 5%. Igen er banens takster forhøjede og selv om overskuddet nu bliver på godt 56.000 kr. er man ikke helt tilfreds på banen, idet kullene stadig sluger alt for mange af pengene. Det er forøvrigt et tidens tegn, at kultransporterne er faldet stærkt igennem de sidste år, til gengæld har der været meget store stigninger i mængden af befordrede tørv og brænde.

Driftsåret 1919/20 er det første år, hvor krigen ikke figurerer. Trods stigninger af både rejsende og gods er man stadig ikke helt tilfreds. Krigens efterdønninger påvirker stadig regnskaberne, især er dyrtidstillæggene blevet en meget tyngende post. Året 1920/21 er heller ikke et godt år for banen. Verdenshandelen er mere eller mindre stagneret, et forhold, der også rammer Danmark. Både antallet af rejsende mængden af befordret gods falder betydeligt. Kullene er stadig meget dyre, så dyre at banen for at billiggøre driften gør forsøg med tørvefyring. Men forsøget falder ikke særlig heldigt ud, for tørv er noget skidt at fyre med, hvilket også andre baner har måttet sande. Selv storebroder DSB har gjort forsøget, med lige så dårligt resultat. Tørvene brænder dårligt, giver alt for lidt varme og der skal bruges så mange af dem, at besparelserne bliver ret små, så små, at man for at blive fri for dette besværlige brændsel hellere vil bruge halvdårlige og dyre kul. Den 15. november 1920 er en mærkedag for banen, sagt sådan lidt ironisk. På denne dag får man ram på dødsfjenden for første gang. Det lykkes tog 6 at ramme en lastbil, der forsøger at smutte over en overskæring. Lastbilen bliver ret svært molesteret, men ingen mennesker kommer til skade - heldigvis - til gengæld får nogle af togets personvogne nogle slemme knubs.

I de følgende år begynder det for alvor at gå ned ad bakke for banen, og de første egentlige underskud fremtræder i regnskaberne. Som en af de få baner, der i driftsberetningerne siger tingene lige ud, giver Bryrupbanen bilerne skylden, idet man helt utvetydigt erklærer, at mange transporter, der før blev transporteret af banen, nu bliver kørt med bil.

Samtidig siger man at banen har en uheldig beliggenhed i forhold til landevejene. Desuden mener man, at anlægget af banen fra Funder til Bramminge har skadet Bryrupbanen meget, idet Funderbanen har bortskåret det vestlige opland. Andre ting der har generet banen er valutastituationen, og et år beklager man sig endda over, at den gode høst også har spillet en rolle for banens dårlige økonomi. Og alligevel trods tegnene i sol og måne, starter man så småt på det store projekt med ombygningen af banen til normalspor, samt forlængelsen fra Bryrup til Silkeborg. Når man ser på driftsåret 1926/27 viser det sig, at personbefordringen i forhold til året før er faldet med 22%. Til gengæld er gods-befordringen steget med ikke mindre end 26,4%! I virkeligheden er den ikke steget, men faldet med lidt under en procent. Forklaringen på stigningen er, at man nu transporterede store mængder skinner og sveller til banestrækningen el-

ler rettere den kommende bane-strækning fra Bryrup til Silke-borg. Det gods banen normalt transporterer er derimod faldet med den før omtalte ene procent. Da man jo ikke i tiden fremover kan fortsætte med at køre sveller og skinner til strækningen Bryrup-Silkeborg, kan man vist roligt sige, at den store stigning i godsmængden er en enlig svale for det år. Det viser sig også at være tilfældet, for i driftsberetningen 1927/28 siges det rent ud, at nedgangen i den befordrede godsmængde skyldes, at banen i dette driftsår kun har befordret få materialer til ombygningen. Det er en sørgelig beretning at se. Det er ligesom bestyrelsen næsten har opgivet ævred. Hvis man vil bibeholde den nuværende toggang med 4 togpar daglig om hverdagen og 3 togpar på søn- og helligdage må man forvente et underskud på omkring 50.000 kr. - siges det. Samtidig har man en begrundet mistanke om, at et underskud af denne størrelse vil

bevirke, at kommunerne vil sige fra - de vil simpelthen nægte at betale til banen. Det vil igen betyde, at man måtte likvidere. Fra ledelsens side fremkom man da med den mest nærliggende løsning, at skære driften ned, og det gjorde man så. Der kom kun til at køre to togpar på hverdage, mens gods- trafik og søndagstrafik blev bi-beholdt. De besparelser man herved opnåede gav også balance i regnskabet, idet man fik et overskud på 278,66 kr. Ikke meget, men dog bedre end et underskud. Banen er stadig godt sur på bilerne. Man finder de giver en urimelig konkurrence, idet banen på grund af smalsporet kun må køre med ringe hastighed (18 km/h), mens bilerne kan køre langt hurtigere. Spørgsmålet er nu bare, om bilerne dengang måtte køre hurtigere end Bryrupba-nen? Det gjorde de nok selvom det ikke var lovligt. Hvis man tænker lidt over dette forhold som banen her fremdrager, kunne man måske få den onde tanke, at det er for at få kommu-nerne og andre interesserede i banen til at få den opfattelse, at det skal nok gå alt sammen, når først vi er blevet normalsporet, og derfor kan køre lige så hurtigt som bilerne!

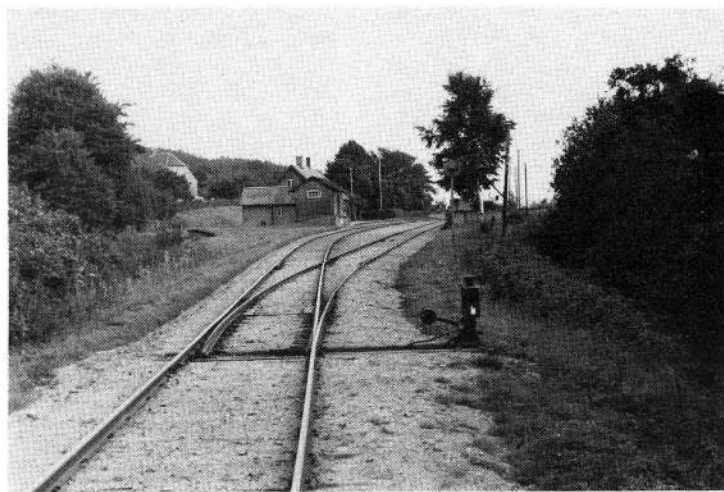
At man på Bryrupbanen var virkelig nervøse for hvad de ringe driftsmæssige resultater kunne medføre, hersker der ingen tvivl om. Flere gange lyder der røster, der går ind for at lukke banen, men det vender vi tilbage til.

Som tidligere nævnt dukkede der omkring århundredskiftet planer op om en forlængelse af banen - de samme planer blev også fremsat for Tørringbanens vedkommende. Da Funder-Bramminge banens anlæg var blevet vedtaget, kom der fart i planerne om en forlængelse af Bryrupbanen. Som berørt tidligere kommer Funderbanen til at påvirke Bryrupbanen i negativ retning. Man var nemlig klar over - allerede før denne banes bygning - at den ville komme til at få betydning for nogle af de egne, som man hidtil havde regnet med hørte til Horsens opland, eller sagt på en anden måde: Horsens ville uden tvivl miste kunder i det vestlige opland. Disse ville søge til andre byer, der lå mere bekvemt. Det vil igen sige, at Bryrupbanen mister de rejsende, som nu i stedet bruger Funderbanen. By og bane er lige interesseret i at beholde kunderne, og derfor støtter Horsens by planer om at forlænge Bryrupbanen til et punkt på Funderbanen.





HBS, Lundum, 1964 (ho1)
indgangssporskifte fra Horsens



HBS, Lundum, 1964 (ho1)
indgangssporskifte fra Silkeborg

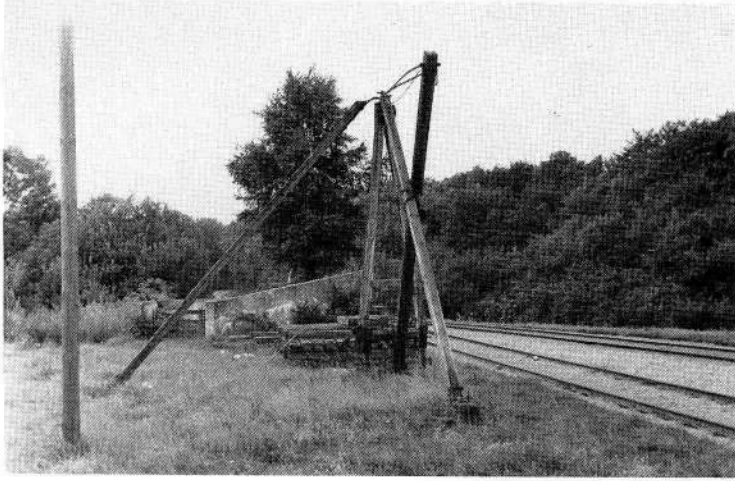
Dette bevirker, at der i 1908 i den store privatbanelov medtages ovennævnte forslag. Hverken for Tørringbanens eller Bryrupbanens vedkommende fremsættes der på det tidspunkt ønske om, at banerne skal have normalspor. Det ejendommelige for Tørringbanens vedkommende er, at der allerede i 1907 var fremsat forslag om at gøre denne bane normalsporet, men dette fremføres ikke i forslaget af 1908 i forbindelse med forlængelsen. Men én ting er at fremsætte et forslag, en anden at få det realiseret, der er tit lang vej mellem disse to yderpunkter. De interesserede parter arbejder imens på at realisere planerne om en forlængelse og under dette arbejde bliver det klart, at det eneste rigtige, for de to Horsensbaner, er at de samtidig med forlængelsen ombygges til normalspor. For Bryrupbanens vedkommende sker der en overraskelse, idet Privatbanetilsynet ikke støtter planen om at gøre Bryrupbanen og dennes foreslåede forlængelse til Silkeborg normalsporet. Hvis banen skal forlænges, skal

det altså være som smalsporet. Når Privatbanetilsynet har den opfattelse støtter regeringen automatisk tilsynet. Som man ser har de parter, der er interesserede i Bryrupbanens forlængelse meget fornuftigt fundet frem til Silkeborg som endestation, idet man i stedet for en mere eller mindre vigtig stationsby på Funderbanen har valgt hovedbyen.

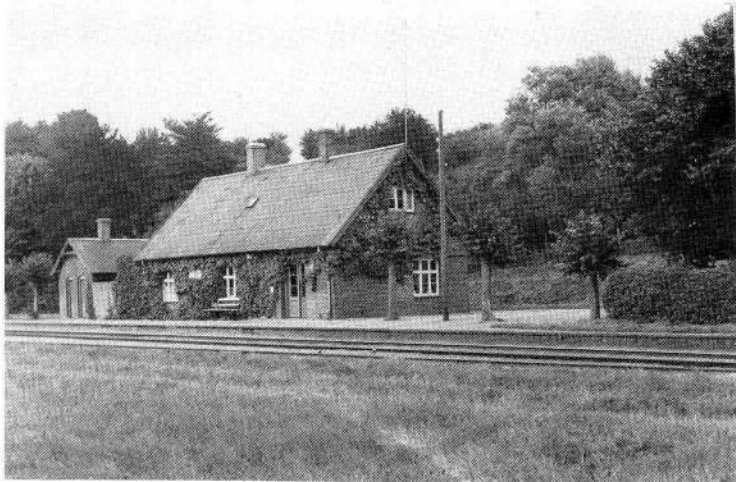
Forslaget om normalspor på Tørringbanen og forlængelsen til Thyregod henholdsvis Ejstrupholm gik til gengæld glat igennem, hvilket måske bevirkede, at "Bryrupbanefolkene" ikke gav op uden videre. Det folketingsudvalg der i 1917 behandlede de forskellige jernbanesager, tog dog ombygningen af Bryrupbanen og dennes ønske om normalsporet bane med i deres arbejde. Der er vist ingen tvivl om, at folketingsmænd valgt i området omkring Bryrupbanen har talt banens sag for udvalget. Udvalget bliver ikke færdig med de samlede forslag i samlingen 1916/17, men de genfremsættes i næste samling og da udvalget her fore-

slår normalspor bliver Privatbanetilsynets tidligere forslag forkastede. Sammen med de andre forslag bliver nu det ønskede normalspor vedtaget som lov af 20. marts 1918. Nu kunne man selvfølgelig godt have bygget banen om til normalspor hvis man ville, men så havde man bare ikke fået staten til at dække halvdelen af anlægsudgifterne, og uden dette statstilskud ville en ombygning have været at betragte som helt umuligt at gennemføre. Der har været nogle jernbanesager på dagsordenen for den 20. marts for Bryrupbanen var punkt 34 og Tørringbanen nr. 35! Der var nu givet grønt lys for planernes realisering om at forlænge Bryrupbanen til Silkeborg og gøre hele strækningen fra Horsens og til den nye endestation normalsporet. Og så fik de interesserede parter travlt med den videre gennemførelse.

Eneretsbevillingen på ombygning og forlængelse af Bryrupbanen blev givet den 31. marts 1920. Kort tid efter begyndte man så på arbejdet, som tog omkring otte år, men hertil må bemærkes, at der til tider var lange pauser, hvor arbejdet enten lå helt stille eller kun foregik meget langsomt. Men alt havde nu ikke været lysegrønt. Jeg nævnte før, at der havde lydt kritiske røster. Efter 1. verdenskrig tog bilismen rigtig fart, og med dette køretøjs udvikling og større og større antal, var der ikke så få, som så tegn i sol og måne på, hvordan kampen mellem bil og jernbane ville ende. Dette forhold havde man også for øje i Silkeborg, hvor man havde begyndende tvivl om, hvorvidt banen ville kunne klare sig. Hvis dette ikke blev tilfældet, ville de penge byen ydede til anlægget jo være tabt. Man ytrede også tvivl om anlæggets rentabilitet og flere gange blev spørgsmålet om at stille arbejdet i bero, drøftet i byrådet. Man så ikke lyst på udsigterne men alligevel besluttede man sig til at lade arbejdet fuldføre uanset at chancerne for at få udbytte af anlæggene måtte siges at være meget små. Tilsvarende angstelse og tvivl om banens fremtidsudsigter blev også fremført andre steder. Et Horsensblad tager bl.a. også spørgsmålet op og henviser til udtalelser fra en person, som bladet kalder en "privatbaneautoritet". Han siger, at det må forudses at banen årligt vil give et underskud på 100.000 kr. Dette vil bevirke, at kommunerne i Bryrupbanens opland vil komme i bundløs gæld. Det kan heller ikke påregnes, at



HBS, Lundum, 1964 (hol)
rester af læssekran



HBS, Lundum, 1964 (hol)
stationsbygning, perronside



HBS, Stenbjerg, 1964 (hol)
indgangssporstrikte fra Horsens

der bliver nogen nævneværdig godstrafik. Årsagen hertil angives at være de magre jorder og den forholdsvis korte strækning. At godstrafikken ikke bliver stor får han desværre ret i. Til gengæld mener han, at persontrafikken i ferietiden vil blive ret betydelig, hvilket heller ikke er helt forkert. Fra anden side siges det: Forhåbentlig bliver den nye bane ik-

ke en af de skiftninge, man bagefter fra alle sider ønsker ufødt. Som man ser har det ikke manglet på pessimistiske opfattelser om denne banes berettigelse. Men alle steder gik man dog ind for, omend tøven de, at lade arbejdet fortsætte.

For strækningen Horsens-Bryrups vedkommende foregik ombygningen til normalspor på samme måde som på Tørringba-

nen, det var den samme ingeniør, der tilrettelagde arbejdet. Først blev de nødvendige nyarealer eksproprieret til planums udvidelse. Så lagde man en ny underbygning med sværere svelle og spor. Imens fortsatte den daglige trafik normalt. De gamle skinner til de smalsporede tog blev indtil videre liggende, så man i ombygningsfasen havde 4 skinnestrege, hvoraf to inderste blev benyttet af det smalsporede materiel. Kun ved sporskifterne måtte der tages særlige forholdsregler. Det var kun meget små forsinkelser, der af og til indtraf i driften, mens arbejdet stod på. Da det sidste smalsporede tog var kørt holdt man klar med et arbejdstog med en større mandskabsstyrke om bord. Faktisk i hælene på det ordinære sidste tog gik man i gang med omlægningen. Sporskifterne blev først nu monteret på de forskellige stationer den 15. april 1929, og den 16. kunne det normalsporede materiel befare banen.

Nyanlægget fra Bryrup til Silkeborg medførte flere steder større jordarbejder på grund af det meget kuperede terræn. Det bør vel også nævnes, at der blev bygget en helt ny station i Bryrup. Selve anlægsarbejdet var delt i 5 afsnit. Første afsnit gik fra Silkeborg til Virklund. Her voldte terrænet ikke de store vanskeligheder, og det var anlægshaverne selv, der stod for arbejdet. Først i 1920'erne var der stor arbejdsløshed her i landet og dette første afsnit var hovedsagelig beregnet som nødhjælpsarbejde. Andet afsnit gik fra Virklund til 7 km før Them og var på grund af det kuperede terræn langt vanskeligere at have med at gøre. Derfor var dette afsnit også udliciteret til en professionel entreprenør. Her måtte foretages meget store udgravninger og anlæg af dæmninger. På det sted, hvor landevejen mellem Silkeborg og Horsens skærer banen, voldte et vandløb, "Hulebækken", store vanskeligheder, idet den havde den meget kedelige egenskab at svulme kolossalt op ved regnsky. Det tog nogen tid før man havde fundet en løsning på problemet, så man fik tæmmede den genstridige bæk. Forøvrigt er stigningen fra Virklund til Them 1:80 hele vejen.

Them station ligger på mo-segrund, som ikke kunne bære banen. Af den grund blev man nødt til at bortgrave 30.000 m³ tørvejord og køre fyld på i stedet. Men andre vanskeligheder viste sig også i nærheden af Them. Et mindre vandløb måtte man tæmme ved at lave en 4 km

lang kanal, hvis sider og bund bestod af betonplader. Dersom man ikke havde taget disse foranstaltninger, ville man være udsat for, at banen gang på gang skred ud.

3. afsnit startede altså ca. 7 km før Them og gik til Fogstrup og som ved 1. afsnit var det også bevillingshaverne, der her stod for arbejdet. Det næste afsnit var 3,3 km langt og gik fra Fogstrup og næsten op til Salten Å. Det var det fra andre jernbanebyggerier kendte firma Stürup & Prosch Jensen, der stod for det ret omfattende arbejde, bl.a. dæmninger på op til 20 m højde. Jorden til dæmningerne fik man fra de bakker det var nødvendigt at grave sig igennem. En del af denne jord blev ført ned til eng- og mosestrækningerne ved Salten Å for at få fyldt op her. En efter tidens forhold meget stor gravemaskine åd sig igennem de 71.000 m³ jord, som skulle flyttes. Som et kuriosum kan det nævnes, at gravemaskinen havde medvirket ved bygningen af den Midtsjællandske jernbane på strækningen fra Hvalsø til Ringsted. Her i 4. afsnit havde man flere steder en afgravningsdybde på 8 m. Alligevel er strækningen præget af de mange kurver, der var nødvendige trods udgravninger og dæmninger, dersom banen skulle klare sig igennem uden alt for store stigninger.

Det 5. og sidste afsnit tog anlægsingeniøren sig af, et stykke, der ikke voldte de helt store vanskeligheder terrænmæssigt. Dette afsnit gik altså fra Salten Å til Bryrup. Da de store jordarbejder var færdige begyndte udkørslen af sveller og skinner, og som tidligere nævnt gav dette en betydelig forøgelse af godsmængden for Bryrupbanen, der transporterede en stor mængde af disse materialer, især i 1926. Det bør nævnes, at først da sveller og skinner var lagt på den nye strækning gik man for alvor i gang med selve ombygningen af den gamle strækning.

Samtidig med at den nye Horsens statsbanestation blev taget i brug den 16. april 1929 begyndte normal drift med normalsporet materiel for strækningen Horsens-Bryrups vedkommende. Det gamle smalsporede materiel blev hensat på Bryrup station med salg for øje. Det lykkedes ikke at sælge ret meget af materiellet og de fire Mallet-lokomotiver samt Krauss-lokomotivet endte som så meget af det andet materiel deres dage under skæreblanderen.

Strækningen Bryrup-Silkeborg var først klar til drift den 10.

maj 1929, hvorefter Horsens-Bryrup Jernbane ændrede navn til Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane Aktieselskab.

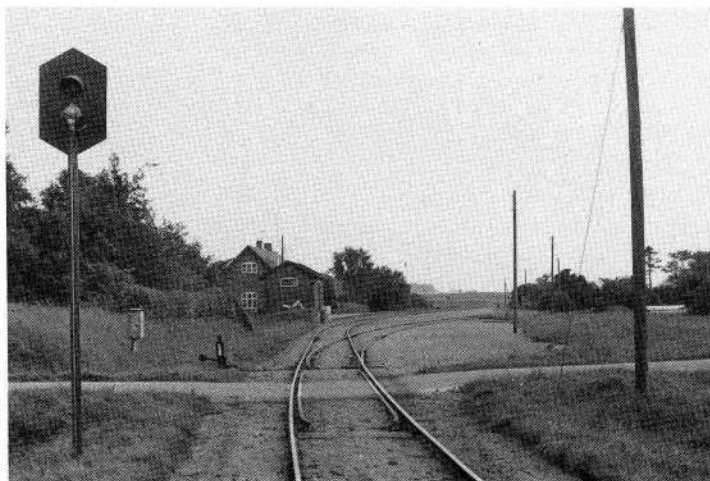
J.G.

HBJ/HBS LINIEBESKRIVELSE

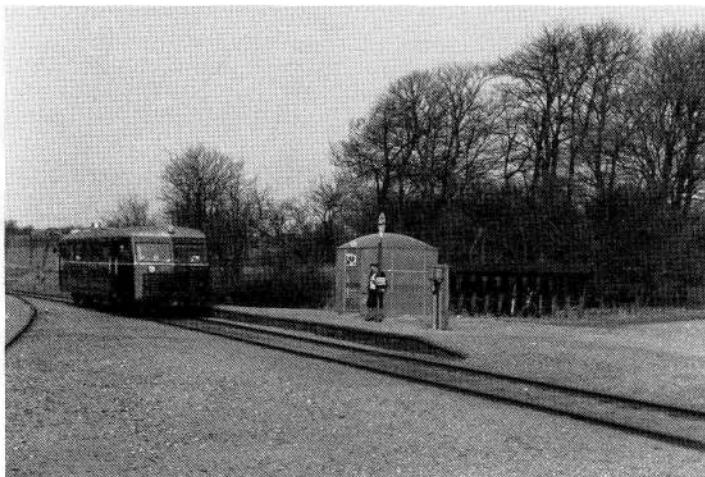
En dansk privatbane vil ikke have mulighed for at eksistere på det grundlag, at den førte passagererne gennem smukke egne. Hvis dette imidlertid havde været tilfældet, ville HBS have eksisteret den dag i dag. Banen gik nemlig igennem områder, der naturmæssigt var ganske enestående, og



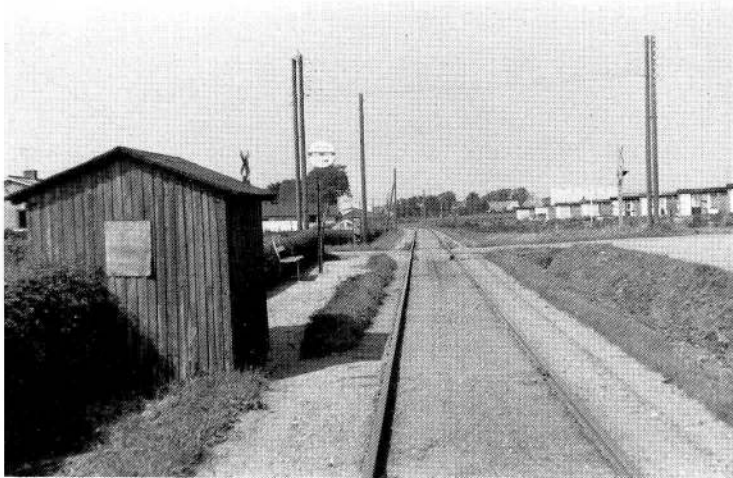
HBS, Stenbjerg, 1964 (hol)
stationsbygning, perronside



HBS, Stenbjerg, 1964 (hol)
indgangssporskifte fra Silkeborg



HBS, Stenbjerg, 1968 (hol)
den i artiklen omtalte plastic-boble



HBS, Monbjergvejen, 1966 (hol)
indgangssporskifte fra Horsens



HBS, Østbirk, 1964 (hol)
stationsbygning, perronside



HBS, Østbirk, 1964 (hol)
indgangssporskifte fra Silkeborg

det er derfor heller ikke uberegtiget, at næsten alle bøger, der beskriver de egne, banen gik igennem - særlig den sidste trediedel, er enige om at give HBS prædikatet "Danmarks smukkeste privatbane". Når det grønne lys i perronsignalet på privatbaneperronen blev tændt som tegn på afgang, ventede der en dejlig naturoplevelse. Jeg har kørt strækningen ad-

skillige gange og har glædet mig lige meget til turen hver gang. Ligegyldigt vejr og vind, sommer eller vinter, efterår eller forår, er jeg aldrig blevet skuffet.

Det første stykke af turen fra Horsens til Lund er beskrevet under HV, som HBS jo fulgte parallelt netop til Lund, og hvor der jo senere kun var et spor efter at HV måtte bukke

under og lukke. Vi starter altså i km 6,3, Lund station. I HBS' sidste år var spornettet stærkt revideret. Der hvor HV var drejet fra, var der nu et stadig åbent ar ud i landskabet. Oprindeligt, da begge baner eksisterede, drejede HV til venstre, mens Bryrupbanen i en ret blød kurve drejede til højre i nordøstlig retning. På et kort stykke køres langs Vinten by, som ligger til venstre for banen. Det er ret blandede naturforhold, vi på den første del af turen bliver præsenterede for. Nogle steder er landskabet meget jævnt, eller rettere fladt, andre områder præges af storbakkede arealer med skrænter ned mod Hansted å. Banen prøver så vidt muligt at følge de jævne områder, men alligevel har det ikke været muligt helt at slippe for at bygge dæmninger eller at foretage udgravninger. Ser vi til venstre bemærkes de høje bakkeområder, hvor den højtliggende Tamdrup Kirke er et værdigt vartegn for egnen. Den ligger 77 m over havet, og af den grund blev den før i tiden også brugt som sømærke for skibene på Horsens Fjord. Fra kirketårnet er der en imponerende udsigt og jeg kan anbefale enhver, der kommer til disse områder, at prøve på at få lov til at få adgang til tårnet. Som nævnt er udsigten helt enestående, og man føler at man virkelig er kommet højt til vejrs.

På vejen videre mod nord passerer Hansted Å og på en lang lav dæmning ruller vi lidt efter ind på Lundum station. Denne ligger for enden af en højre kurve og langs stationen er sporet ret, men ved sporskiftet mod nord har vi en kurve mod venstre, der lige efter igen går over i en ny højre kurve. Det var en lang "kurvesnak", men det er et kendetegn for denne bane, at det er en utrolig masse kurver, vi har på strækningen. Det er for ikke at komme i karambolage med de mange højdedrag, der findes i området, at man har valgt at lade HBS - i langt højere grad end det ellers er tilfældet - følge terrænets naturlige konturer, noget som ved anlæggelsen af banen selvfølgelig også har billiggjort bygningen. Men lad os efter dette sidespring vende tilbage til Lundum.

Man kan let se, at HBS er i familie med HV, og at den er anlagt i samme periode, når man betragter bygningerne. Deres stil og byggematerialer er identiske. Lundum station er bygget af røde mursten og har skifertag. Stilen er meget lig de landbrugsbygninger, man

opførte på den tid, måske kun lidt bredere. Adskilt fra hovedbygningen ligger pakhuset, der næsten ingen rampe har ud mod hovedsporet, noget der er et særsyn på banen. Huset og den smalle rampe er selvfølgelig profilfrit, og det er muligt at læsse eller losse varer fra en jernbanevogn direkte fra huset. Pakhuset er også opført i røde tegl og har næsten samme taghældning som hovedbygningen. Det er også atypisk, for de andre pakhuse på strækningen har en mindre hældning. Tæt op til selve stationsbygningen og forbundet med denne med en mur, ligger en redskabsbygning, der også indeholder toiletter. Også her er de røde tegl bygningsmaterialet. Forresten har denne bygning gavlen ud mod perronen og er - ligesom hovedbygningen - delvis dækket af en vin. Skråt over for pakhuset kunne man se fundament og rester af en på dette sted stående kran. I banens sidste år kom der en bygning mere til. Bygning er måske for meget sagt, for det drejede sig om en udtjent vognkasse fra en Q-vogn, muligvis til brug for banetjenesten. Da jeg sidste gang passerede Lundum var det efterår. Vinen på murene strålede i et utal af røde farvenuancer og den lille skov nær stationen var lige så farvestrålende i efterårssolens lys. Det var meget smukt og det er en af de ting, jeg altid vil mindes, når jeg tænker på HBS.

Lundum sogn hører ikke til de store, arealmæssigt, det er kun på godt 1050 ha med ca. 500 indbyggere. Sognets største by, som stationen havde taget navn efter, var Lundum, som lå ca. 1 km fra stationen. Som for så mange andre stationer på strækningen, hvor by og station lå hver for sig, havde det til følge, at det jernbaneløst kom til at ligge meget ensomt. Det var ikke helt ualmindeligt andre steder i landet, at jernbanen trak bebyggelse til sig, så den gamle by med tiden blev lillebroder. På HBS opstod der også bymæssig udvikling enkelte steder, som ved Bryrup og Virklund, men helhedsindtrykket må vel siges at være, at der ikke var underlag for nogen særlig udvikling omkring HBS' stationer, hvilket selvfølgelig havde den fordel, at der var stille og roligt, ja ligefrem idyllisk omkring mange af banens stationer. Til gengæld kan det siges, at det ikke var nogen fordel for banen og i sidste ende stærkt medvirkende til, at HBS gik ned og hjem. Som sagt lå Lundum by 1 km fra stationen. Nu er 1 km

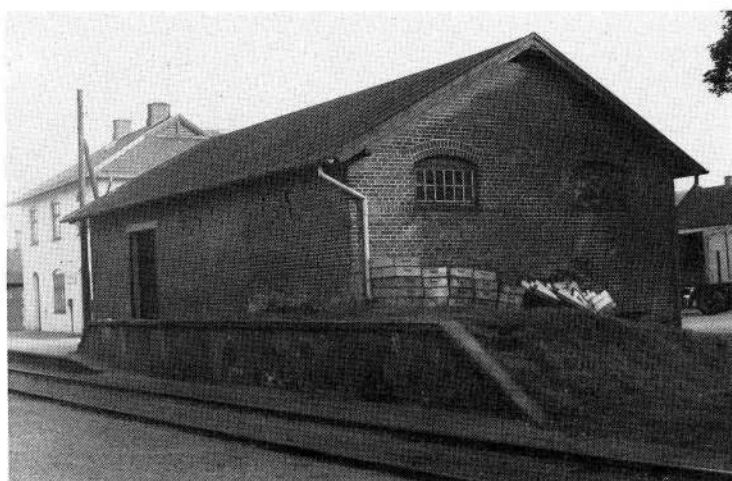
jo ikke nogen overvældende stor afstand, ihvertfald ikke når vejret er godt og bentejter fungerer. Men det danske vejr er noget lunefuldt og 1 km kan godt være lang alligevel, hvis man er barn eller gammel og for den sags skyld også for dem, der aldersmæssigt ligger mellem de to yderpunkter og skal slæbe på varer eller kufferter, eller hvis man har et

handicap. Når så rutebilen går lige forbi ens dør eller man selv har bil, så gider man ikke vandre ned til banen for at komme ud at køre. I det spil om at få fat i kunderne tabte banen.

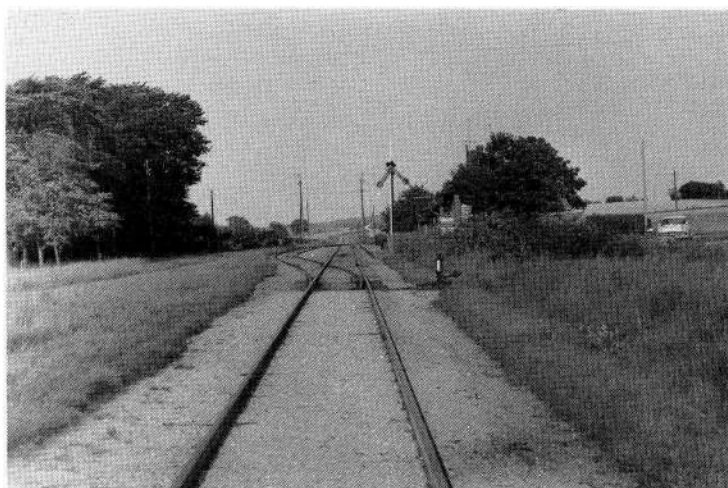
Er der noget at se turistmæssigt i Lundum? Der er en gammel romansk kirke, der er ret højt liggende. Oppe fra kirken er der en god udsigt ud



HBS, Østbirk, 1964 (hol)
stationsbygning, vejside



HBS, Østbirk, 1964 (hol)
varerhus, perronside



HBS, Vestbirk, 1964 (hol)
indgangsspor skifte fra Silkeborg



HBS, Vestbirk, 1964 (hol)
stationsbygning, perronside



HBS, Vestbirk, 1964 (hol)
indgangssporskifte fra Horsens



HBS, Vestbirk, 1964 (hol)
stationsområdet

over et frodigt og ganske kønt østjysk landskab. Kirken er opført af granitkvadre og frådsten og er ganske pæn og den har et helt kønt inventar. Den er dog ikke så særpræget, at ret mange turister ville afbryde togrejsen for at se på Lundum Kirke. Hvad byder byen ellers på? Her er et dambrug og et savværk, men ellers ingen industri. Så er der selvfølgelig

skole, bibliotek, sportsplads og en ungdomsskole. Det er et ganske pænt område, måske lidt kedeligt; de egentlige højdepunkter langs banen turistmæssigt set kommer først senere.

Fra Lundum fortsætter banen i blide kurver igennem et landskab, der er næsten skovløst og præget af småbakker. Denne landskabstype fortsætter ind i Østbirk sogn, som vi er kommet

ind i efter 2 km kørsel fra Lundum. I dette sogn er der ikke mindre end tre stationer: Stenbjerg, Østbirk og Vestbirk, men vi er også kommet ind i et sogn, der er næsten tre gange så stort og har fire gange så mange indbyggere som Lundum.

Vi er altså på vej mod Stenbjerg station, som vi når efter at have krydset landevejen fra Horsens til Vorstedgård i km 12,7. Bygninger og areal er som i Lundum. Men da jeg sidst passerede stationen var der sket store forandringer: nu var der ikke en stationsbygning mere, den var blevet til et parcelhus. Stationen havde en ret så isoleret beliggenhed, altså med kun få huse i nærheden, og det bevirkede, at der var alt for få passagerer og gods til i de for jernbaner så dårlige tider at bibeholde en betjent station. Perronen er væk ligeså dens fyld og i almindelig jordhøjde er plantet træer og buske. I farten så det også ud som om pakhuset var nedrevet. For ikke at svingte de rejsende helt, har man lidt nord for den oprindelige stationsbygning lavet et trinbræt, som blev taget i brug i oktober 1964 efter at den oprindelige stationsbygning var afhændet for 40.000 kr.

Af hensyn til passagerernes beskyttelse mod vejr og vind havde banen ladet opstille en delvis gennemsigtig plastic-boble ved den lille nye grusperon. Denne boble møder vi flere andre steder på banen, hvor lignende forhold som ved Stenbjerg er indtruffet: salg af bygning. Banen har nok haft visse tanker med, at boblen skulle være gennemsigtig. Det har nok ikke alene været for at de eventuelle rejsende skulle kunne se, at deres tog nærmede sig, snarere for at afholde visse elementer fra at forøve hærværk. Det er jo velkendt at man overalt ser tegninger og ødelæggelser på stationerne af bygninger og inventar, måske har de gennemsigtige bobler forhindret mange af disse negative udfoldelser, som visse mennesker ynder at udføre på offentlige steder.

I nærheden af Stenbjerg ligger et par store gårde eller snarere godser. Julianelyst ligger smukt op til et skovområde. Op til godset fører en lindealle, som stammer helt fra 1792 samme år den nydelige hovedbygning blev opført. I skovene omkring gården kan man i et ret kuperet terræn gå nogle dejlige ture. Den anden gård er Urup, hvis historie kan føres helt tilbage til 1448. I 1450

overtog slægten Skram den. Kun få ville kende slægten, hvis ikke et af dens medlemmer Peder Skram - med tilnavnet Danmarks vovehals - havde indskrevet navnet i Danmarkshistorien. Desværre er bygningerne i dag kun en skygge af sig selv. Oprindelig var der tre stokværk, bygget af røde sten. I 1738 forsvandt øverste etage, og stene herfra blev brugt til at bygge et apotek i Horsens. Søjlen gentog sig i 1810, hvor andet stokværk blev fjernet, og materialerne herfra blev brugt til et hus andetsteds. Desværre en form for genbrug, der var ret almindeligt før i tiden.

Kort efter afgang fra Stenbjerg drejer banen i en stor bue mod nordvest og passerer på højre hånd landsbyen Sattrup. Ser man herfra mod nordøst vil man i ca. 4 km afstand fra denne lokalitet se nogle bakkedrag. Her ligger Ejer Bavnehøj, i mange år anset for at være Danmarks højeste punkt, ca. 172 m højt. Nu har man fundet ud af, at det nærliggende punkt - Yding Skovhøj - er lidt højere, omkring 173 m. Man må tage hatten af for videnskaben, for man er blevet pokkers dygtig til at måle. Ved nøjere granskning og diverse målinger har man fundet ud af, at Ejer Bavnehøj nu kun er Danmarks 3. højeste punkt, for den nærliggende Møllehøj er m.aa. 43 mm højere! Men da der er bygget et tårn på Ejer Bavnehøj kan man stadig komme højest op her, idet bakke + tårn når 184 m over havoverfladen - man bliver næsten helt svimmel! Fra banen kan man nu godt føle, at højdedragene rager godt op i landskabet.

Undervejs mod Østbirk ser man på højre side noget der ligner en forladt grusgrav, nu næsten helt bevokset med græs. Et sted ser det også ud som om der har været mulighed for at føre et sidespor ind, og det må uden tvivl være HBS' gamle grusgrav, hvorfra man igennem årene har hentet tonsvis af grus til banen, og hvorfra der også blev hentet store mængder til den nye strækning fra Bryrup til Silkeborg. Et stykke endnu, over en landevej, og så er vi i Østbirk i km 16,5.

Det synes som om vi er kommet til en stor station, set ud fra privatbaneforhold, men det er nok størrelsen af stationens hovedbygning, der får en til at tro det. Den er ikke i stil med det øvrige vi har passeret indtil nu, og den ligner forøvrigt heller ikke nogle af de andre, vi vil møde på vor færd videre frem. Egentlig er den



HBS, v/Vestbirk, 1964 (hol)
bro for Tønning/Østbirk landevejen



HBS, Gammelstrup, 1964 (hol)
indgangsspor skifte fra Horsens



HBS, Gammelstrup, 1964 (hol)
stationsområde

ikke særlig køn, denne store firkantede klods i 2 hele etager. Den er bygget af røde mursten, og med røde sten fremtrådte den i en årrække, men af en eller anden uopklaret grund pudsede man bygningen og den fremstod derefter, som jeg kun har set den, i en hvidgullig tone. Også her er der en mindre redskabs- og toiletbygning ret tæt ved selve

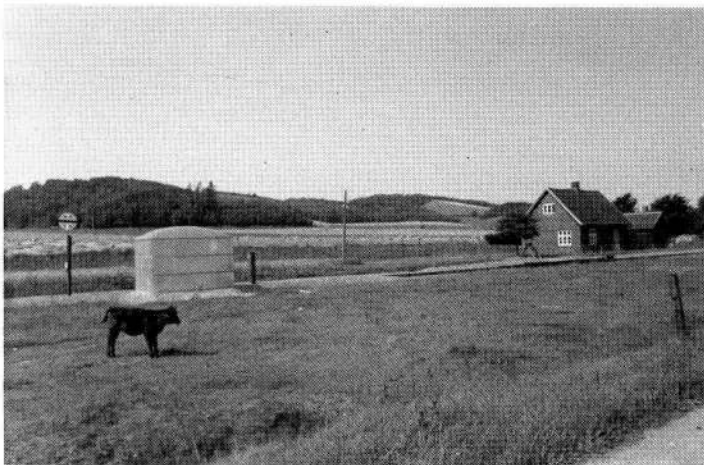
stationsbygningen, medens pakhuset på samme side som de to foromtalt bygninger ligger ca. 50 m væk. Men det har bevaret sine røde sten og er altså ikke blevet gjort "fin" som hovedbygningen. Overfor pakhuset ligger der en usandsynlig stor rampe. Hvad den har været brugt til, ved jeg ikke - men høj er den! Her er sidespor med skifte i begge ender, og i for-



HBS, Gammelstrup, 1964 (hol)
stationsbygning, vejside



HBS, Gammelstrup, 1964 (hol)
stationsbygning, vejside



HBS, Gammelstrup, 1966 (hol)
nyt trinbræt og gammel station

bindelse med sidesporet er der et stikspor, der går over den vej, vi passerede ved indkørslen til Østbirk. Det ser ud til, at sporet fører hen til en eller anden fabrik.

Østbirk er en af de større byer, banen passerer. Den har ca. 700 indbyggere og dens oprindelse kan føres helt tilbage til 1250. Her er mange forretninger og en del småindustri.

Af lidt større virksomheder er der et savværk, en møbelfabrik og en landskendt vinduesfabrik. I Østbirk kan man komme i biografen, gå på biblioteket og ønsker man at pleje et lidt svigtende helbred er der også et apotek at ty til. Kommunkontoret er også beliggende her i byen. Her er sportsplads og når man var blevet gammel og noget af dampen var gået af

en efter dette store udbud byen byder på, var der alderdomshjemmet at søge hen til. Alderdomshjemmet bliver som en hel del andre huse i byen opvarmet fra fjernvarmeværket, hvad centralskolen forøvrigt også gør. Som man kan forstå er det altså en by af dimensioner.

Jeg nævnte i forbindelse med Urup slægten Skram, og samme slægt møder vi også her. Det synlige tegn er en mindesten på kirkegården. I forrige århundrede havde man overalt i landet en stor trang til at fjerne tidligere adelige slægters jordiske rester fra de kapeller som de samme slægter havde ladet bygge ved kirkerne. De jordiske rester blev så nedgravet på kirkegården. Sådant gjorde man også i Østbirk. Måske har man så fået dårlig samvittighed men gjort gerning står jo ikke til at ændre, og så har man rejst før omtalte mindesten, ikke for slægten Skram men kun for et af dens medlemmer, Peder Skram - han var jo trods alt en af Danmarkshistoriens helte. Det var nu først 30 år efter at man havde udført gerningen med at nedbryde kapellet og begrave kister, at man rejste stenen i 1886. I stenen er der udhugget et flot lineskib, malet i flere farver, og underenden er Peder Skrams navn indhugget. Under skib og navn er slægtens våben indhugget. I kirken er der stadig et kapel med ikke mindre end fem sarkofager af senere ejere af Urup, der havde overtaget gården efter slægten Skram. Kirken er blevet ombygget mange gange, og af det oprindelige romanske anlæg er kun få rester bevaret. Alligevel er kirken arkitektonisk stadig værd at kigge på, hvad dens inventar forøvrigt også er, det er både smukt og interessant.

På en strækning af ikke mindre end 10 km slynger HBS sig i større og mindre kurver og sving gennem Østbirk sogn, så sognet har været godt dækket ind jernbanemæssigt set.

Fra Østbirk station kører vi nu i vestlig retning ca. 2 km, hvorefter kursen bliver mere sydlig og efter en god kilometer i denne retning ruller vi ind på Vestbirk station, den sidste af de 3 stationer i sognet i km 18,6. Igen er det den sædvanlige stil vi møder på denne stations bygning. Oprindeligt var her kun holdeplads med sidespor, men den 1. oktober 1913 blev Vestbirk rigtig station eller som det hedder: "oprettet en egentlig station, der har ekspedition af stykgods og kreaturer m.m. i samme omfang som de andre stationer". Også

Vestbirk station ligger ret en-somt, den by den har fået navn efter ligger 7-800 m mod syd. En anden fællesnævner for stationerne er det velholdte udseende, både af bygninger og af stationsplads og her er Vestbirk heller nogen undtagelse. Mange unge er gennem årene stået af på stationen, når de skulle frekventere den nærliggende folkehøjskole eller dens tilknyttede friskole.

Vi er kommet til en meget smuk egn og der er det kendte jyske udsyn ud over det ret bakkede landskab. Også toget har kunnet mærke bakkerne, der skal lidt mere brændstof til for at klare stigningerne, og man kan høre, at motoren må arbejde hårdere.

Bortset fra forsamlingshuset, der ikke kan vække nogen særlig interesse, er der en anden bygning ved Vestbirk, som er lidt mere spændende, nemlig den, der indeholder vandkraftcentralen. Vi er nu meget tæt ved Gudenåen, og det er denne ås vand, der driver kraftværket. Ved hjælp af opdæmninger har man dannet tre kunstige søer, der ser helt naturlige ud, og hvis man ikke viste bedre, skulle man tro, de var ægte!

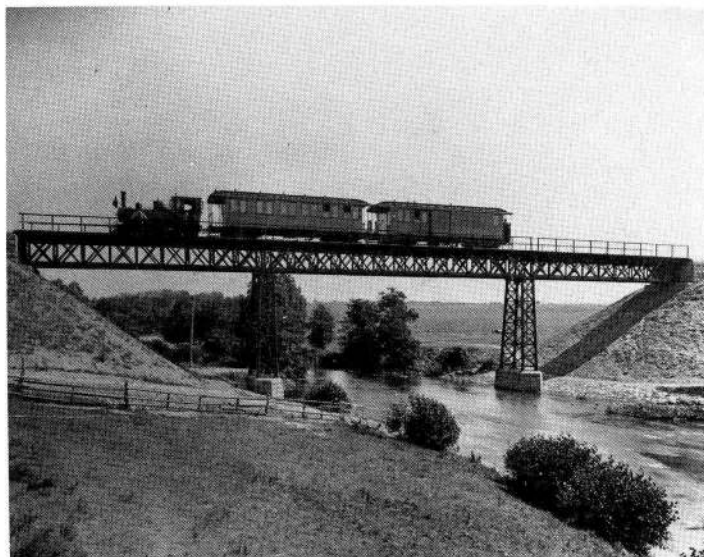
Når toget forlader Vestbirk går banen først under en viadukt. Står man oppe på denne, er der en betagende udsigt over søområdet. Kort efter viadukten kommer vi til en lille bro, der sammen med en dæmning adskiller to af de kunstige søer. HBS befarer både dæmning og bro. Det er Gudenåen vi møder her, og den har netop sit løb gennem disse to søer. Kort tid efter at vi har passeret Gudenåen drejer banen mod nord og det er op ad bakke. Vi kører igennem et skovområde, men banen kører på en dæmning så højt til vejrs, at det er træernes kroner, vi sidder og kigger på. Her hvor vi kører nu havde Gudenåen tidligere sit leje og dæmningen vi kører på førte op til en højbro, der førte HBS over åen. Da man ændrede åens leje i forbindelse med opførelsen af det før omtalte kraftværk, havde banen en bro, der nu kun forbandt to dæmninger. I stedet for at rive broen ned, fyldte man jord hen over den, og man havde nu én lang dæmning. Derfor kører vi undervejs på en bro, der ikke kan ses, men godt nok er der. (Et tilsvarende eksempel har vi den dag i dag på banen mellem Roskildevej og Langgade station. På den dæmning S-togene mange gange i timen befarer hver dag, ligger en skjult bro, der oprindeligt førte Frederiksbund-banen over Vestbanens



HBS, Tønning, 1964 (hol)
bygninger, perronside



HBS, Tønning, 1964 (hol)
toilet- og stationsbygning



HBJ, broen over Gudenå (arkiv J.G.)
se nærmere i teksten

spor. Men i 1911, da den nuværende Hovedbanegård blev taget i brug, og Vestbanens tog fik det nuværende forløb, nedlagde man strækningen fra Frederiksborg til Vigerslev, og DSB hav-

de en bro, der ikke førte over spor mere. I stedet for at rive broen ned lod man den stå inde i dæmningen ligesom det altså skete på Bryrupbanen). Men lad os vende tilbage til HBS.



HBS, Tønning, 1964 (hol)
vareskur og gammel vognkasse

Hvorfor rev man ikke både bro og dæmning ned, så togene kunne undgå stigningen. En jernbanemand fortalte mig, da jeg spurgte ham om dette, at man var glad for at være lidt til vejrs, så man kunne undgå eventuelle oversvømmelser i forårstiden, hvor Gudenåen godt kunne gå over sine bredder. Stigningen op mod Gammelstrup, som vi når nogle hundrede meter efter dæmning og bro i km 21,2, havde man ikke kunnet undgå alligevel, og så kunne man lige så godt beholde begge dele, så man kunne spare besværet med at bygge strækningen om.

Naturmæssigt har det været en dejlig oplevelse at køre mellem Vestbirk og Gammelstrup. Stationen her er af samme type som Vestbirk. Da jeg første gang kom til Gammelstrup var det en rigtig station med alt til faget henhørende og med sidespor med skifte i begge ender. Sådan oplevede jeg stationen flere gange, men da jeg sidst så den, var den blevet til privatbolig. I stedet havde man som venteskur en plasticasse med tilhørende lille peron og stoppesignal. Stoppestedet havde man rykket væk fra den oprindelige station og ned til landevejen mellem Vestbirk og Tønning. Trinbrættet lå på den modsatte side af den oprindelige stationsbygning. Denne placering har sikkert også været nemmere for de få rejsende, der benyttede toget. Salget af stationen må være sket en gang i 1964. Stationen virkede lidt mindre end de øvrige stationer på strækningen, men traditionen tro for HBS lå den meget øde, med næsten ingen huse i nærheden. Til gengæld kan man roligt sige, at det er en meget smuk natur Gammelstrup ligger i, og området omkring stationen er en ren idyl, men det kan banen jo ikke leve af. På

grund af beliggenheden, det var nemmere at snuppe en rutebil, blev der mindre og mindre at lave på stationen, og så endte det hele med et trinbræt, som man måske også havde kunnet undvære, men da kommunen jo var med til at betale til banens underskud, måtte man jo nok som følge af disse omstændigheder opretholde et holdsted for at tilfredsstille samme kommune. Vi er forøvrigt i Tønning sogn nu. Sognet har to stationer: Gammelstrup og Tønning.

Det bysamfund som kaldes Gammelstrup, ligger faktisk lige langt fra de to stationer i sognet. At kalde Gammelstrup for en by er næsten at overdrive, idet "byen" består af en 3-4 gårde og en samling huse, vel en 7-8 stykker. I dette område ligger der også et teglværk, men så tilpas langt væk fra banen, at det næppe har haft den helt store betydning nogen sinde for denne.

Fra Gammelstrup station (trinbræt) fortsætter banen mod nord langs nogle skrænter på en slags smeltevandsplateau, hvilket gør det naturmæssige ret varieret. Her er flere højdepunkter nær banen på over 120 m, men fornuftigt nok holder vor bane sig i passende afstand fra disse bakker, og her såmænd også stigninger nok i forvejen. Kort før Tønning svinger banen i vestlig retning, og stadig er der mange bakker så der er også mange kurver før vi endelig ruller ind på Tønning station i km 23,6. Ligesom ved Gammelstrup ligger Tønning by et stykke væk fra banen, vel ca. 1 km, og nord for stationen. Omkring denne ligger der da nogle huse i modsætning til Gammelstrup. Stationsbygningerne ligner dem ved Gammelstrup, men de er vist lidt større, stadig med samme tredeling af husene: sta-

tion, toiletbygning og varehus. Sidstnævnte er af nyere dato, sådan virker det i hvert fald, med lav tagrejsning og konstruktionsmæssigt stærkt afvigende fra de andre 2 huse. Her er sidespor med skifte i begge ender og står man på stationspladsen og ser mod nord, skimter man højdedragene omkring Silkeborg som en skygge i horisonten. Her er forøvrigt ligeså pænt og velholdt som på de andre stationer, et tiltalende træk på HBS.

Det er et af de små sogne, vi er kommet til, med kun ca. 550 indbyggere. Her er kommunekontor, skole med velholdte sportspladser, forsamlingshus og de sædvanlige banker og sparekasser, her er minsandten en af hver slags. Kirken er romansk, og dens indre ganske pænt med kalkmalerier visende fornøjelige narremasker. Turistmæssigt er der ikke de store attraktioner og hvis turisten ikke ligefrem trængter til at strække benene og gå en tur i en nydelig egn, og eventuelt se på nogle af de gravhøje, der endnu er bevaret og hvor der er gjort gode fund, kan han ligeså godt forblive i toget og spare kræfterne til steder med større seværdigheder.

På vor tur med HBS er vi efterhånden kommet lidt til vejrs. Nok har vi både kørt op og ned, men mest op. Nogle af stigningerne har været lidt seje, hvilket tydeligt kunne høres på motoren. Vi er efterhånden omtrent 110 m oppe, og efter danske forhold må det siges at være en pæn stigning, vi har foretaget fra vort udgangspunkt Horsens, der kun ligger et par meter over havet. Men HBS har også rekorden som den bane, der når højest til vejrs af alle Danmarks jernbaner, men det vender vi tilbage til senere.

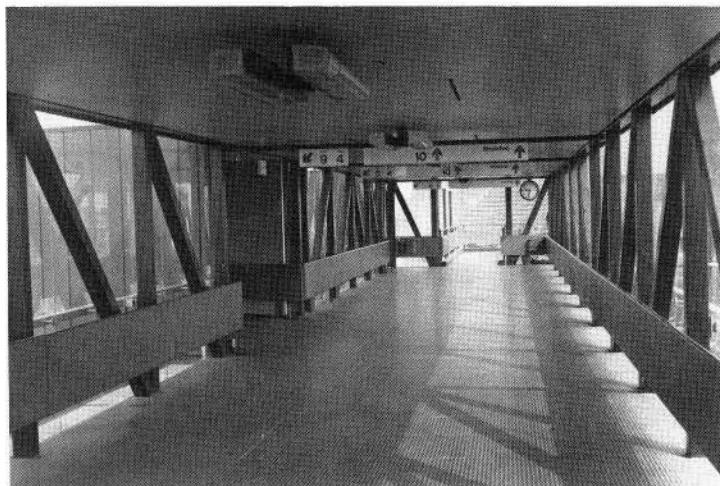
J.G.

Redaktøren beklager, på dette ikke særligt belejlige tidspunkt at måtte afbryde turen på HBJ/HBS for denne gang. Der skulle jo også gerne være plads til andre artikler. Vi fortsætter i næste nummer.

ADRESSEÆNDRING: Husk når De flytter også at meddele dette til SIGNALPOSTENS redaktion. Det er ikke nok, viser det sig, at posthuset får en generel ændringsmeddelelse - den dækker kun de postbesørgede blade, og dem hører SP ikke til.

Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen



De nye anlæg i Korsør: Ny gangbro
(Alle andre fotos til artiklen er af forfatteren)

M/F DRONNING INGRID
M/F PRINS JOACHIM
M/F KRONPRINS FREDERIK

Siden Storebæltsoverfartens åbning den 1. december 1883 havde den maksimale størrelse på de færger, der kunne anvendes på overfarten som bekendt været bestemt af de dimensioner, de oprindelig anskaffede damphjulfærger havde haft. Specielt satte færgernes bredde over hjulkasserne, der var 17,70, grænser for, hvor store færger, der kunne bygges, når de eksisterende færgeløjer fremdeles skulle anvendes. De to i 1974 anskaffede færger, M/F DRONNING MARGRETHE II og M/F PRINS HENRIK, var derfor de største færger, der med anvendelse af de eksisterende færgeløjer kunne sejle på overfarten.

I forbindelse med statsbanernes plan 1990 fremkom et projekt om anskaffelse af nye færger til Storebæltsoverfarten med en væsentlig større overførselskapacitet end den de hidtil til overfarten anskaffede færger havde. De nye færger skulle samtidig kunne overføre mindst 1 lyntog og 1 IC-tog, hver oprangeret af 5 personvogne á 26,4 m længde, eller et godstog med en længde på 500 meter og 1400 tons togvægt. De nye færger måtte derfor bygges med en bredde på ca. 23,4 m og med 4 jernbanespor. Gennemførelsen af projektet fordrer samtidig anlæg af helt nye færgeløjer svarende til den større skibsbredde med dobbeltsporet klap, hvilket var nødvendigt, dersom færgens overførselskapacitet

skulle kunne udnyttes fuldt ud og der blev regnet med en liggetid i hver havn på ca. 30 minutter.

Herudover måtte andre forudsætninger tilvejebringes, bl.a. en sporrast så nær færgeløjet som muligt med 4 spor á 250 m effektiv sporlængde samt mulighed for ved de nye færgeløjer at anlægge perronspor til IC-togene.

Medvirkende til at projektet ønskedes fremmet var de stærkt stigende omkostninger ved færgedrift, hvilken udvikling foretagne undersøgelser og beregninger havde vist bedst lod sig imødegå ved anskaffelse af større færger, hvis højere anskaffelsespris i forhold til færger af den hidtil anskaffede type let blev opvejet af de besparelser, der ville blive opnået i den daglige drift.

Efter at det var blevet vedtaget, at Storebæltsoverfarten skulle udbygges med brede færgeløjer og nye 4-sporede jernbanefærger, og de nødvendige bevillinger til projektets gen-



M/F DRONNING INGRID i Nyborg (foto DSB)

nemførelse var opnået, stod for så vidt angik færgeanskaffelsen som første punkt på placere den store ordre ved et eller flere byggeværfter. I de følgende overvejelser indgik foruden pris

og leveringstid også beskæftigelsesmæssige betragtninger. Resultatet blev som bekendt, at det blev besluttet at lade Helsingør Værft bygge 1 færge og Nakskov Skibsværft 2 færger.

remaskinerum og bovpropellerum, hvorefter kommer aptering for restaurationspersonale fordelt i 14 2-mandskamre. Ved siden af, nærmere skibets midte, er i henholdsvis styrbords og bagbords side indrettet omklædningsrum, toilet og bad også til brug for restaurationspersonalet. Derefter findes nogle disponible rum, bad og toilet for maskinbesætning samt arkivrum, hvorefter der er indrettet tavlerum, kontrolrum for hovedmotorer m.v. og et elværksted. Derefter følger hovedmaskinrum I, hvor der er opstillet 2 stk. hovedmotorer, der hver for sig er forbundet med henholdsvis styrbords og bagbords akselledning via det i hovedmaskinrum II installerede reduktionsgear og akselkobling. I hovedmaskinrum II er herudover yderligere opstillet 4 hovedmotorer, der 2 og 2 gennem det nævnte reduktionsgear og akselkoblinger også er forbundet med henholdsvis styrbords og bagbords akselledning. Agten for hovedmaskinrummene findes storesrum m.v. og helt agterude agterste styremaskinrum.

På færgens vogndæk findes 4 jernbanespor, hvortil der etableres forbindelse med land over en dobbeltsporet broklap. Ved alle spor findes perroner for de rejsende. Perronerne ved midtersporene langs det derværende midterhus er faste, medens perronerne ved sidesporene i borde er opklappelige af hensyn til færgernes fremtidige eventuelle anvendelse til biloverførsel (2 x 3 rækker automobiler). Alle spor kan derfor benyttes til personvogne, men det er dog midtersporene, der fortrinvis anvendes som følge af, at den bedste og for de rejsende mest bekvemme forbindelse op til færgens saloner opnås herfra, dels ad 2 trapper, dels ved 2 personelevatorer, der hver kan medtage 10 passa-

De nye færger har følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene:	152,0	m
Største bredde på spant:	22,8	m
Største bredde på fenderlisten:	23,7	m
Dybgang, middel på last:	6,0	m
Sporlængder:		
Midterspor SB og BB fra stopbom agter til stopbom for:	138,0	m
Sidespor SB og BB fra stopbom agter til stopbom for:	138,1	m
Midterspor SB og BB fra stopbom agter til agterste frispør for:	109,3	m
Sidespor SB og BB fra stopbom agter til agterste frispør for:	109,4	m
Største samlede effektive sporlængde:	494,75	m
Bruttoregister-tonnage:	10.607	

Maskinanlæg:

Fremdrivning: 6 stk. B&W ikke-gangskiftelige 16-cylindrede 4-takts trunk dieselmotorer, type 16U28LV turboladede med en max. kontinuerlig ydelse hver på 4240 BHK ved 775 omdr./min. Cylinderdiameter 280 mm, slaglængde 320 mm.

Samlet ydelse, total:

Ved 775 o/m, 6 x 4240 = 25.440 BHK

Ved 750 o/m, 6 x 3840 = 23.040 BHK

Ved 800 o/m i 10 minutter, 6 x 4560 = 27.360 BHK.

Hjælpe motorer: 4 stk. 8-cylindrede enkeltvirkende 4-takts dieselmotorer á 1000 BHK af Frichs' fabrikat, type A 8185 CUS direkte koblet til hver sin spændingsgenerator 3 x 380/220 V af Nebbs fabrikat.

Som nødstrømsforsyningsanlæg findes i separat rum på badedækket installeret et dieselaggregat bestående af en dieselmotor af Mercedes Benz fabrikat, type OM 404 på ca. 250 BHK direkte koblet til en vekselstrømsgenerator, der ved 1500 o/m yder 215 kVA.

Max. fart: 18,9 knob.

Overførselskapacitet: 18 personvogne á 26,4 m eller godsvogne svarende til frispørslængden.

Max. antal rejsende: 2.000.

Byggeår: M/F DRONNING INGRID og PRINS JOACHIM: 1980,

M/F KRONPRINS FREDERIK: 1981.

Som det af det foranstående fremgår og nævnt i indledningen er de nye færger de hidtil største, der er bygget til Storbæltsoverfarten og formentlig i det hele taget de største færger, der - under hensyn til de eksisterende vanddybder og havneforhold - kan bygges til overfarten.

De nye færger, der blev kontraheret den 29. marts 1978, er bygget som dobbeltskruede skibe med drivskruer med vendbare blade. De er forsynet med 2 ror agter og 1 ror for samt 2 bovpropeller.

Færgernes mellemdæk under vogndækket er indrettet således, at der forrest findes sty-



M/F KRONPRINS FREDERIK ved Langelinie

gerer. Fra de ved ydersporene værende perroner er der kun trappeforbindelse til færgens salondæk. Midterhuset på vogn-dækket rummer iøvrigt udover trappe- og elevatorm rum toiletter og forskellige rum med tekniske installationer samt som en helt ny ting en rangercentral, hvorfra ombordsætningen og ilandtagningen af jernbanevognene ledes.

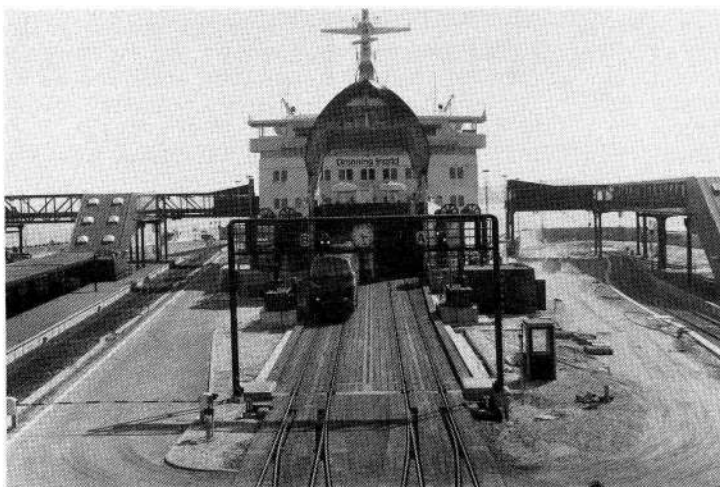
I forbindelse med trappetårnene i henholdsvis styrbords og bagbords side er anbragt 4 evakueringsporte. I udfiret stand skal undersiden af disse kunne fungere som personslidsk til redningsflåder, idet der på indersiden er monteret en slidsk udført af søvandsbestandigt aluminium.

Over vogn-dækket findes nedre salondæk. Forrest er indrettet et stort cafeteria med tilhørende serveringsdiske, pantry m.v. Her findes 288 siddepladser. I begge sider nærmest indgangen er indrettet legerum for børn. Derefter findes i hele færgens bredde en hall, fra hvilken der i begge sider gennem et vindfang og sideporte, der er elektro-hydraulisk betjent kan etableres forbindelse med landgangsbroer i land.

Fra hall'en findes trappeopgange til øvre salondæk samt adgang til dame- og herretoiletter, indrettet i henholdsvis bagbords og styrbords side. Midtskibs findes færgetorvet, der er åbent op til øverste salondæk (den såkaldte durchsicht). På færgetorvet er der i bagbords side indrettet kiosk og midskibs en snack-bar, medens der i styrbords side er anbragt et antal borde med faste stole.

Længere agter på nederste salondæk findes endnu en hall med trapper til øverste salondæk. Herfra kan der ligesom fra forreste hall etableres landgangsforbindelse gennem et vindfang og sideporte beregnet til brug, såfremt færgerne senere indsættes på overfarter, hvor de skal anløbe færgelejet over agterenden. Agterst er indrettet et cafeteria med 188 pladser, indrettet som forreste cafeteria. Herudover findes legerum, puslerum for småbørn, bagagerum m.v.

Øverste salondæk er indrettet således, at restaurationens tekniske installationer er samlet her. Forrest er indrettet restaurant med 194 pladser, hvorefter der midtskibs er indrettet en sektion med grillkøkken, buffetrum, smørrebrødsrum, kabys, opvaskerum m.v. samt messe for restaurationspersonalet. I begge sider er nærmest restaurationen indrettet toiletter



De nye anlæg i Nyborg med M/F DRONNING INGRID



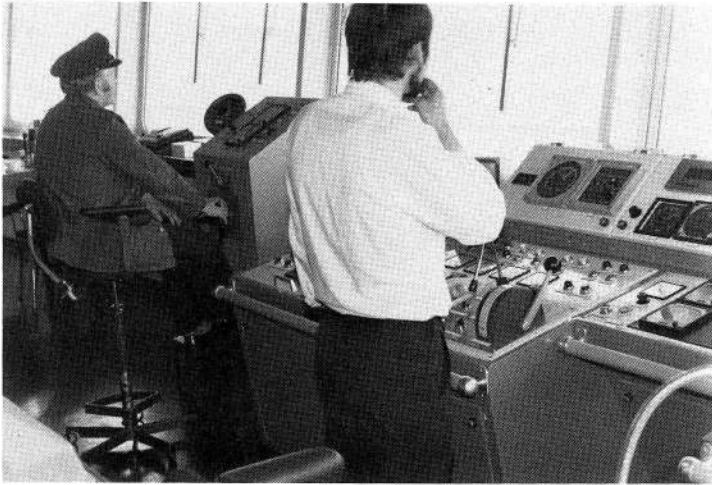
De nye anlæg i Korsør med M/F PRINS JOACHIM



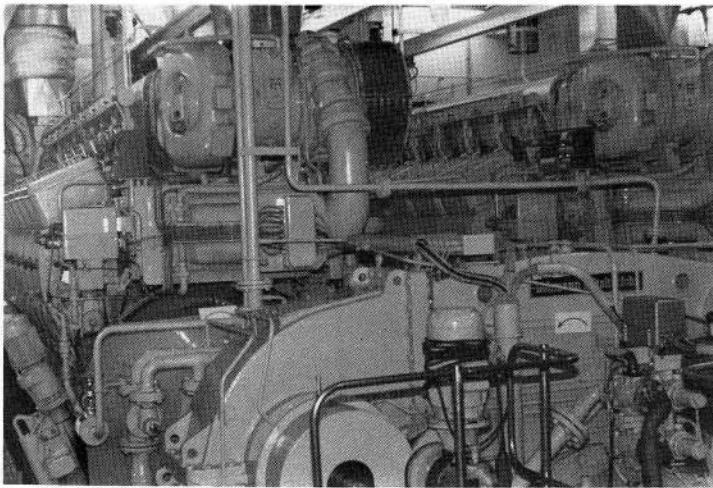
Kommandobroen, manøvreplukt. M/F DRONNING INGRID

for de rejsende, hvorefter der i begge sider findes en lille hall med 32 sofastole hver. Midt i færgen findes derefter den såkaldte panoramasalon med 103 siddepladser i sofastole. Herfra kan man se ned på færgetorvet på underste salondæk gennem den allerede omtalte "durchsicht". Videre agterover

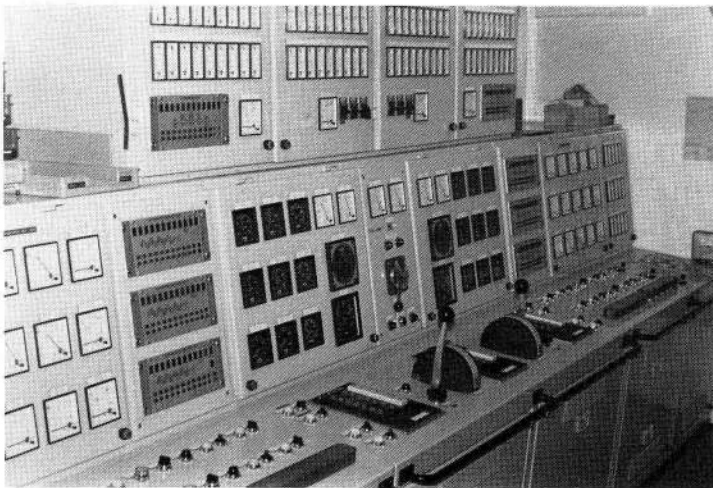
er der i begge sider indrettet passagertoiletter og 2 små hall's, hver med 20 siddepladser. Midtskibs er indrettet kabysesektion II i tilknytning til den såkaldte verandasalon, der har 88 siddepladser. I begge sider af verandasalonen er indrettet separate små saloner. Fra verandasalonen er der ud-



Kommandobroen, manøvreplut og styrerat.



Hovedmaskinrum II: B/b hovedmotorer og gear.



Kontrolrum i maskine, manøvreplut.

gang til et mindre soldæk, hvorfra der er trappeopgange til det ovenover værende brodæk.

På brodækket nærmest skibets stævn findes forreste styrehus, hvor alle for færgens sejlads nødvendige installationer findes såsom styresøjle, anbragt helt fremme ved frontvinduerne, kontrol- og manøvrepa-

nel, hvorfra hovedmotorer, drivskruer, bovpropeller m.v. kan manøvreres og aflæsning af kontrolinstrumenter m.m. kan foretages. Herved kan bl.a. kontrolleres fart, olieforbrug pr. minut, vanddybden under færgen (via ekkolod) o.s.v., ligesom der kan indhentes oplysning om strøm- og vindforhol-

dene i de to færgehavne. Endvidere er der i styrehuset installeret internt fjernsyn, således at det på en i styrehuset opstillet monitor er muligt at overvåge vogndækket.

Bag styrehuset findes i bagbords side færgens radiostation og i styrbords side salon for skibsføreren med tilhørende bad og toilet. Derefter er der i bagbords side bl.a. indrettet kamre for maskinofficerer og i styrbords side for telegrafist og dæksofficerer. Midtskibs findes en ventilationscentral (1). Den resterende del af dækshuset indeholder herudover et antal rum, der dels er indrettet som aptering for dæksbesætningen og tjenere (2-mandskamre med bad og toilet). Endvidere findes der her 1 privatsalon, der kan benyttes af særligt prominente rejsende som f.eks. medlemmer af kongefamilien, ministre m.fl. Agterst findes agterste kommandobro og styrehus, der bruges under udsejling fra færgehavnene.

På brohusets tag er anbragt 2 kraner (fabrikat ACTA) hver med en løfteevne på 1200 kg til op- og nedhejsning af containere med forsyninger til færgens restaurationer og cafeterier. Containerne kan gennem særlige skakter nedsænkes til kabyssektionerne henholdsvis for og agter.

De nye færger er som allerede nævnt udstyret med 6 hovedmotorer, der 3 og 3 via akselkoblinger og et reduktionsgear af Lohmann og Stolterfohts fabrikat er koblet til de to akselledninger. Normalt vil kun 4 motorer være i drift (2 for hver akselledning). I reduktionsgearene nedsættes motorernes omdrejningstal til ca. 150, som er en for propellervirkningsgraden og manøvrevenen gunstig værdi. Hvert gear, i hvilke der er indbygget tryklejer, hvorigennem propellernes trykkraft overføres til færgen, er forsynet med udtag for drift af en 1000 kW 3 x 380/220, 50 Hertz, 1500 o/m akselgenerator af Nebbs fabrikat for 1000 HK bovpropelleranlæg. Akselgeneratorerne er endvidere indrettet som black-out-generatorer og for strøm til togopvarmning gennem transformere 3 x 380 V/1500 V, 50 Hertz med skibet som tilbageledning og for strøm til TEE-tog. Strømmen til togopvarmning afbrydes automatisk, når bovpropellerne sættes i drift eller når akselgeneratoren føder bordnettet.

Færgens drivskruer, der har en diameter på 4,2 m, er af B&W Alphas egen konstruktion. Propellerbladene kan ved hjælp af en indbygget hydraulisk ser-

vomotor drejes i frem- og bakstilling, og såvel blade som nav er af rustfrit stål.

I maskinrummet er opbygget et helt lukket lyd-, varme-, brand- og vibrationsisoleret kontrolrum med store brandhæmmende ruder med 3-dobbelt glas. Her er centraliseret alt det for fremdrivningen og færrens sikkerhed nødvendige betjenings-, kontrol- og alarmanlæg og de til dette formål nødvendige instrumenter.

Opvarmningen af færgerne sker i det væsentlige ved hjælp af dieselmotorernes kølevand. Som fuld reserve er installeret 2 stk. oliefyrede støbejernskedler (Danstoker/Buderus højeffektive støbejernskedler, type Lollar 55) og Weishaupt højtryksoliefyre.

Færgerne er hver udstyret med 2 glasfiber motorredningsbåde. Bådene er ophængt i davider af Lorentzen og Wettres fabrikat, og de kan medføre 49 personer hver. Endvidere findes der på hver færge 80 redningsflåder á 25 personer og 6 stk. flydemidler á 20 personer. Redningsflåderne er anbragt på badedækket i letmetalstativer.

Herudover er færgerne forsynet med alt moderne udstyr til brug ved uheld, bl.a. indretning af sprinkleranlæg på vogndæk, halonanlæg i maskinrum og håndslukkere overalt i skibet. Endvidere kan nævnes den vandtætte inddeling, brandmeldeanlægget, fjernbetjeningen af vandtætte døre, det allerede omtalte nødgeneratoranlæg m.m.

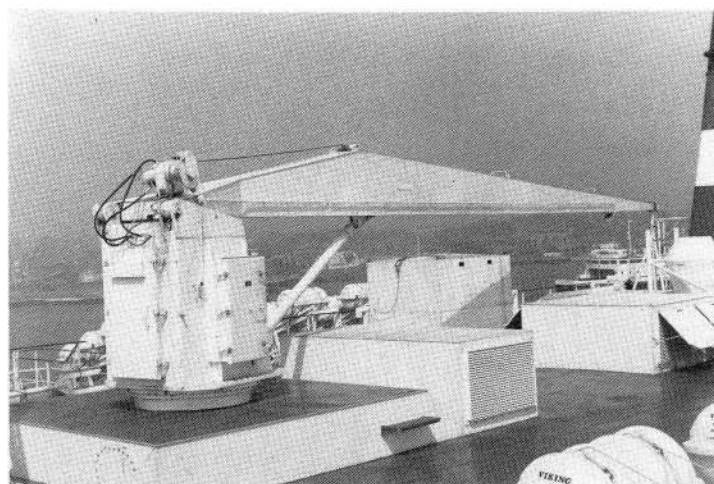
På togdækket i færgernes forskib findes stik til et yderst på færgeklappen anbragt ca. 15 m langt 30-pars bevægeligt kabel med multistik for styresignaler til og fra færgen. Herved er det muligt gennem betjeningssteder på færgen for passagerlandgange, broklap, sporskifter og signallys til rangering m.m. at betjene disse installationer fra færgen.

For hvert spor på togdækket er der stoparrangementer i begge færgens ender. Endvidere er der installeret 4 særskilte anlæg - 1 for hvert spor - for strømforsyning af overførselsvogne med 1 x 1500 V, 50 Hz vekselstrøm. For strømforsyning (3 x 380/220 V til TEE-tog) er der for og agter opsat ialt 4 stk. samle- og betjeningskasser med tilhørende ca. 20 m 4-leder bevægeligt kabel. Endvidere findes tilslutning mellem færgens højtaleranlæg og højtaleranlægget i overførselsvognene.

I færgerne for- og agterskib findes løfteporte, der manøvreres hydraulisk. Lysvidden



Top af hus på brodæk, her M/F PRINS JOACHIM



Containerkran, omtalt i artiklen.



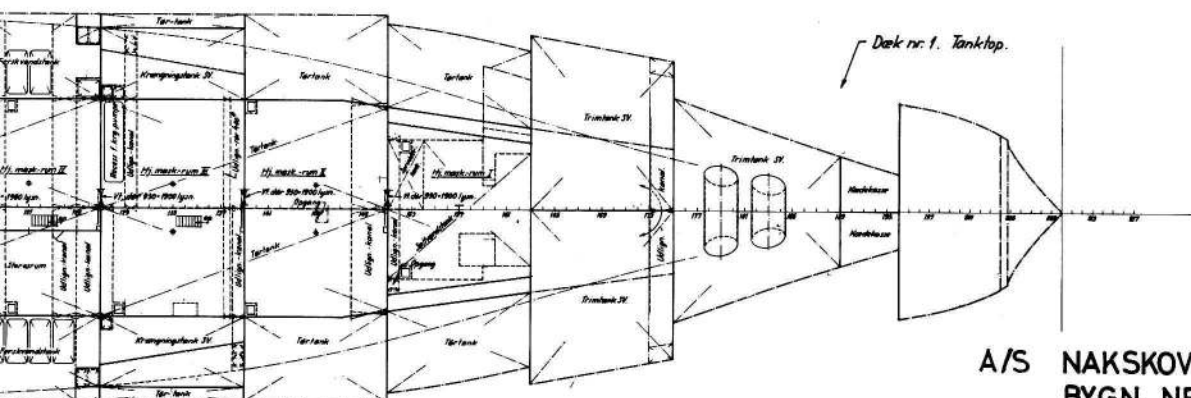
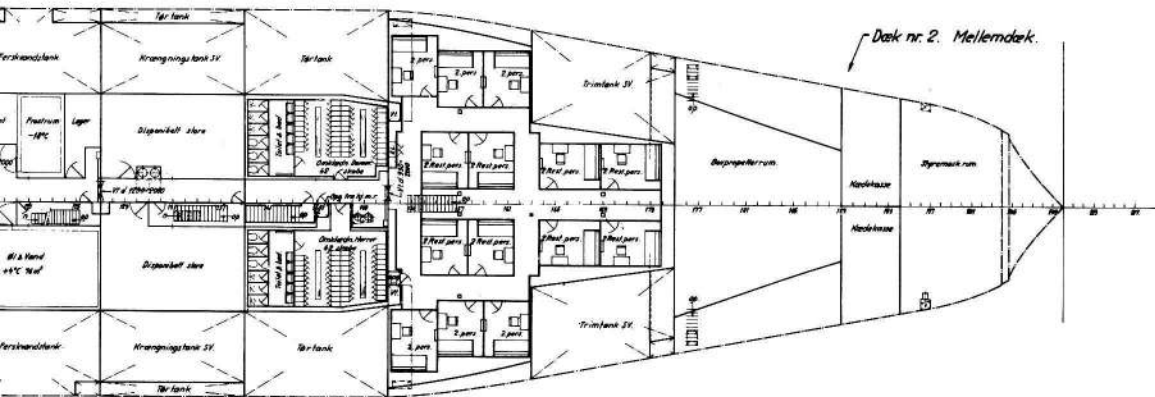
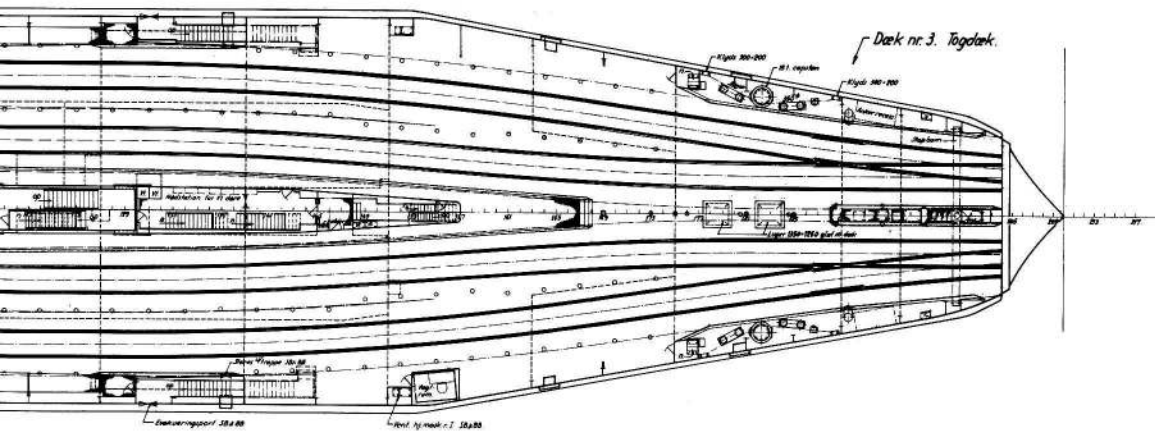
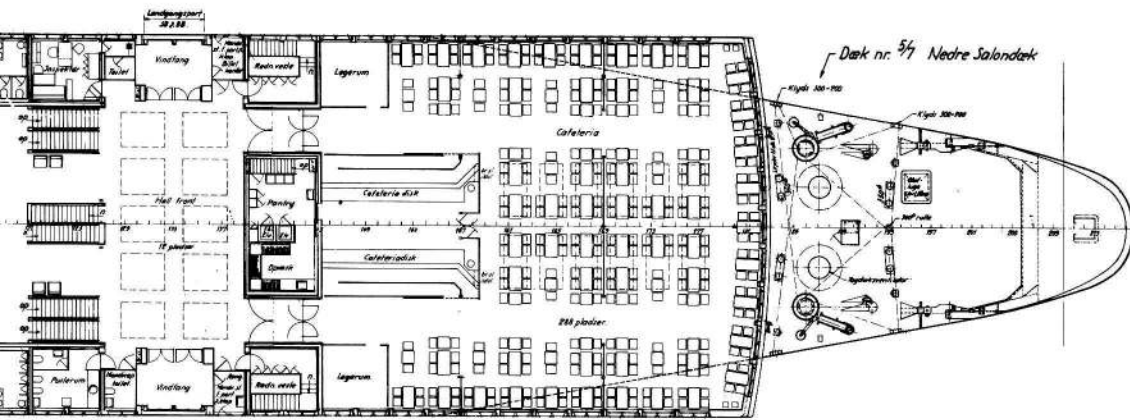
Oplysnings- og orienteringstavle, "blå trappehal"

totalt er for bovporten 9.690 mm og for hækporten 16.760 mm.

Da forbindelsen med land fra vogndækket som allerede nævnt etableres over en dobbeltsporet broklap, er det som følge heraf specielt vigtigt, at færgen ligger helt fast og nøjagtigt i lejet. Derfor benyttes ved de nye færger udover de

normale fortøjninger i færgens forskib også en almindelig agterfortøjning.

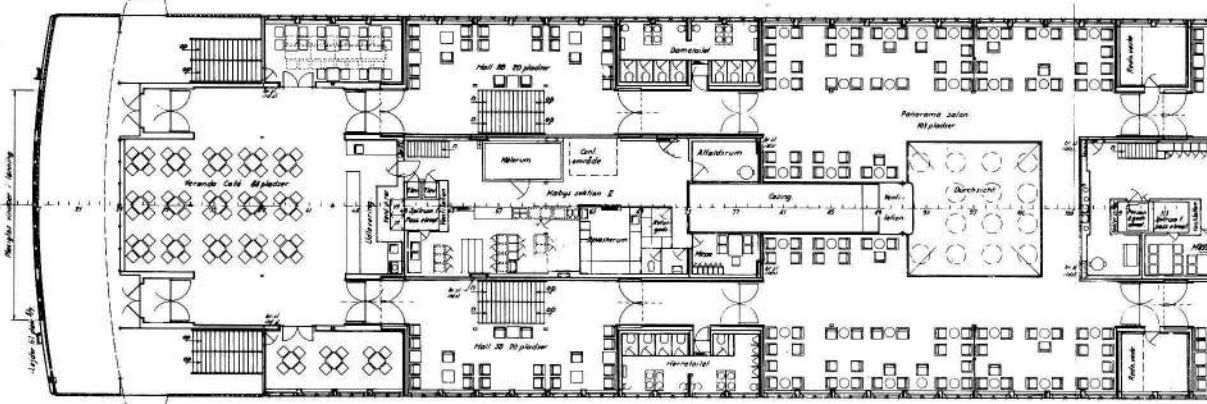
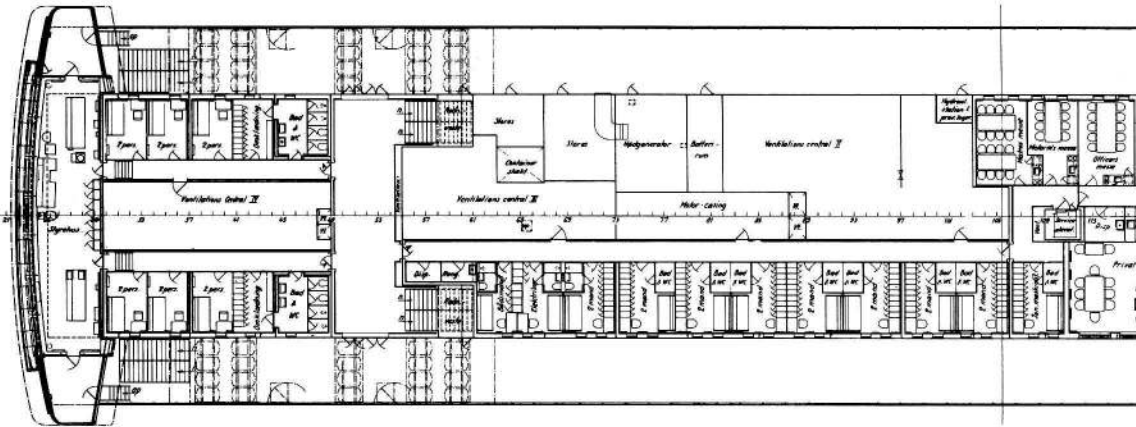
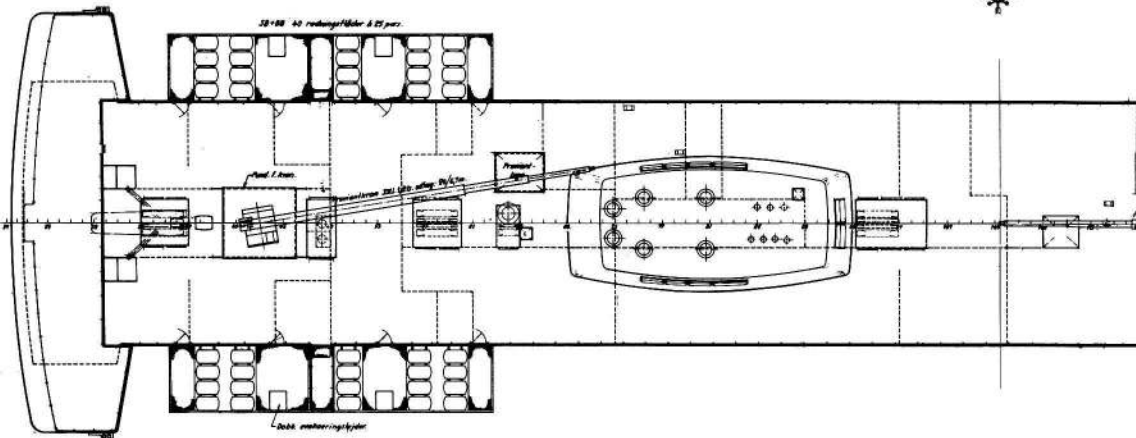
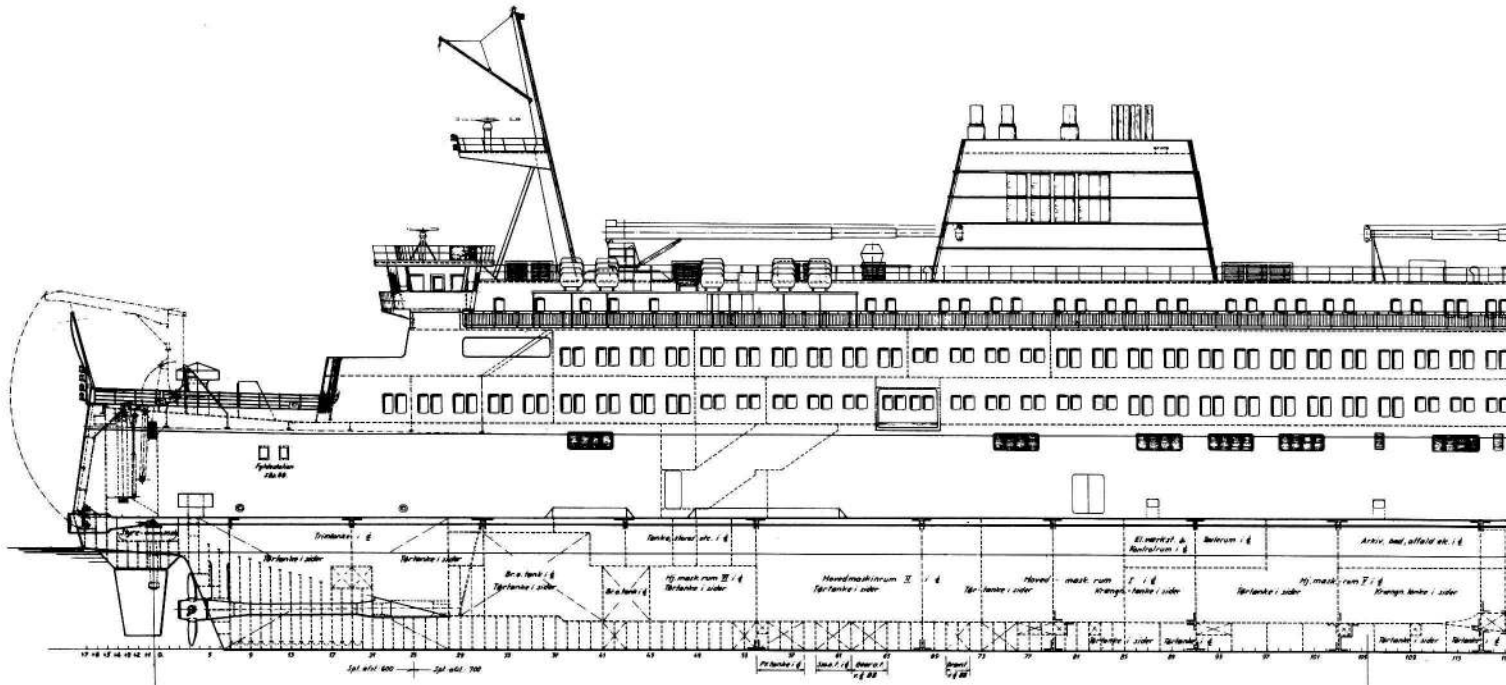
Som det fremgår af det foranstående, er de nye færger meget store. Passagerapteringen er derfor delt op i 2 zoner, rød zone er den forreste del af færgen, medens den agterste del er blå. Signalbånd i de nævnte



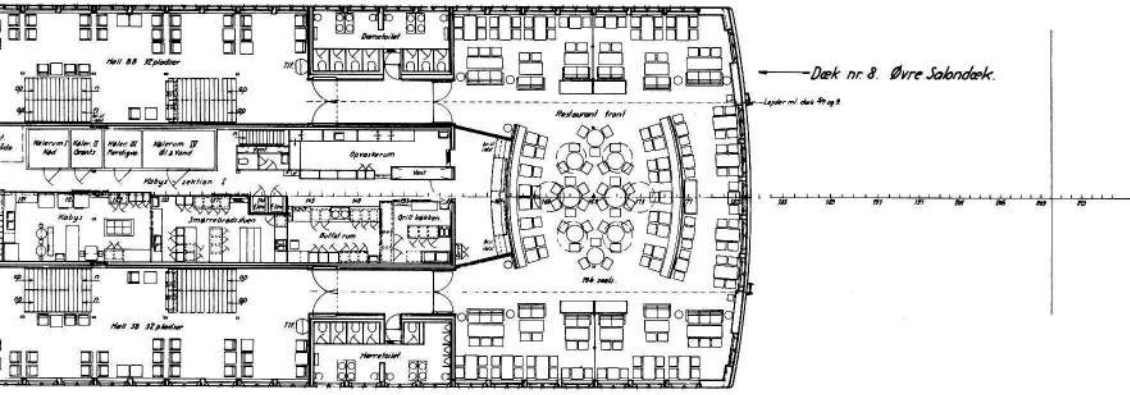
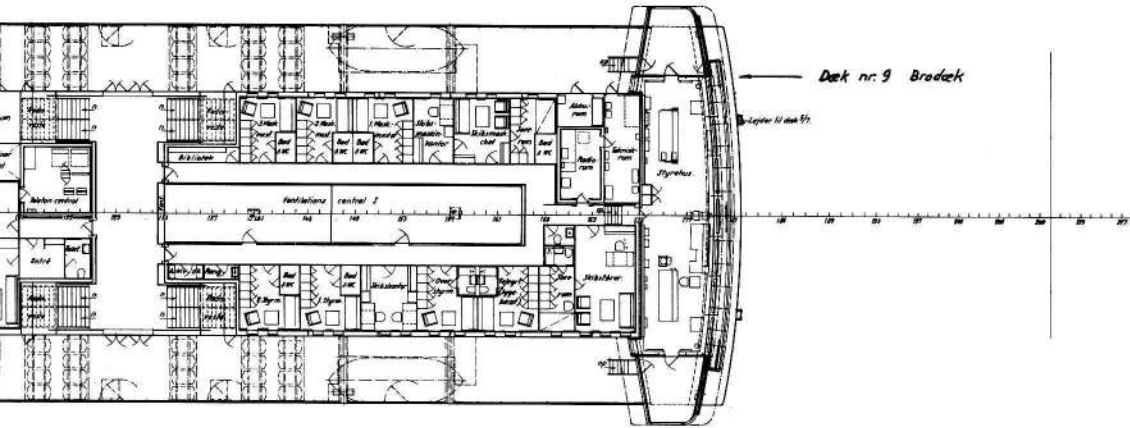
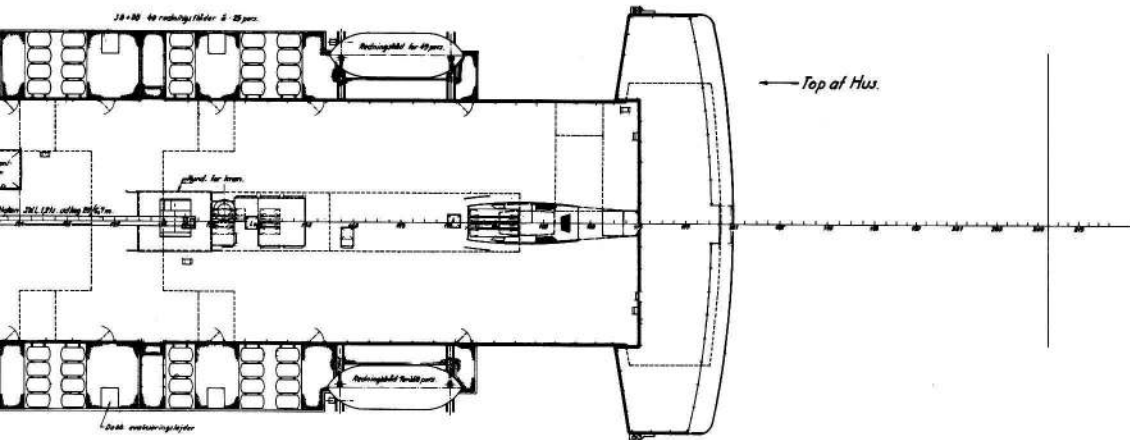
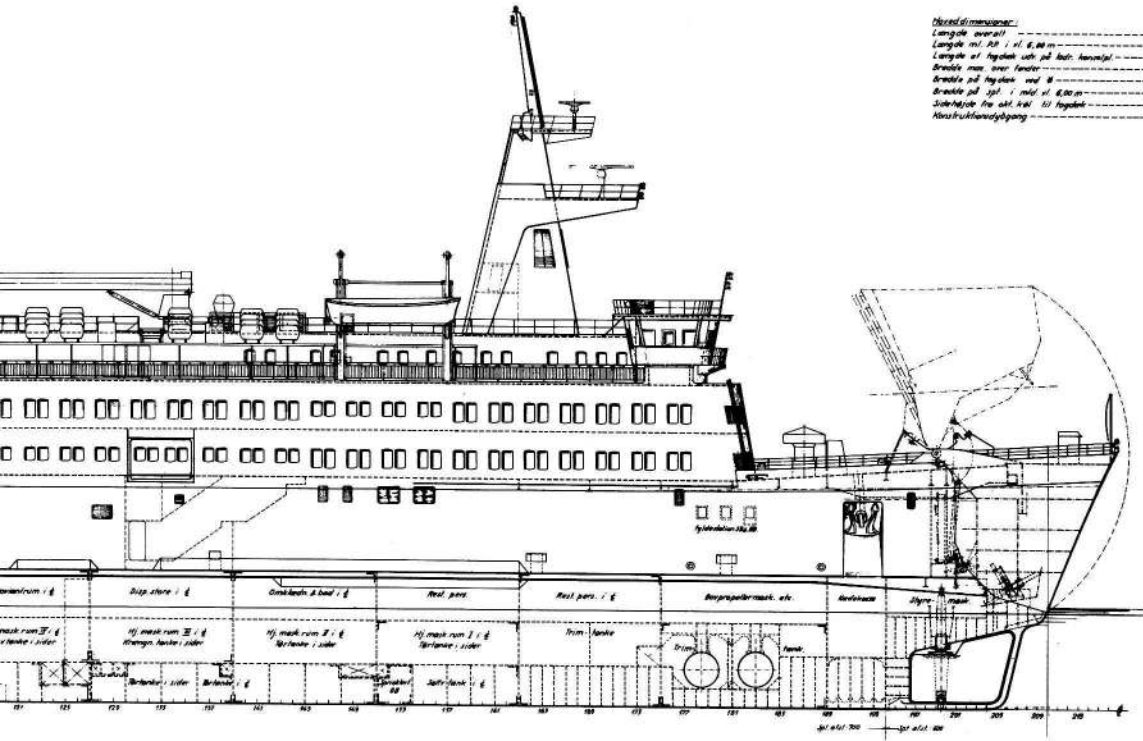
A/S NAKSKOV SKIBSVÆRFT
BYGN. NR 224

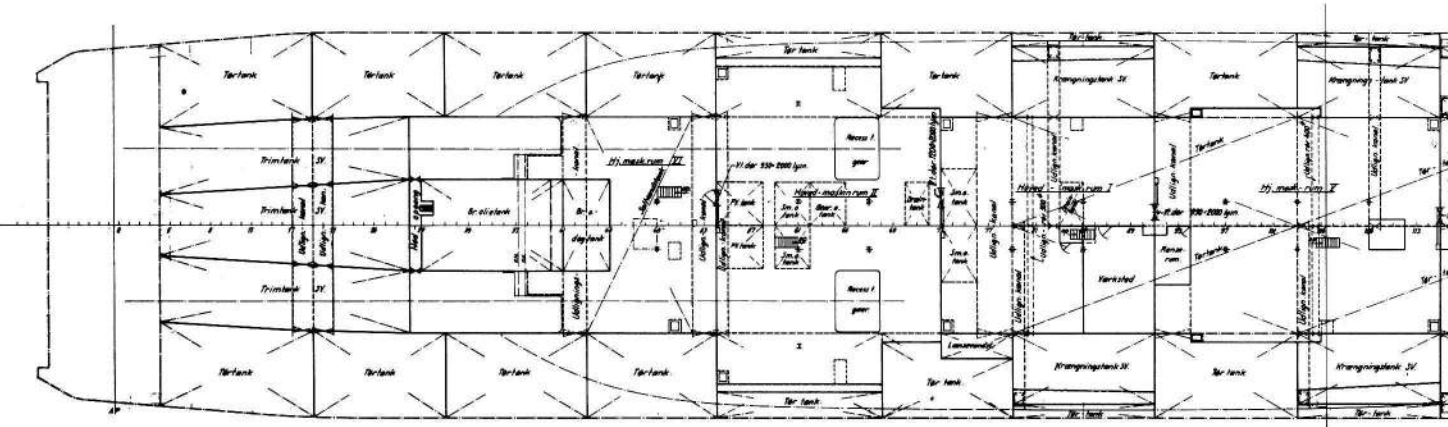
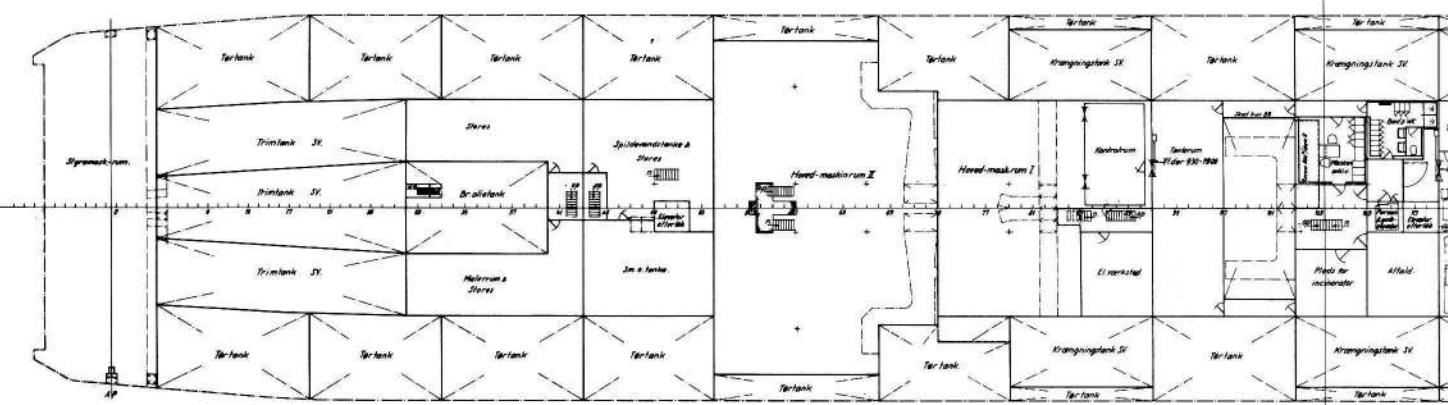
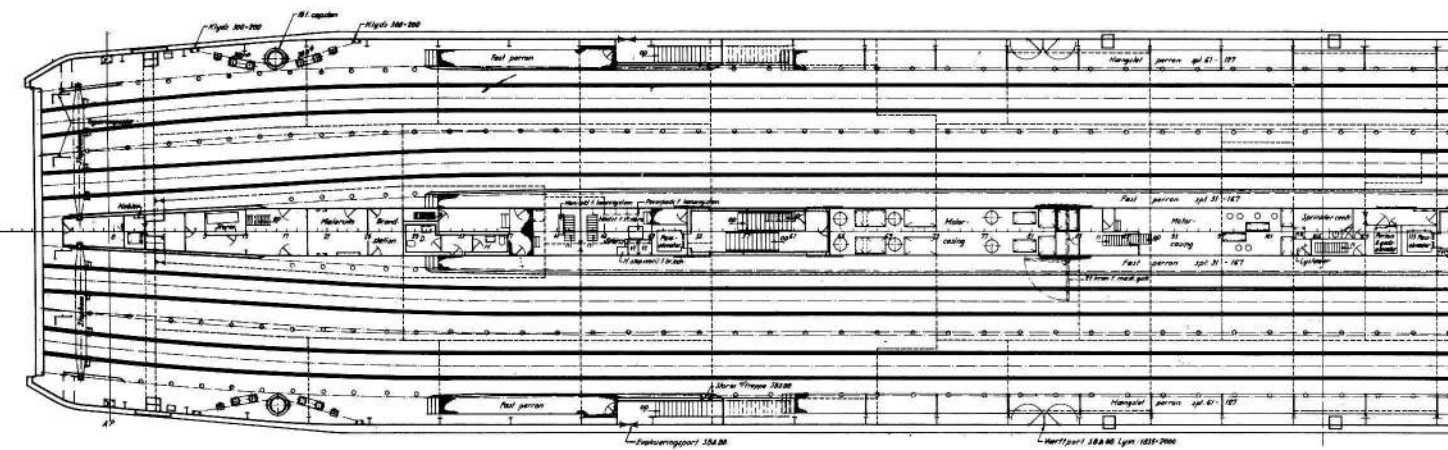
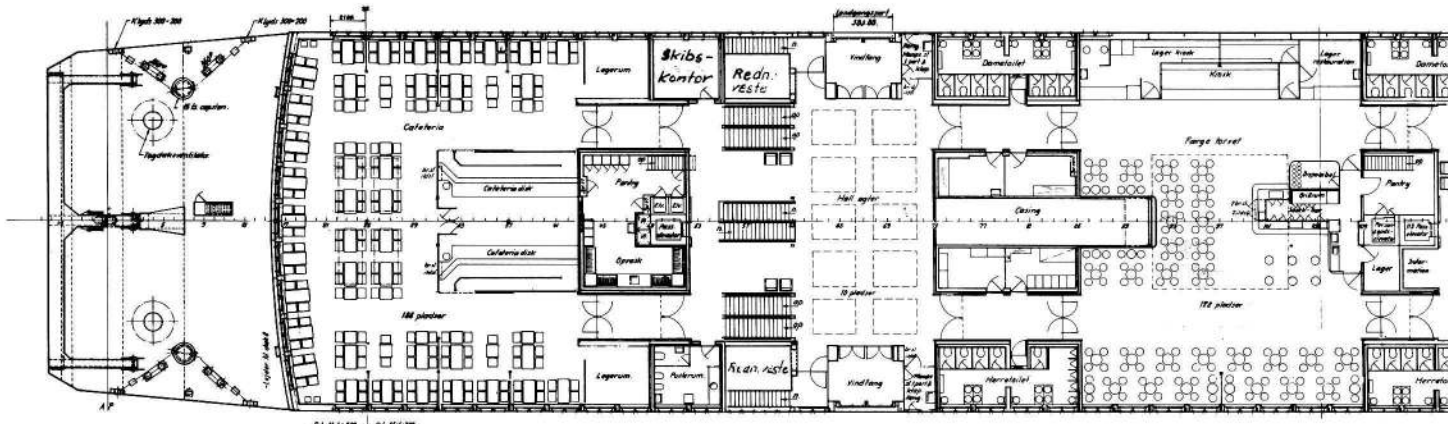
5124 - 0015 - 004

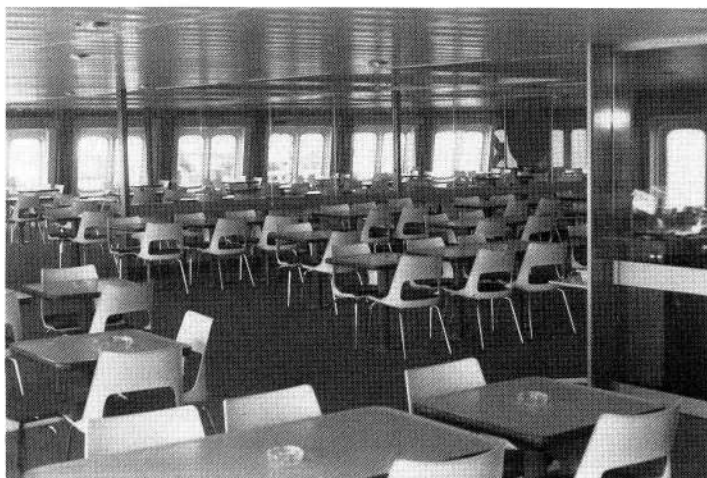
3-12-80



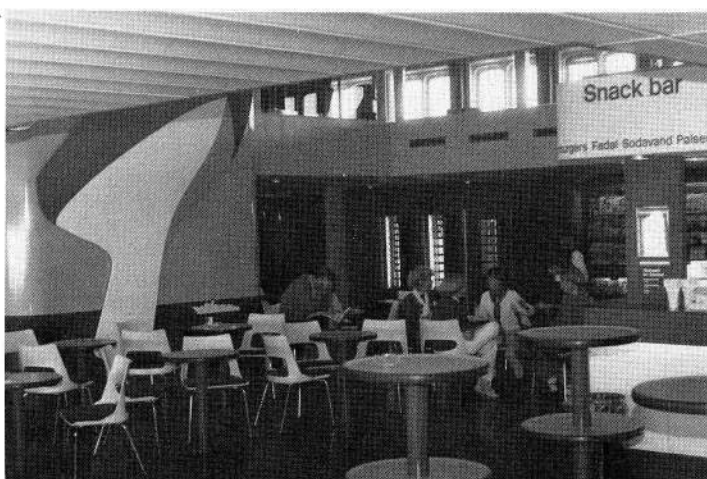
Overordningsplaner	
Langde overall	139,00 m
Langde mid. 201 i H. 6,00 m	113,00 m
Langde af fagdek over på last. anordning	113,00 m
Bredde over vandet	23,70 m
Bredde på fagdek mid. B	23,20 m
Bredde på 201 i midt af 6,00 m	23,10 m
Siddebredde fra skot 101 til fagdek	7,20 m
Minsteforsvarelsgang	6,00 m



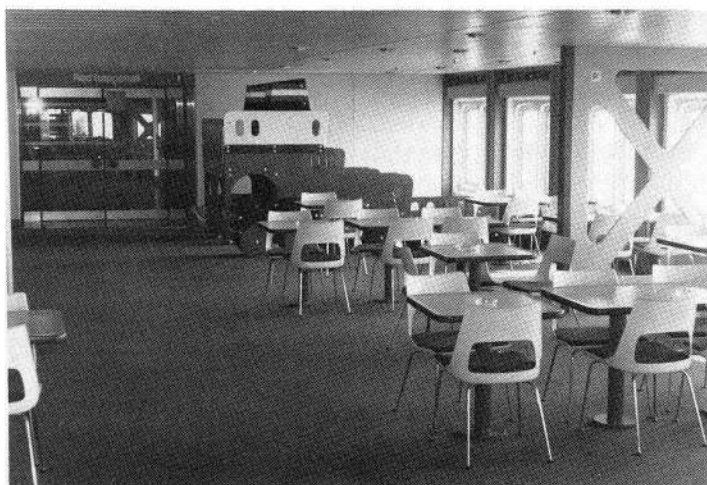




Nedre salondæk, forreste cafeteria.



Færgetorvet, her M/F KRONPRINS FREDERIK.



Nedre salondæk, forreste cafeteria - i baggrunden legerum.

farver er anbragt langs perronvæggene med hvid tekst, hvorved informeres om spornummer, retning til nærmeste trappe og færgens navn. Signalfarverne findes endvidere på trappevaner, gelændere, dørhåndtag og vægge, og signalbåndene ender

i henholdsvis forreste og agterste hall på nederste salondæk.

Den første af de nye IC-færger var M/F DRONNING INGRID, der blev køllagt i slutningen af august 1978 og søsat den 8. august 1979. Forinden havde DSB's ældre færge med samme

navn fået navnet SJÆLLAND. Søsatningen af det efter forholdene i Helsingør havn meget store skib, skete iøvrigt ikke uden nogen dramatik, idet der opstod en kraftig flodbølge, da skibet tog vandet. Bølgegangen i havnebassinet var så kraftig, at fortøjningerne til en tidligere Bornholmerbåd, der lå til eftersyn ved værftet i forbindelse med salg til Kina, blev sprængt til stor fare for de ombordværende tilskuere til søsatningen. Navngivningen af færgen blev foretaget af dronning Ingrid, og begivenheden blev iøvrigt overværet af bl.a. trafikministeren, generaldirektøren og et udsøgt selskab af honoratiorens samt mange tilskuere samlet omkring havneområdet.

I slutningen af april 1980 var færdiggørelsen af M/F DRONNING INGRID så vidt fremskredet, at færgen for første gang ved egen kraft kunne forlade Helsingør for at sejle til Ålborg Værft for der at blive bundbehandlet i en af dette værfts store flydedokke. Den nye færge er nemlig så stor, at den ikke kunne gå ind i Helsingør Værfts egen tørdok. Arbejdet med færdiggørelsen af skibet fortsatte under sejladser og opholdet i Ålborg og videre efter tilbagekomsten til Helsingør.

Afleveringen af den nye færge til DSB blev lidt forsinket, men den 28. juni 1980 var færdiggørelsen af færgen dog så langt fremme, at Helsingør Værft lige før den skulle afsejle til Korsør kunne forevise færgen for alle interesserede. Besøgsarrangementet blev en stor succes, op imod 20.000 mennesker kom ombord for at besigtige nybygningen. Samme aften sejlede færgen til Korsør for at blive afleveret til DSB, hvorefter det var meningen, at der skulle foretages en række prøve- og instruktionssejladser, udføres båd- og brandøvelser m.m. såvel med færgens egen besætning som med andre besætninger, der senere skulle ombord i de to søsterfærger. Derefter var det tanken, at der den 12. juli, inden færgen blev sat i fast fart, skulle være åbent hus ombord for ca. 700 af DSB's medarbejdere fra hele landet under en sejladser på Storebælt og den 19. juli et åbent-hus-arrangement specielt for ca. 1100 DSB-medarbejdere fra Korsør og Nyborg og overfarterne, om formiddagen i Korsør og om eftermiddagen i Nyborg.

Sådan kom det desværre ikke til at gå, da DSB's Skibstilsyn ikke ville godkende færgen og klassifikationselskabet ikke udstede de nødvendige certifi-

kater, ligesom DSB ikke ville overtage skibet. Afhjælpningen af de forskellige forhold tog forholdsvis lang tid, og blev foretaget i Korsør. Den 28. august var færgen imidlertid klar til at gå i fast fart - efter at denne og de nye anlæg var præsenteret for indbudte gæster den 20. august og åbent husarrangementerne var blevet gennemført den 21., 22. og 23. august. Siden da har færgen sejlet uden større problemer end normalt for nye skibe.

Den næste af de nye færger var M/F PRINS JOACHIM. Denne færgen blev - ligesom den sidste i serien - M/F KRONPRINS FREDERIK - bygget på Nakskov Skibsværft. M/F PRINS JOACHIM blev køllagt den 22/8 1979 og søsat den 25/1 1980 uden at blive navngivet. Navngivningen fandt først sted den 2/7 1980 i forbindelse med søsætningen af søsterfærgen M/F KRONPRINS FREDERIK. Begivenheden blev overværet af regentparret samt et stort antal honoratiories, og navngivningen blev foretaget af de to prinser, hvis navne de nye færger bærer.

M/F PRINS JOACHIM blev afleveret til DSB den 10. oktober 1980 og blev efter afholdelsen af de nødvendige prøve- og indøvningssejladser først indsat som godsfærgen på Storebæltsoverfarten for endelig fra den 26. oktober 1980 at sejle som IC-færgen.

Køllægningen af den sidste af de nye færger - M/F KRONPRINS FREDERIK - fandt sted den 21/11 1979 og søsætningen foregik som ovenfor nævnt den 2/7 1980. Færgen blev overtaget af DSB den 2. april 1981, hvorefter den sejlede som godsfærgen på Storebæltsoverfarten samtidig med indøvnningen af besætningerne. I slutningen af måneden kom færgen til København, hvor den ved indsejlingen til havnen blev mødt med vandfontainer fra forskellige bugser- og brandslukningsbåde. Færgen lagde til ved Langelinie, hvor der den 29. og 30. april var adgang for offentligheden til at bese skibet, og hvor de besøgende kunne nyde en lille forfriskning ombord. På vogn-dækket var hensat et udvalg af statsbanernes nyeste rullende materiel, der således også blev præsenteret for det besøgende publikum. Henimod 40.000 mennesker benyttede sig af lejligheden til at bese DSB's nyeste færgen og andet materiel. Derefter sejlede færgen til Korsør, hvor den den 2/5 1981 påbegyndte den daglige sejladse som IC-færgen.

Et af de områder, der i forbindelse med anskaffelsen af de

nye færger har tiltrukket sig opmærksomheden, er færgernes olieforbrug, der ved så store skibe, som der her er tale om, selvsagt er forholdsvis stort. Som følge heraf blev hovedmaskinanlægget i M/F KRONPRINS FREDERIK ændret således, at der i stedet for dieselolie anvendes fuel-oil. Besparelsen herved er anslået til ca. 30% i olieudgiften, medens vedligeholdelsesudgifterne antages at stige med ca. 5%.

Det har igennem en lang år-række været tradition, at der på hver ny færgen blev udført en vis kunstnerisk udsmykning. De nye færger danner ingen undtagelse i denne henseende, idet de alle er udsmykket i de to store hall'er, på færgeturvet samt i restaurationen og rødt cafeteria. M/F DRONNING INGRID er udsmykket af maleren Arne L. Hansen, M/F PRINS JOACHIM af maleren, professor Ole Schwalbe og M/F KRONPRINS FREDERIK af teatermaleren Helge Refn. Fælles for de ved udsmykningen anvendte motiver er deres tilknytning til trafik og sejladse.

De nye færger er bygget således, som det er beskrevet foran, med 1 lastdæk og er beregnet til overførsel af jernbanemateriel, last- og personbiler, gods og passagerer. De er imidlertid også forberedt til ombygning til kombifærger, hvilket bl.a. kan ske ved indbygning af et lastbildek og et platformdæk. Herved vil der blive tilvejebragt forskellige kombinationsmuligheder dels med hensyn til sammensætningen af færgens last og dels med hensyn til det antal passagerer, der kan overføres på én gang. Som kombifærgen udelukkende lastet med personautomobiler på 3 dæk vil en af de nye færger således samtidig kunne overføre 2.500 passagerer.

Ombygningen til kombifærger vil formentlig først blive aktuell, såfremt de to nuværende overfarter over Storebælt, Korsør-Nyborg og Halskov-Knudshoved, sammenlægges til én kombineret jernbane- og automobiloverfart Halskov-Knudshoved.

Ib V. Andersen

Adams Hjørne

OPFINDSOMHED FOR BEGYNDERE

På udstillinger, eller ved klubbesøg, præsenteres vi ofte for modeller af rullende modelbane-materiel, der i kvalitet og udførelse rager et godt stykke op over det, som man i det daglige har adgang til at iagttage. Når så den første beundring og misundelse har lagt sig, trøster man sig med, at de må være udført af "fagfolk", der ikke blot er meget dygtige, men som også har værktøjsbeholdningen helt i top. Med resterne af beundring og misundelse i kroppen kan vi så gå hjem og foretage en nyvurdering af egne og knapt så fremragende resultater.

Som dommer eller vurderingsmand ved diverse modelbygge-konkurrencer, har jeg selv - inklusive misundelsen - næret sådanne tanker. Stor var overraskelsen og glæden da også når det senere afsløredes, at der blandt præmietagerne

fandtes udøvere, der nok var meget dygtige og erfarne, men i mangel af bedre, havde erstatet faglig viden og dyrt værktøj med fingersnilde og opfindsomhed.

Der er således ingen grund til mismodige betragtninger hvis man da ellers er enig med mig i, at fingersnilde og opfindsomhed er egenskaber, der kan fremelskes og opøves, når blot de udsættes for den rette inspiration. Nød lærer nøgen kvinde at spinde.

lagttagelser af, eller beretninger om andres kunstgreb og fiduser, er en god igangsætter. Diverse modelbanemagasiner vrimler undertiden med den slags artikler, ikke alle lige anbefalelsesværdige, men indsenderen har altså løst et problem på den beskrevne måde og det var jo netop formålet. Andre kan så tage ideerne op til eget brug, eller endnu bedre, udtænke forbedringer - på det beskrevne grundlag. Inden vi

får set os rigtigt om, er vi i fuld gang med selvstændig opfindsomhed. Hvad fingersnilden angår, så kommer den med øvelsen. Mere er der ikke at sige om den sag.

SIGNALPOSTEN har bragt adskillige artikler af ovennævnte art, men vi kan ikke få nok af den slags. I det følgende har jeg derfor samlet nogle få af de "opfindsomheder" jeg er stødt på i årenes løb.

Lad os begynde med værktøjet. Hammer, tænger, skruetrækker, sav og lignende småhåndværktøj er almindeligt forekommende i husholdningen, så det går vi let henover. Noget sjældnere er file, boremaskine (og dog), loddekolbe og skruestik. De er lidt vanskelige at erstatte pr. opfindsomhed, men er dog ikke dyrere, end at det er økonomisk forsvarligt at anskaffe. Skruestikken er helt uundværlig, omend den ikke behøver at være af særlig stor størrelse. Glatte kæber der ikke mishandler de indsatte emner opnås ved at lægge vinkelformede pladestykker i biddet. Skruestikken skal dog forankres solidt i arbejdsbordet, et problem der undertiden må løses i samråd med den øvrige del af familien, dersom samme (køkken)bord også benyttes til andre formål.

Boremaskinen behøver ikke nødvendigvis at være elektrisk drevet, en fiks lille hånddrevet

er glimrende til vort brug. Her skal vi ikke satse på en model der tager større bor end omkring de fem millimeter, men man må være opmærksom på, om den nu også kan holde ordentlig fast på borstørrelserne mellem 0,5 og 1 mm. At disse slanke bor har let ved at knække, er noget vi alle ved. Bid en ende af skaftet, så den udragende ende ikke er længere end højst nødvendigt. Før så boret med støt og rolig hånd, så går det meget bedre. Større og mindre file i forskellige profiler kan vanskeligt undværes. Til gengæld har de, når de da ikke udsættes for mishandling, usædvanlig lang levetid. Ved mishandling forstås rustdannelser eller den misforståelse, at man i flæng benytter sine file til afrensning af overflødigt loddetin. Smålistere og rørepinde påklæbet sandpapir eller smergellærred benyttes til sidstnævnte formål. Vi får ofte brug for en "tredie hånd" til fastholdelse af småemner ved limning eller lodning. Hertil findes næppe noget bedre værktøj end en gammeldags tøjklæmme af træ - plast tåler ikke varmen. Træklemmen har fortil et fast, men venligt bid, der holder tingene på plads, og er bagude i stand til at udføre den modsatte operation. Da materialet som nævnt skal være af træ, vil den samtidig med største lethed kunne udformes til en endeløs række af forskellige profiler, eller lige netop den vi har brug for i en given situation. Med tiden bliver vore klemmer lidt svedne i kanterne. Returner dem endelig ikke til tørresnoren, men lad dem i stilhed forsvinde i papirkurven, - der må være flere hvor de kom fra.

Det er et godt udgangspunkt med en velassorteret beholdning af diverse pladetykkelser og runde emner, men det er også et pengespørgsmål, og så er det ikke nær så spændende som når vi pr. opfindsomhed går på jagt efter de gratis glæder. Enhver modelbygger med bare en lille smule respekt for sig selv, må have en rodekasse. Kassens indhold opstår af de afklip og stumper, der fremkommer når vi forarbejder et emne, men størsteparten er de dimser og duppeditter, vi til daglig falder over og som det uden større forventning alligevel må skønnes at kunne komme til nytte og gavn en skønne dag. Har man ikke adgang til benyttelsen af en drejebænk, må runde emner være særlig efterstræbte. Eksempelvis må der ikke kimses af en fem eller ti millimeter maskinskrue. Afkortet

til den rette længde, påloddet et glat emne i den ene ende, og derpå dekoreret med lidt knaster og metaltråd hist og her, monteres den i de rette omgivelser. Hokus, pokus, en luftpumpe til damplokomotivet, hvor maskinskruens gevind er blevet til de nydeligste køleribber. Hvad pladematerialet angår må det indrømmes, at nutidens dybfrost i plastposer er et alvorligt tilbageskridt for den seriøse rodekasseentusiast. Det var anderledes gode tider, da konserves blev forhandlet i solide dåser af det pureste hvidblik, der renklippet og udrettet kunne genbruges til alverdens (model)øremål. Det findes måske endnu, jeg ved det ikke, - tilbringer nok for lidt af min tid i køkkenet - men ellers er der lågene fra 2½ og 5 liters malingsspande, der ydermere har den fordel, at de udgør plane flader allerede før genfødslen. Pas på ved klipperiet. Kanterne kan være skarpe som et barberblad og er de tilføjede tilsmudsede af madrester eller imprægnerende kemikalier, så kan vi risikere nogle grimme sår og skrammer. Rodekassen er for mig en skatkiste, ikke blot på grund af dens alsidige indhold, men også fordi den gennem sin opståen og det videre forbrug og bearbejdning, virker inspirerende på fingersnilde og opfindsomhed.

Jeg har i det foregående med vilje udeladt materialer som træ og karton. Det skyldes blandt andet min ven Erik V. Pedersen, der i sine indlæg har fortalt og vist os, hvilke strålende resultater, der kan opnås ved genbrug af ispinde, tændstikker og gamle papæsker. For en ordens skyld vil jeg imidlertid lige henlede opmærksomheden på nutidige og tidligere vægbeklædningsmaterialer, fremstillet af forarbejdede lister eller sammensat af de rå pinde. Pilet fra hinanden og afkortet i passende længder vil de kunne genopstå som rafter, bjælker, brædder o.l., eller med andre ord: Endnu et emne til rodekasse og gode ideer.

Nu har vi samlet værktøjet, har snuset lidt til forslag til anvendelige materialer, og mangler kun at få disse til at hænge lidt fornuftigt sammen.

Et af de første DMJK-møder, jeg deltog i som tilhører, handlede om modelbygning og tilhørende tips. Foredragsholderne var datidens "stjerner": Clausen, Voldmester, Høegh Albrechtsen og Mogens Christensen. Det meste af stoffet røg ind af det ene øre og ud af det

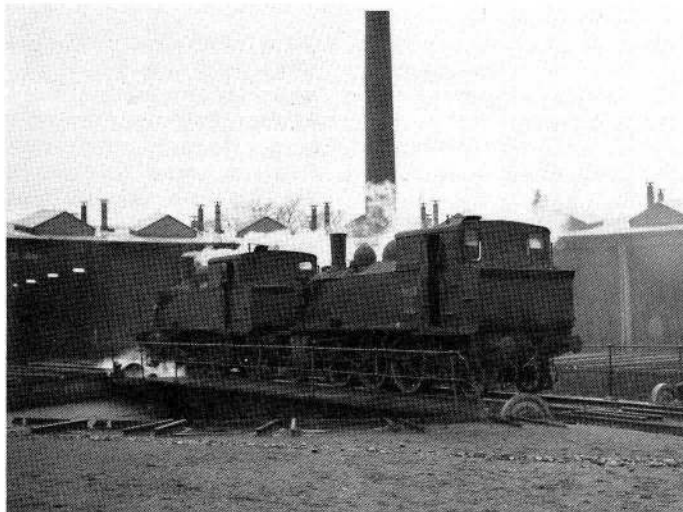


Gode kammerater i DMJK

andet, eller jeg har glemt det i mellemtiden, men én ting bed jeg mærke i, og det var da Mogens Christensen rundede sit indlæg af ved at fortælle, at dersom man var i tvivl, eller i vanskeligheder (underforstået: ikke kunne finde ud af at springe over, hvor gærdet var lavest) så gik man bare ud og foretog en besigtigelse af forbilledet for derefter at fremstille modellen på samme måde. Det var en udtalelse, der var til at forstå, det var noget at leve op til, men ak! jeg var jo ikke tandtekniker og vant til sådanne småting - det var M.C. - så det havde nær kostet mig min jernbaneinteresse. Velmenende og fornuftige venner i klubben fik mig imidlertid ned på jorden igen, det var jo bare skæg altsammen, og så gik det eller meget godt fremover.

Større emner, og stadig uden drejebænk, kan volde vanskeligheder. Som dreng var det meget almindeligt at støbe sine egne tinsoldater. En pose gips og en håndfuld bly- eller tinlodder udgjorde remedierne. Den indkøbte færdige tinsoldat tjente som model. Det samme kan gøres i modelbanebranchen, omend vi nok må forudse at støbemodellen må laves på egen hånd. En konstruktion af det ønskede udseende forarbejdes ret let når vi benytter træ som grundmateriale. Med denne indsat i gipsvællingen opstår så støbeformen. Til min første model (litra O) blev skorsten, dom og cylindre fremstillet efter denne opskrift. Særlig klog er jeg nu ikke på disse områder, og da jeg har overværet, hvorledes der med moderne to-komponent og plastmaterialer kan frembringes særdeles vellykkede forme og støbninger, så vil det nok være fornuftigt om en anden tog ordet her.

Tin-lodning er en hurtig og nem måde at samle diverse metaldele på, men desværre holder det ikke altid godt nok til den belastning, vi udsætter modellerne for. Tag nu for eksempel banerømmerne på en dampmaskine. Meget omhyggeligt er de påloddet maskinens ramme, svævende de foreskrevne antal millimeter over skinne-overkant. Flot og forbilledligt ser det ud. Første gang maskinen går på gulvet, kan vi være næsten helt sikre på at omtalte banerømmer putter sig ned mellem to sveller, og vi kan være lige så sikre på, at i denne dyst mellem den påsømmede svelle og tin-lodningen går svellen af med sejren. Resultat: afrevne banerømmer. Når dette eksperimen-

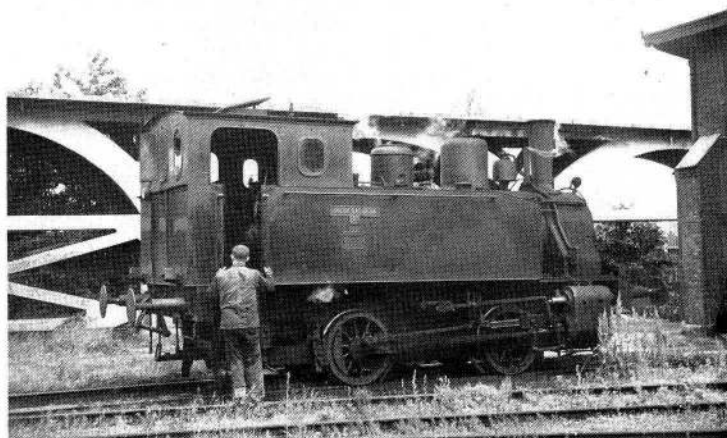


Morgenstemning i Odense

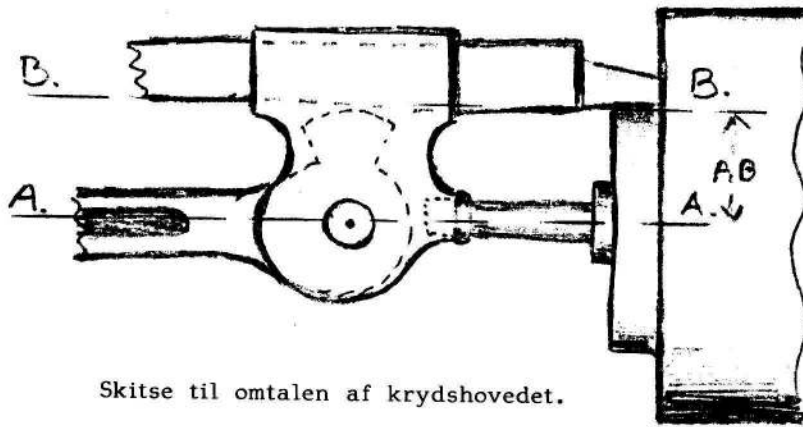
ment har gentaget sig et par gange, finder man ud af at nitte dem på plads, hvilket er såre enkelt. Efter pålodningen bores der huller til de søm - dykkere $\frac{1}{2}$ -1 mm \emptyset i spor 0 - eller trådstumper vi benytter som nitte. Dykkerne har jo allerede et hoved i den ene ende så de skal bare presses igennem, bides af og derpå udkraves med lette hammerslag, der ligger i sømkroppens periferi. Under bankeriet skal nitten ligge an mod et fast og hårdt underlag som for eksempel en klods af jern. Trådender må bearbejdes i begge ender. Nu skal der et alvorligt sammenstød til før denne samling falder fra hinanden, men med al den tankevirksomhed modelbanefolk ellers lægger for dagen, skal der nok være en eller anden, der spørger, hvad det så er gået ud over i stedet for!!

Man laver modellen på samme måde som forbilledet er konstrueret. Det var, hvad Mogens Christensen fortalte mig for tredive år siden, men det er let-

tere sagt end gjort, selv på en tandteknik, når en given detalje på modellen skal sammensættes af mange større og mindre stykker. Efter at hovedet har været lagt i blød, finder vi så ud af, at flere af komponenterne nok kan udføres i ét stykke, eller måske endog helt udelades. På skitsen er vist konstruktionen af et krydshoved i spor H0. Problemet var dette, at linealens støtte og styring af krydshovedet skulle kunne etableres uden alt for mange dikkedarer. Fremstillingen blev følgende: Krydshovedprofil - begge sider - udklippes i ét stykke (konservesblik) uden afrrensning af kanter. Bukkes på midten over et stykke plade af samme tykkelse som linealen. Pladen loddes fast i det sammenfoldede "krydshoved" som støtte ved tilfiling til endelig profil og udboring til krydshovedbolt. Der files og bores - pas på at afstanden mellem krydshovedboltens centrum og lineal er den samme som mellem stempelstokkens centrum og li-



Forstudier i marken. Valby Gasværk nr. 5.



Skitse til omtalen af krydshovedet.

neal. Støtteplade udtages og stempelstok loddes på plads. Afprøvning foretages, - mit fungerede efter nogle få justeringer af halvmånen - resultat: Krydshoved i ét stykke plus bolt og stok.

Prikken over l'et er en omhyggelig bemaling af den færdige model, det var måske ovenikøbet det, der fangede min opmærksomhed ved de i indledningen omtalte "mesterværker". I ni af ti tilfælde er de sprøjtelakerede, en påføringsmetode, der når den er udført rigtigt, giver den smukkeste overflade. Igen er der ingen ende på de herligheder der kan anskaffes, blot man har penge nok, men det kan også lade sig gøre - omtrent lige så godt - for særdeles beskedne midler.

Farvehandleren har i sin kunstnerafdeling en såkaldt Fixativ-sprøjte, en mundsprøjte som kunstneren benytter når han, for at hindre afsmitning, påfører sine kultegninger en lakering med fixativ. Selve sprøjten består af to rør, der enten fast forbundet eller hængslet danner en vinkel på 90°. Det tynde rør stikkes ned i vædsken og når der pustes i det lidt tykkere rør, opstår

der et vacuum, der suger vædsken op i røret, hvor den ved opstigningen møder luftstrømmen og i en kegleformet figur drives i pusterørets sigteretning. Ved mødet med luftstrømmen ændrer vædsken sig til en tåge, der regelmæssigt vil lægge sig på de genstande, den møder på sin vej.

Malemidler som emaljer og alkyd-oliefarve, fortyndet til den rette konsistens, vil opføre sig på samme måde, og vi er således i stand til med dette instrument at udføre vellykkede sprøjtelakeringer når emnerne, der skal bemales, ikke er af alt for store størrelser. Som fortyndingsmidler, der skal virke befordrende på en næsten øjeblikkelig vedhæftning og kortvarig tørretid, benyttes rensat benzin eller cellulosefortynder. Til cellu-emaljer må kun benyttes cellulosefortynder. Blandingsforholdet ligger på omkring 25 til 50% fortyndingsmiddel, men der bør foretages en prøvelakering inden modellen behandles. Viser det sig her, at malingen lægger sig i klatter eller har en overflade, der minder om appelsinskaller (appelsinhud), skyldes det for tyk en konsistens eller at der pustes for svagt, - måske en

kombination af begge dele. I de tilfælde, hvor malingen ligefrem driver ned ad siderne på modellen, er blandingsforholdet blevet "for vandet", eller der påføres i for rigelige mængder. Hemmeligheden ved et godt resultat er den, at vi ikke mere end lige netop "tåger" malingen på, samt at vi hele tiden bevæger sprøjten frem og tilbage uden at ramme det samme sted to gange. Kraterformede misdannelser i den tørre overflade skyldes vand (mundvand). De kommer som regel ikke til syne før malingen tørrer, så det gælder om at puste med så tør luft som muligt. Når første påføring er tør, gentages behandlingen indtil et tilfredsstillende resultat er opnået. Områder der ikke kan dækkes med sprøjten vil afsløre sig efter første behandling. Her må males med pensel, hvilket gøres mellem to sprøjtelakeringer. Det er lettere end det lyder, og har vi forinden øvet os lidt på genstande af forskellig form og figur, så går det hele som en leg.

Det vil være en praktisk foranstaltning om vi indretter f.eks. et stykke brædt med et par stumper bøjjelig jerntråd som stillads for modellen. Når den ene side har fået en omgang, drejer vi vort stativ og modellen er vendt uden at der sættes fingre i den våde maling. At den er sat op på, eller så at sige svæver på jerntråden, tillader os samtidig at behandle den på undersiden.

Den del af tågestrømmen som ikke havner på rette sted må vi også tænke på. Sprøjtelakering kan give et forfærdeligt griseri, så vi må indrette et neutralt hjørne til formålet, af-dække med papir eller plastfolie, eller som jeg så det en gang, benytte en stor papæske som sprøjtekabine.

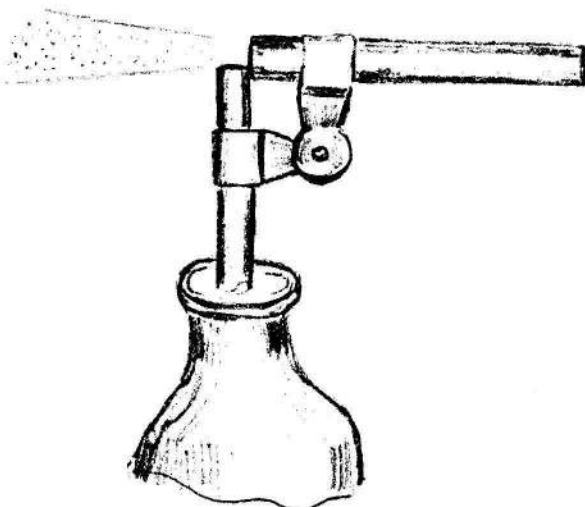
Så mange var ordene. Tilbage står så kun spørgsmålet, om jeg ved gensynet af artiklen her i bladet kan overbevise mig selv om, om der nu også er lagt tilstrækkelig med opfindsomhed for dagen ved dette forfatterskab.

ADAM

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Sælges: H0-modelbane med lokomotiver, vogne, spor og huse m.m. Märklin og Liliput. 9 mm Roco spor. Liste ved henvendelse til: John Andersen, Torvet nr. 1, 4720 Præstø.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE



Fixativsprøjte. Bemærk rørendernes indbyrdes stilling.

De Gode Gamle Dage

I det følgende vil der blive bragt en række eksempler på korrespondance vedrørende forskellige trafikale og tekniske forhold ved jernbanerne for 70-80 år siden. En del af de omhandlede forhold vil formentlig være nogle læsere bekendt i forvejen, medens andre ting giver nye oplysninger om en svunden tid, som for mange synes at ligge langt tilbage.

Oplysninger om lokomotiver har altid haft stor interesse for de fleste jernbaneinteresserede, og en del af de i det følgende citerede breve omhandler da også dette emne. Lad os begynde med følgende:

Fredericia, den 23/6 1905

Tilbagesendes Direktøren for Trafikafdelingen

Efter indførelsen af de paatænkte Compound-Lokomotiver paa fynske Hovedbane vil Drejeskiven paa Strib saa vidt her bekendt, ikke kunne benyttes og heller ikke omdannes til Drejning af de nye Maskiner.

Det af Direktøren for Baneafdelingen stillede Forslag om at lægge den ny 17 m Drejeskive i Strib og flytte den derværende Drejeskive, som nu benyttes til Drejning af K-Maskiner til Frederikshavn, synes derfor at maatte foretrækkes.

Hvorvidt en ny Drejeskive i Strib kan anbringes paa samme Sted som den gamle, kan man heller ikke udtale sig om, da en Forlængelse af Remisen formentlig ogsaa bliver nødvendig.

Mulig bør en flytning af Maskinafdelingens Etablissementer til Arealer i Stationens sydlige Ende ved samme Lejlighed tages under Overvejelse.

+++++

Også andre steder indenfor statsbanerne var forholdene under udvikling for snart 80 år siden, men hvor mange er bekendt med følgende:

Fredericia, den 16/9 1905

Alken Holdeplads.

Entreprenør O. Skaungaard underrettes om forannævnte Forhold, hvorefter man kan vente, at der i meget nær Fremtid kun vil blive forsendt store Vogne over Havnebanen, og at man derfor opsiger Overenskomsten med ham til Ophør den 18. December d.A.

De store Vogne vil man lade hente af Maskinen fra det fra 1. Oktober d.A. etablerede Stykgodstog.

Fra det Øjeblik Hr. Skaungaard fratræder, skal nævnte Maskine transportere samtlige Vogne fra og til Havnen.

Holdepladsen bedes foranledige, at medfølgende Kontrakt forsynes med Entreprenørens Anerkendelse af, at Opsigelsen er modtaget.

Ønsker Entreprenøren paa Grund af de foreliggende Forhold at fratræde før 18. December, da er der intet til Hinder herfor dog ikke før fra 1. Oktober d.A.

+++++

Nye tider - nyt materiel. De ovenfor nævnte maskiner var P-maskinerne, der som bekendt først kom i drift på Fyn, men nye vogne var også på tale, således som det fremgår af følgende brev:

Fredericia, den 16/5 1906

Trafikbestyreren i 3'Kreds,
Aarhus.

I Anledning af Kredsens Skrivelse af 10. ds. - J.Nr. 2276 - hvori fremhæves som ønskeligt at gaa over til fremtidig at anskaffe Gennemgangsvogne til Brug i jydsk-fynske Kredse, skal herværende Kreds udtale sin Tilslutning til en saadan Tanke.

Man er ogsaa her paa det rene med, at saadanne Vogne i Tog, der standse ofte, fordre mere Tid til de rejsendes Ind- og Udstigning og vel ogsaa er mere uøkonomiske for Banerne end de nuværende Kupévogne.

Da den nuværende Billetteringsmaade imidlertid ikke er tidssvarende, og da Billetkontrollens Henlæggelse til Stationerne vel ikke kan ventes bragt til Udførelse uden for de stærkt trafikerede Strækninger med Lysttrafik, bør Skridtet til Anskaffelse af Gennemgangsvogne nu tages.

+++++

Indførelse af elektrisk belysning var i århundredets begyndelse af stor betydning for hele samfundet og ikke mindst jernbanerne, hvad følgende breve fortæller noget om:

Fredericia, den 27/4 1907

Vejen Elektricitetsværk,
Vejen.

I Anledning af Deres Skrivelse af 23'ds. skal jeg herved meddele, at der ikke kan siges noget om Udsigterne til, at Lunderskov Station skal oplyses ved Elektricitet.

Sagen har været under Overvejelse, men angaaende Resultatet, om elektrisk lys eller anden Belysning skal foretrækkes, forlyder endnu intet.

|||||

Fredericia, den 5/5 1907

Tilbagesendes Direktøren for Trafikafdelingen.

Ved en Samtale med Sogneraadsformanden i Herning, Købmand Yde, udtalte denne, at Sogneraadet utvivlsomt i en meget nær Fremtid ville skride til Anlæg af et Elektricitetsværk i Herning. Da Herning Station, som af Banedirektøren anført, først for nylig har faaet en udvidet Gasbelysning, er der formentlig Anledning til at overveje, om det disponible Værk i Esbjerg ikke rettere bør flyttes til en anden Station, og jeg skal tillade mig at paapege Silkeborg Station. Her vil der jo, naar Stationens Udvidelse er tilendbragt, forestaa en betydelig Udvidelse af Stationens Gasbelysning, der formentlig vil blive kost-

bar, og jeg har det Indtryk, at Tidspunktet for et kommunalt Elektricitetsværks Tilvejebringelse i Silkeborg ikke er saa nær forestaaende.

Iøvrigt skal jeg henlede Opmærksomheden paa, at Tørvemosen i Moselund er gaaet over paa ..?.. Hænder omtrent samtidig med, at Loven om elektriske Stærkstrømsledninger blev vedtaget, og der foreligger derfor formentlig en Mulighed for, at saavel Herning som Silkeborg engang med Tiden vil kunne forsynes med Elektricitet derfra.

Maatte det af særlige Grunde foretrækkes at flytte Værket fra Esbjerg til Herning, vil dette kunne anbefales af Kredsen, da Herning Stations udstrakte Stationsplads trænger til saa god en Belysning som muligt.

+++++

Midt i al korrespondancen om nyt materiel og elektrisk belysning bliver man mindet om, at man fremdeles befinder sig i de gode, gamle dage. Her et eksempel på, hvorledes en tilsyneladende akut mangel på personvognsmateriel blev klaret:

Fredericia, den 16/5 1907

Fredericia Station.

Der vil blive tilsendt Stationen 8 eller 10 Vacuum Q, som - efter at være godt rengjorte - bedes forsynet med Ventesalsbænke. som vil indgaa til Stationen senest Fredag Aften. Der vil indgaa Bænke fra følgende Stationer og i følgende Antal:

Knudshoved	9
Nyborg	1
Ullerslev	2
Odense	2
Ejby	1
Kauslunde	1
Strib	4
Vedsted	4
Gørding	1
Holsted	2

3die Trafikkreds er anmodet om til Stationen at sende 10 Lygter til Anbringelse i Vognene. Demontering af disse Vogne bedes foretaget i Løbet af den 21.ds. og Bænkene hjemsendte samme Dag. Lygterne tilbagesendes 3die Trafikkreds.

Til Brug ved Montringen bedes ogsaa Stationens ledige Bænke anvendte.

+++++

I begyndelsen af århundredet var trafikken mange steder stærkt voksende, hvorved behovet for stationerne for en fast rangermaskine steg tilsvarende. For en så stor station som Lunderskov afstedkom dette forhold bl.a. følgende korrespondance:

Fredericia, 14/9 1907

Tilbagesendes til Trafikbestyreren i 2'Kreds.

Da der for Tiden ikke er Udsigt til at skaffe Lunderskov Station en F-Maskine, bedes det meddelt, om der dersteds vil kunne anvendes en Kj-Maskine, saafremt man maatte blive i Stand til at afgive en saadan til Stationen.

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

Fredericia, den 14/9 1907

Tilbagesendes Direktøren for Trafikafdelingen.

med Bemærkning om, at man formener, at en Rangermaskine af Litra Kj er for svag til Rangering med de ofte store Træk paa ca. 20 Vogne, hvormed der rangeres paa de ret stærke Stigninger (1:150) i begge Ender af Lunderskov Station.

+++++

Ind imellem forekommer meddelelser som den nedenfor citerede, som måske kan være af interesse for nogle lokomotiventusiaster:

Fredericia, den 7/1 1908

Fredericia Station.

Fra international Transportselskab "Act.-Ges" Berlin, kan ventes til Befordring et Lokomotiv med Tender paa egne Hjul til Norge.

Lokomotivets Vægt 63000 Kgr
Tenderens Vægt 14800 Kgr

Befordringen vil ske enten over Vamdrup eller over Gedser.

Ombordsætningen paa Færgen bør ske med Trucken forrest.

+++++

Det følgende citerede brev forekommer egentlig ret uinteressant. Dog hvis man er "nummermand" har sagen måske alligevel interesse. Den omtalte personvogn var blandt de forulykkede ved Brammingeulykken:

Fredericia, den 11/11 1908

Maskinbestyreren i 2den Kreds.

Herved tillader man sig at henlede Opmærksomheden paa, at der i Vogn AS 283, der den 6te ds. løb i Togene 938/1031 bestemt for Struer, uophørligt under Kørslen hørtes en ubehagelig, knirkende og knagende Lyd.

+++++

At de ellers så højt-priste damplokomotiver også kunne få forfald fremgår af følgende brev:

Fredericia, den 4/12 1908

Fremsendes til Direktøren for Trafikafdelingen

Tog 21 den 27de f.M. afgik rettidigt fra Nyborg og ankom til Hjulby Kl. 4.34.

Ved Ankomsten hertil var Maskinen varmløben.

Rekvision paa Hjælpemaskine blev afgivet til Nyborg Kl. 4.40; Maskinafdelingen, der underrettedes Kl. 4.41, erklærede, at Maskinen kunne afgaa Kl. ca. 4.55; den blev imidlertid først klar til Afgang Kl. 5.08 og ankom Kl. 5.22 til Hjulby, hvor den samlede Damp til Kl. 6.02.

+++++

Om rengøring af personvogne (specielt støvsugning af disse) blive man bekendt med ved læsning af følgende brev:

Fredericia, den 11/12 1908

Vamdrup Station.

For at de i Turnus Togplan IV Løbe Nr. 21 løbende AS Vogne kan blive grundigt befriede for Støv, sender Esbjerg Station en Gang om Maaneden hver af de for Tiden til Esbjerg med Togene 1029/1031 ankommende AS Vogne til Vamdrup til Rensning ved det derværende Støvsugningsanlæg.

Dette er i Virksomhed 8 Dage maanedlig, og Reglen er den, at Støvsugningen paabegyndes den 2den Mandag i hver Maaned. Afvigelser maa Vamdrup Station meddele til Esbjerg Station.

Afsendelse fra Esbjerg sker med Tog 1028, fra Lunderskov med Tog 954; Tilbagesendelsen efter endt Støvsugning Tog 945 - 1027 samme Dag, Vognen er modtaget i Vamdrup.

Den i Esbjerg stationerede Reserve AS Vogn anvendes til Udveksling.

Saaftremt AS Vognen skal benyttes som Sovevogn i Tog 1032 sendes ingen AS Vogn til Vamdrup, hvor Esbjerg Station da telegrafisk underretter Vamdrup.

Esbjerg Station maa føre Kontrol med, at hver af de i Turen løbende Vogne af nævnte Type bliver sendte til Rensning som angivet.

+++++

De sidste 3 breve, hvormed citatrækken slutter for denne gang, omhandler alle noget med lokomotiver. Noget er måske kendt i forvejen, men ellers er brevene interessante "kik" tilbage i fortiden, hvor lokomotivtyperne var betydeligt mere talrige end de er i dag:

Fredericia, den 26/5 1910

Direktøren for Trafikafdelingen.

Efter Hr. Direktørens Skrivelse af 13'ds. - J. Nr. 12858 - vil den i Silkeborg stationerede Rangermaskine af Litra M i nær Fremtid blive erstattet af en Rangermaskine af Litra Kj. (Ki).

Da Banebestyreren i 2'Kreds har meddelt, at Rangermaskiner af Litra Kj ikke ville kunne anvendes til Kørsel paa det private Sidespor fra Silkeborg Havnebane til Silkeborg Papirfabrik, og at en Ombygning eller Forstærkning af begge Broerne under Sidesporet vil være nødvendig, hvis der paa Sidesporet skal benyttes sværere Rangermaskiner end af Litra M og N, vil Ombygningen altsaa nødvendig-gøre, enten at Overenskomsten med Papirfabrikken maa ophøre, eller at Broerne forstærkes, eventuelt at M-Maskinen i Silkeborg kun erstattes med en N-Maskine, som Skrivelse herfra af 30/3 d.A. - J. Nr. 2486 foreslaaet. Den i Kolding stationerede N-Maskine henstilles eventuelt afgiven til Silkeborg saaledes, at den for Silkeborg bestemte Ki-Maskine afgives til Kolding.

|||||

Fredericia, den 20/5 1911

Direktøren for Trafikafdelingen.

I Anledning af Hr. Direktørens Skrivelse af 10'ds. - Jour. Nr. IV 12824 - meddeles, at nedenauførte Stationer i herværende Kreds trænger til nye eller stærkere Rangermaskiner:

Odense Station: Den i Kredsens Paategning af 23.f.M. Jour.Nr. 3008 - omhandlede Forøgelse af Rangerkraften med 1 F Maskine til Førsel mellem Haven og Stationen.

Den ved den eventuelle Anvendelse af 1 HS paa Haven i Stedet for nuhavende LS ledigblevne Maskine af sidstnævnte Type ønskes anvendt paa Stationen i Stedet for en af dennes faste HS Maskiner.

Esbjerg Station: Ombytning af 1 LS Maskine med 1 F. Desuden ønskes Depotet i Esbjerg normeret med 1 F Maskine senere, saa at det altid vil være i Stand til at afgive nødvendig Ekstramaskine, hvilket nu undertiden kan hindres ved Udvaskning eller Reparationer.

Herning Station: Ombytning af nuhavende N Maskine med 1 HS.

Skjern Station: Ombytning af nuhavende KJ Maskine med 1 N.

Endvidere skal man for Kolding Stations Vedkommende tillade sig at anføre, at Aabningen af den ny tilkommende Privatbane samt Flytningen af Andelsslaggeriet formentlig vil nødvendiggøre en Forøgelse af Stationens Rangerkraft, antagelig med 1 HS Maskine.

|||||

Fredericia, den 24/6 1911

Trafikbestyreren i 4'Kreds.

I Besvarelse af Hr. Trafikbestyrerens Skrivelse af 21'ds. - Jour. Nr. 3926 - tillader man sig at henstille, at der til Fremførelse af Særtog K den 12'Juli fra Esbjerg anvendes Maskine af Tog 3020 den 11'Juli, og at der til dettes Fremførelse rekvireres G Maskine af Numrene 77-81 eller 101-109, hvilken Maskintype formentlig vil være den eneste, som uden Forspand kan gennemføre Særtoget over hele Strækningen Herning-Viborg. Skal Toget fremføres over hele strækningen af Maskine fra herværende Kreds, skal der anvendes 2 Maskiner af 7'Klasse fra Depotet i Skanderborg.

Tog 3011 vil for herværende Kreds' Vedkommende uden Ulempe kunne aflyses den 12' Juli. Om hvorvidt foranstaaende Ordning kan tiltrædes tillader man sig at forvente en behagelig Meddelelse.

Togbetjening til hele Strækningen kan afgives herfra.

Ib V. Andersen

MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

Triangel, mod. VII, fortsat

Endelig kommer vi til det, som jeg forstår ved de helt typiske Triangelvogne med det afklarede "Triangel-look": Vogne med store, rammeløse spejlglassruder med afrundede hjørner foroven. Mindre ruder kunne forekomme i toiletrum og ved halve bænkefag.

De 7 af resterende vogne af mod. VII havde dette udstyr, og de store vinduer havde her alle en bredde på 800 mm. Vognene var ivoerligt meget forskelligt indrettede.

De 7 af vognene var dog tilnærmelsesvis ens i ydre fremtoning, i hvert fald set fra højre side, hvor der ikke forekom toiletvinduer, og den brede del af deres kasser var af nøjagtig samme størrelse, ligesom de alle havde samme størrelse af endeperronerne: 2800 mm for og 1275

mm bag. Det drejer sig om vognene

SNNB M 1-3, 1927

GDS M 1-2, 1927

TFJ M 1-2, 1928.

De to sidste typer var oven i købet ens indrettet indvendig bortset fra, at TFJ M 1-2 havde toilet i et hjørne af forreste fag, mens GDS slet ikke havde toilet. Det skal endelig bemærkes, at alle de "moderne" mod. VII-vogne havde den forlængede akselafstand 5,4 m, der formentlig var indført efter de mindre heldige erfaringer med den kortere akselafstand på bl.a. VLTJ No. 3, når den kom ud på de lange skinner på DSB.

Vi vil i første omgang se på Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted banens vogne: SNNB M 1-3. SNNB M 1 var den første vogn af den nye type, leveret i januar 1927.

Endeperronerne havde samme mål som på VLTJ No. 3, men hos

SNNB var den brede vogndel delt af 2 skillerum i 3 dele:

Forrest var der et postrum af samme størrelse som i KRB M 1 (4,75 m²), men det havde kun døre i enderne, ikke som hos KRB, hvor det tilsvarende rum havde ikke mindre end 4 døre. Derfor kunne der hos SNNB skaffes plads til 6 klapsædepladser mod 4 på KRB, mens postreoler, borde og brevkasser var det samme. Klapsæderne anvendtes til passagerer i de tog, der ikke medførte post.

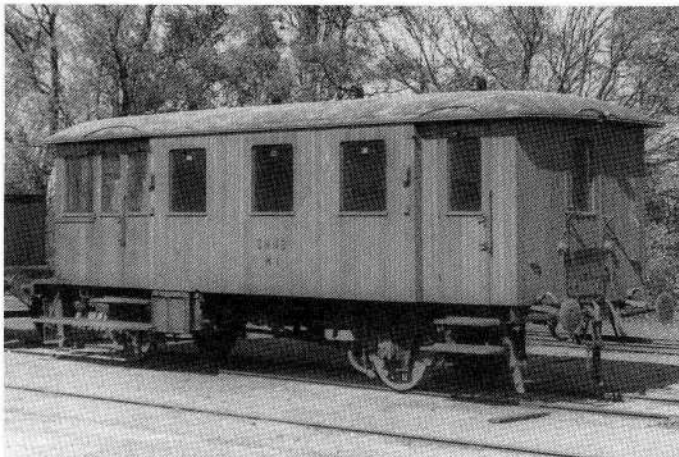
I løbet af 1930'erne ophørte anvendelsen af postbefordringen i motorvognenes postkupeer, hvorefter de indrettedes til almindelig III kl., nu kaldet fællesklasse, med 10 siddepladser.

Efter postkupeen kom et II kl. midterfag på 1605 mm og bagest en III kl. afdeling, hvis forreste del var et fag i fuld bredde, mens den bageste del, der ikke var adskilt fra den forrige, simpelthen var den noget smallere bagperron, på samme måde som hos VLTJ No. 3. Her var nomineret 8 klapsædepladser, så der ialt i vognen fandtes 18 klapsædepladser.

De faste sæder var alle fjedrende, på II kl. med galdegrønt betræk, på III kl. med brunt bøffellæder. Der var nomineret lige mange pladser pr. fag på begge vognklasser, men bænken var "federe" på II kl., mens der kun var siger og skriver to centimeter bedre plads fra væg til væg her! Om dette har været merprisen for en II kl. billet værd kan nok diskuteres, den lokale befolkning syntes det åbenbart ikke, for der solgtes allerede 1928/29 kun godt 2 II kl. billetter om dagen i gennemsnit, så udnyttelsen af den fine vognafdeling må siges at have været mildest talt elendig. Alligevel opretholdt man den lokale apartheid helt til 1939 - i hvert fald på papiret!

Alle de store vinduer var indrettet til at åbne, og der var tillige 4 stk. Grove-ventilatorer i taget, så vognene havde de bedst tænkelige ventilationsmuligheder - men samtidig de bedste muligheder for skænderier mellem passagererne over træk og kulde fra diverse åbne vinduer, for intet er så godt, at det ikke er galt for noget ...

Vognene var leveret med supplerende evolutfjedrede både for og bag, men disse blev senere igen fjernet, og ophængt fik



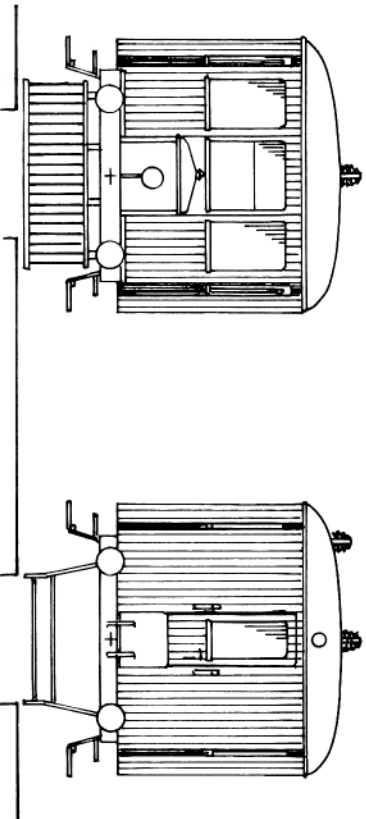
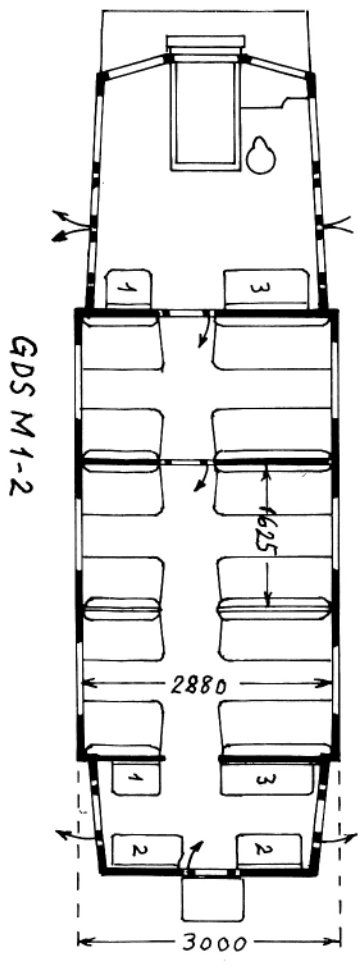
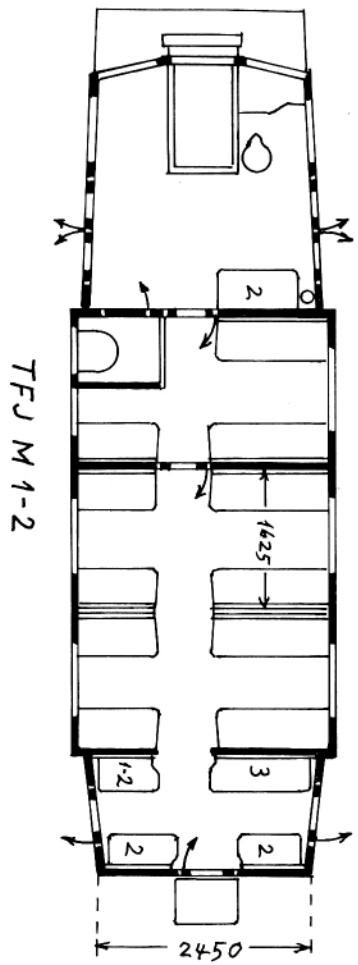
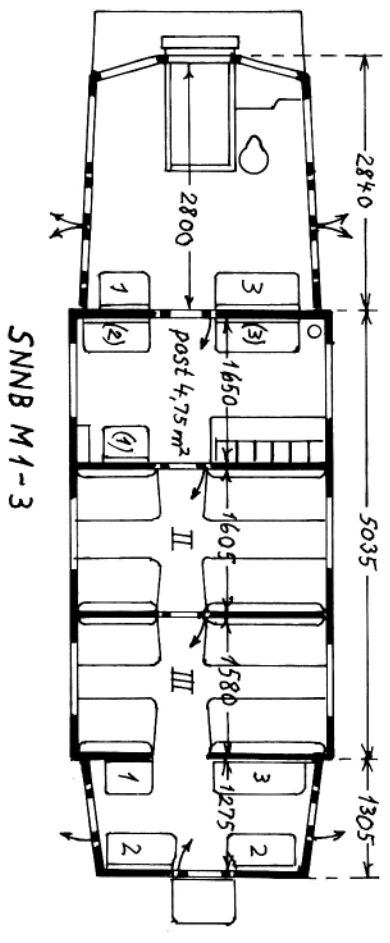
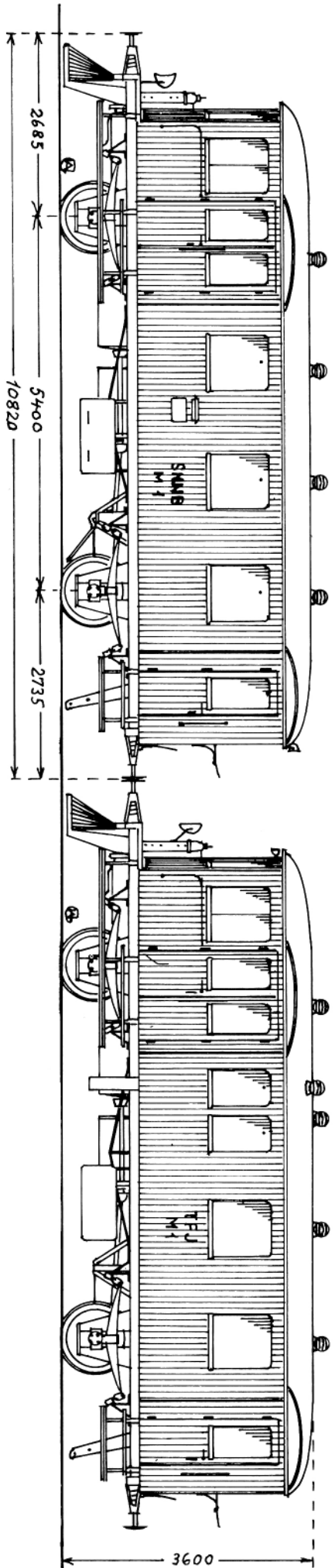
JB-P, Nysted 1959

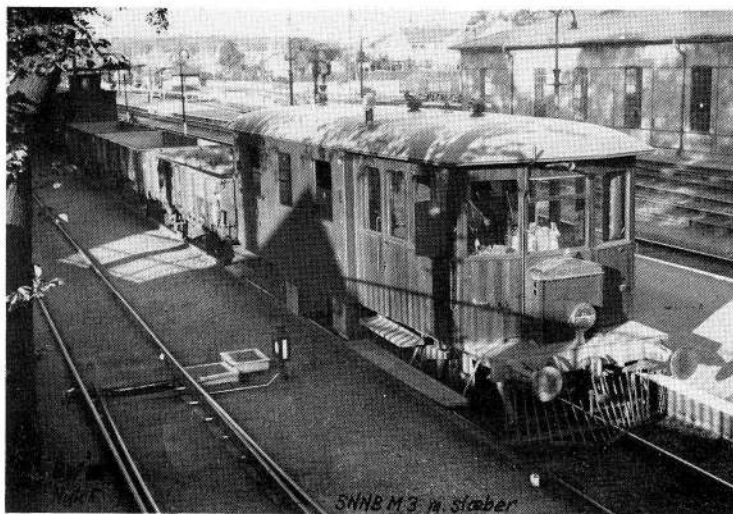
SNNB M 1



JB-P Stubbekøbing '66

SNNB M 3





mere moderne, 4-kantede sjækler, der gav bedre sidebevægelighed, mens evolutfjedrene åbenbart ansås for en unødvendig komplikation.

Bremsetøjet var - ligesom på alle tidligere leverede Triangelvogne til privatbanerne - udført med bremseskiver inden for hjulene, men systemet ændredes til normal bandagebremse (med bremseklodser direkte på hjulenes løbeflade) i 1946.

Under vognene var der fra starten ophængt 2 stk. galvaniserede fiskekasser for - ligesom ved KRB m.fl. - at holde fisk for sig og folk for sig.

I april 1929 brændte SNNB's remise i Nysted, hvorved M 2 udbrændte så totalt, at den ikke lod sig genopbygge, men det lykkedes endnu samme år at få bygget en ny, lignende vogn, M 4, der dog var af en lidt anden type og vil blive omtalt i

en senere artikel.

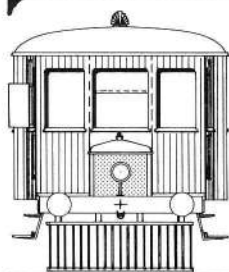
M 1-3 havde samme motortype som de tidligere omtalte mod. VII-vogne: den 100 hk Continental 14H benzinator, hvorimod M 4 leveredes med den lidt større Continental 16H på 120 hk. I 1937 lod man de gamles motorer ændre til samme ydelse som M 4's derved, at de fik påsat nye cylinderblokke med større boring, mens resten af motoren forblev uændret, da den var solid nok til at tåle den noget større ydelse. Derudover skete der ingen ændring af motorerne, der kørte videre helt til banens lukning, bortset fra diverse udskiftninger af reservedele, bl.a. fra lignende vogne fra andre baner, der tidligere havde kasseret sådanne, f.eks. den tidligere nævnte LNJ M 2, der endte hos SNNB som reservedelslager i 1952. På den måde kunne man holde liv i vognenes motorer helt til 1966 - i 39 år, og nu prøver veteranbanerne yderligere at forlænge deres liv på lignende måde - det bliver spændende at se, hvor længe, det kan lade sig gøre.

Samtidig med motorvognene leverede DfA også 3 bivogne til SNNB: MP 1-3. Det var rene III kl. vogne med 5 fag og åbne perroner. Siddepladsmodul var her kun ca. 1500 mm, men også MP'erne havde fjedrende lædersæder. I midterfagets 2-mands side fandtes yderligere et lille tørkloset, mens en sådan facilitet ikke fandtes i motorvognene - heller ikke i M 4. Da der var overgangsmulighed mellem vognene, kunne også motorvognspassagererne komme på toilettet under kørslen - vel at mærke når der medførtes en MP-vogn.

Også bivognene havde galvaniserede fiskekasser ophængt under vognene, hvor også de koksfyrede centralvarmeovne var ophængt. Vognene havde derimod ikke dampvarmeapparater, selv om de havde vacuumledning, så de kunne indlemmes i banens damptrukne persontog. Vognene fik belysningsstrømmen fra motorvognene, og de havde oven i købet faste, elektriske slutsignallygter ligesom motorvognene. De havde naturligvis trykluftbremse samt skruebremse med sving på platformen - og de havde rullelejer for lettest mulige løb.

MP-vognene havde et lidt ejendommeligt udseende, fordi de havde vandrette tagender - ligesom f.eks. de gamle personvogne på Kalvehavebanen, men lignede ellers meget DSB's små FD-vogne, som vi tidligere har nævnt under såvel ØSJS som KRB.

MP-vognene vejede 10 t eller 217 kg/siddeplads, mens de gamle, III kl. CC-vogne vejede



motor materiel 1

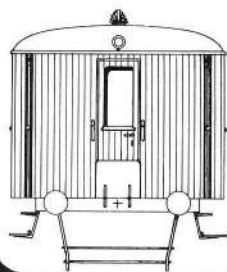
Der står mere om triangelvognene i det første bind af DJKs bogserie MM - motormateriel.

Det handler om fabrikken Triangel og vognene den byggede, til danske og udenlandske baner.

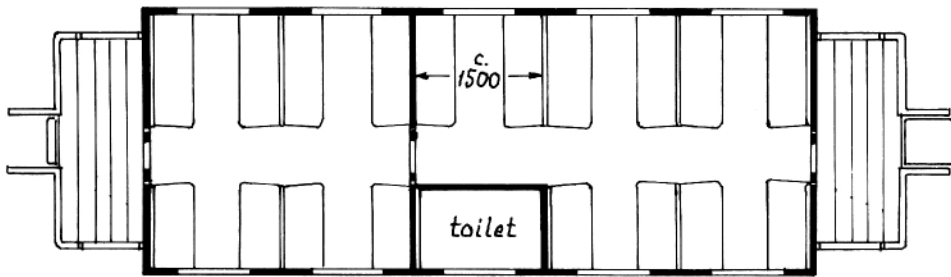
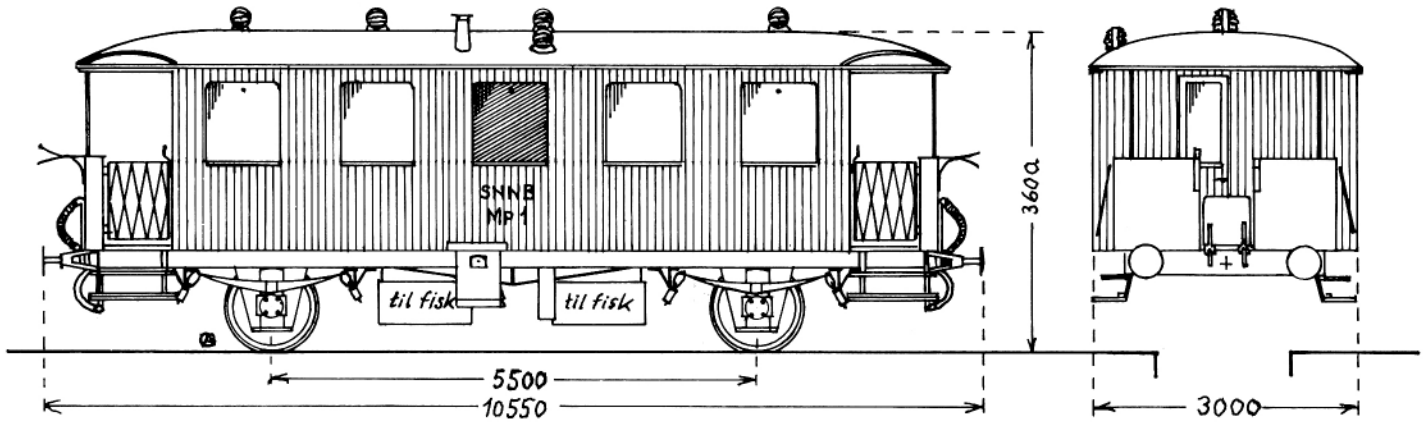
Det rummer lister over alle vognene og deres senere skæbne.

Alle typer er vist i tegning og foto. Der er ialt 70 tegn. i 1:87 og 120 fotos på de 136 s. Prisen - kr. 110,- incl.forsendelse fra

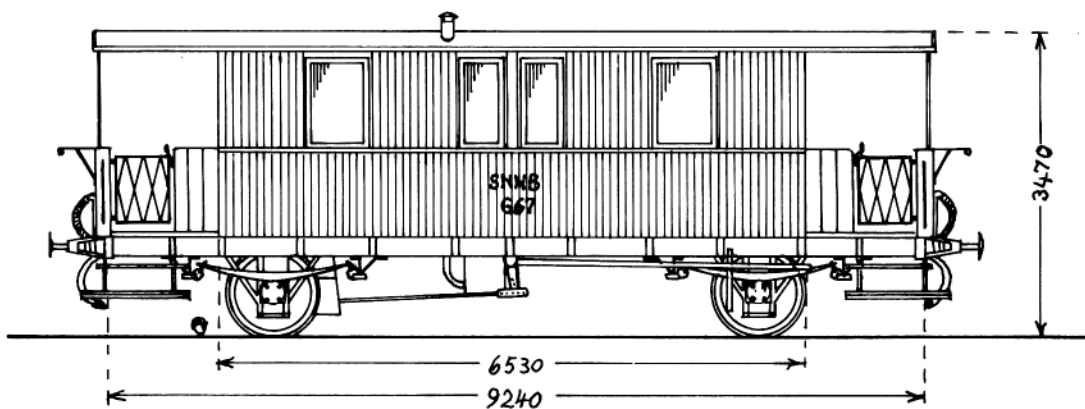
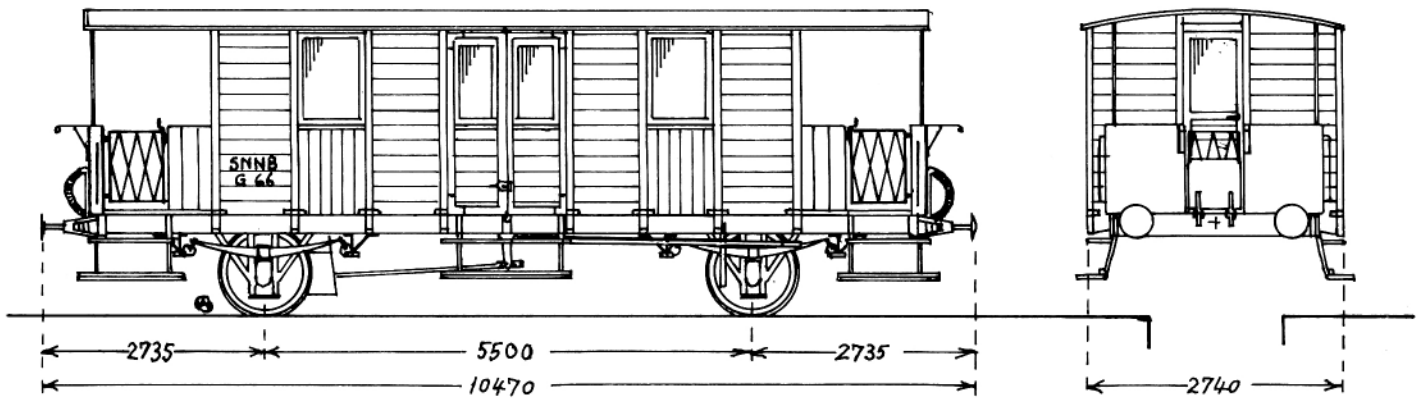
DJK-salgsafdelingen
giro 3 17 91 76
Holmevej 8
4340 Tølløse



SNNB-motorbivogne



SNNB MP 1-3
„Triangel” 1927

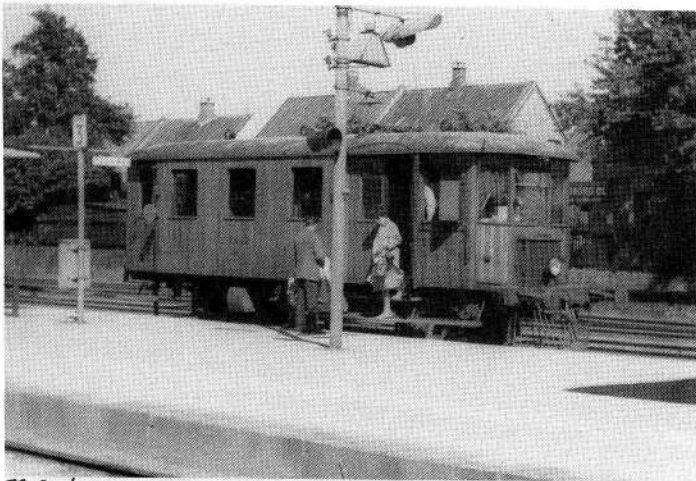


SNNB G 66-69
Øverst: oprindelige
skikkelse.
Nederst: ombygget
til motorbivogn
(kun nr. 67-68)
Scandia 1912



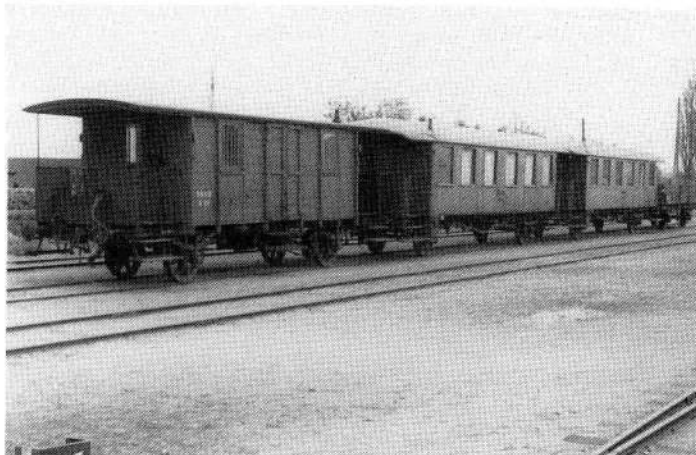
/JB-P • c.1930

SNNB M+MP



JB-P, Nuk. F. 1958

SNNB M 1



JB-P 1964

SNNB G69+MP1"+MP2"

10,75 tons eller 229 kg/plads. De ældre vogne med også II kl. var tungere pr. plads: Bogievognene 297 kg/plads, de 2-akslede litra BC hele 347 kg/plads. Det bemærkes, at de gamle vogne havde et siddepladsmodul på 1600 mm på III kl., men der var kun træbænke.

SNNB var en af de privatbaner, der klarede sig længe uden underskud af betydning. Man havde haft et enkelt dyk under nullinien i 1920/21 og 1926/27, ellers klarede man frisag indtil midt i 1930'erne, hvor man hav-

de en række år med omtrent balance eller mindre underskud, som dog atter vendte til overskud under og efter 2. verdenskrig, men så gik den heller ikke længere, for fra 1950 forekom der ikke længere overskud, da både person- og godstrafikken svigtede mere og mere. Efter en mindre opblomstring i persontrafikken sidst i 1950'erne, blev trafiknedgangen helt katastrofal, og efter 1961 kørtes ikke flere persontog på Nysted-strækningen, mens den endelige nedlæggelse af hele banen først fandt sted

den 31. marts 1966.

Det var for en stor del sukkerroetransporterne, der i mange år gav driften stabilitet, for sukkerfabrikken i Nykøbing fik aldrig noget smalsporet, men benyttede SNNB, indtil lastbilerne i 1950'erne blev mere fordelagtige, så roetransporterne nu hurtigt svandt bort - og dermed også banens eksistensberettigelse. Det var dengang ingen kunne forestille sig, at olien inden for en overskuelig tid skulle blive et knapt gode og biltrafikken stagnerende!

Indførelsen af motorvognene synes ikke at have haft nogen større indflydelse på banens persontrafik, men den billigjorde driften, så man endnu nogle år kunne få den til at betale sig på trods af faldende transporter af såvel gods som passagerer. Man fik nemlig anvendelsen af damplokomotiverne nedsat til under det halve antal kilometer med det samme, og efterhånden klarede motorvognene også den lettere del af godstrafikken, så kun de store tog i roekampagnen skulle fremføres med damp.

Samtidig med motortogenes indførelse udvidedes køreplanen efterhånden fra 5 á 6 til 9 daglige dobbeltture, og der oprettedes en del nye trinbrætter, på trods af hvilke køretiden alligevel kunne reduceres en del. Med den forøgede kørsel kneb det nu at bestride trafikken alene med M- og MP-vognene, og de gamle personvogne var man ikke meget for at slæbe med i motortogene, specielt ikke som anhænger nummer 2! Man kastede derfor blikket på banens bænkevogne G 66-69, der jo var født som reservepersonvogne, og som var meget lettere end de rigtige personvogne - de vejede kun 8,6 t. De var dog kun tænkt som sommervogne, men nu tog man de to, G 67 og 68, ind på værkstedet og indrettede dem til helårsbivogne til motortogene.

G-vognene måtte nærmest opfattes som lukkede godsvogne, omtrent som den danske standard-Q-vogn med 16,3 m³ bundflade, men uden skydelemme eller andre kvæg-faciliteter. Til gengæld havde de åbne endeperroner, endedøre og overgangsbroer samt vinduer i 2 fag på hver side samt i sidedørene og endedørene. Mindre forgængere for typen fremkom allerede omkring århundredskiftet ved NPMB og OHJ, mens vogne, omtrent som SNNB's, anskaffedes af LB i 1911 og af Hjørringbanerne HH og HLA i 1912/13. SNNB-vognenes åbne perroner var dog specielt store, mens vognkasserne havde normal Q-vognsstørrelse og stolpe-inddeling etc. Akselafstanden

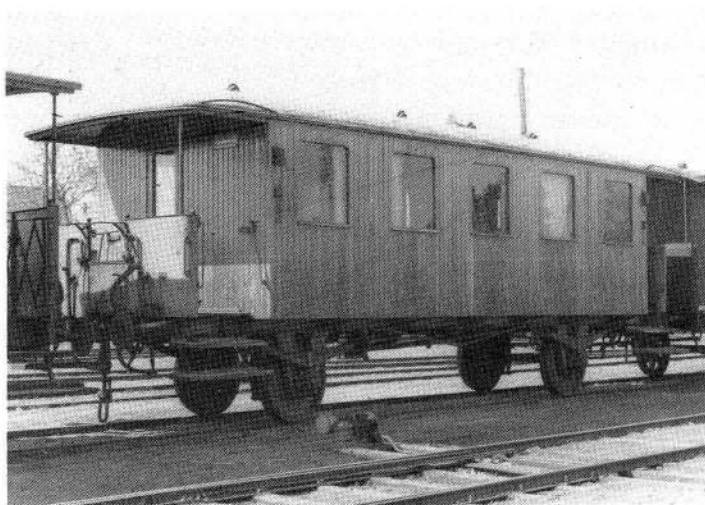
var ret stor (5,5 m) og fjederophænget personvognsagtigt med lange fjedre, ring/sjækkel-ophæng og lænkeaksler. Væggene var kun dobbelte under sidevinduerne, der kunne fældes ned i en brædeklædt "lomme" mellem de udvendige stolper.

Når vognene skulle bruges til passagertransport, indsattes bænke i vognene i et midtgangsarrangement med 2 + 2 pladser i bredden og ialt 4 fag, der fik modulet ca. 1,6 m, altså ret komfortabelt hvad pladsforholdene angik - men ikke just i henseende til udsigt over landskabet, hvis man da ikke frekventerede "promenadedækkene" ved vognenderne.

Ombygningen til motorbivogne bestod i, at man gav hele vognen et ydre, lodret bræddelag, så der blev et isolerende hulrum i væggene, og så fjernede man midterdørene, så kun vinduerne blev tilbage her (måske var dørene kun blændede?). Vognene blev så udstyret med koksfyret varmtvandsanlæg, og de fik rullelejer for lettere løb. Derimod fik de ikke trykluftbremse - kun ledning, og de beholdt den vacuumledning, de hele tiden havde haft, så de stadig kunne anvendes i damp-persontogene, for eksempel i store udflugtstog. Sammenlign iøvrigt med de noget nyere, lollandske bænkevogne LJ CE 71-74, der er omtalt i SP nr. 2/1979, side 51, spalte 3 og side 54 vist på tegning i 1:87. De var formentlig en "efterligning" efter SNNB's vogne, blot endnu længere, og så havde man "glemt" at udstyre dem med sidedøre, så de kunne slet ikke bruges som godsvogne!

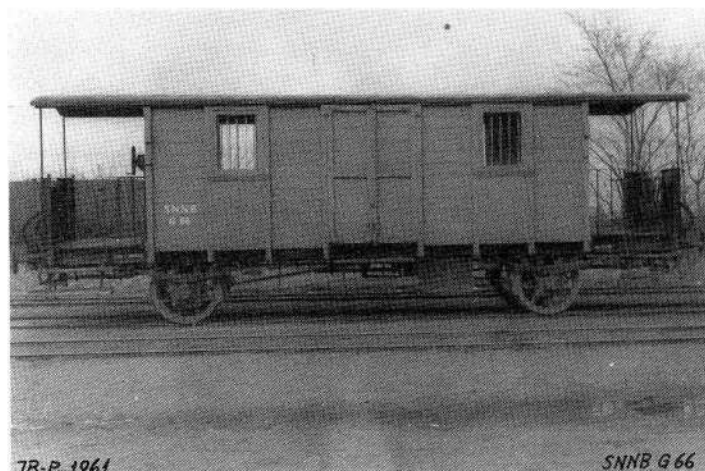
Da banen i 1948 begyndte at anskaffe skinnebuss, blev G 67-68 overflødige, og de henstilledes og gik til ophugning 1952 hhv. 1950.

De to resterende, G 66 og 69 ændredes ikke i første omgang, men under krigen, nærmere betegnet 1942/43, omdannedes de til pakvogne, der kunne erstatte de tidligere opslidte og udrangerede, større post- og rejsegodsvogne FB 62-63. Vi skal lige bemærke, at banernes pakvogne altid har været tilbøjelige til at afgå ved en tidlig død, da de ofte har været med i hvert eneste tog fra banens åbning, mens de øvrige vogne har vekslet mere og sjældent har tilbagelagt så mange kilometer på samme tid. Omvendt har bænkevognene altid været ment som en slags reservepersonvogne, men egentlig aldrig været specielt velegnede til noget som helst, så de har ofte henstået uvirkomme en stor del af deres liv og har derfor været blandt de mindst slidte vogne, når materiellet begyndte at lide



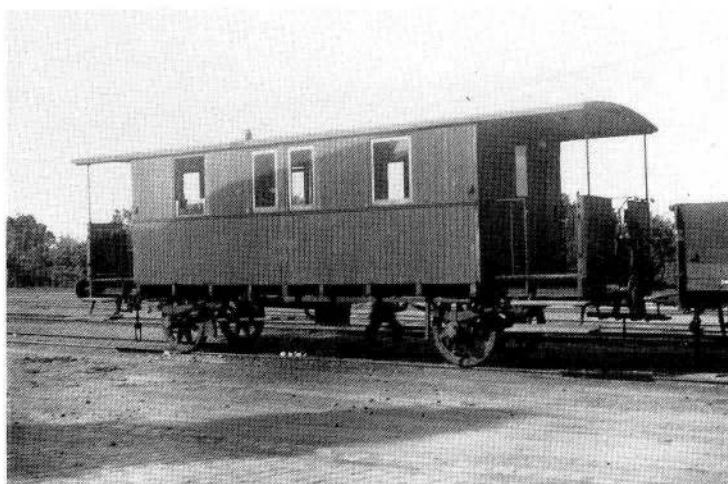
JB-P Stubbekøbing '59

SNNB Mp 1'



JB-P 1961

SNNB G 66



BW 1944

SNNB G 67

af alderdomssvækkelse.

G-vognene var meget lettere end de gamle post- og rejsegodsvogne, og de var derfor velegnede til en slags universal-pakvogne i alle banens togarter, da de blev forsynet med rullelejer, skruebremse og trykluftledning samt dynamoanlæg, så de var selvforsynende med elektrisk lys og fik batteri til togbelysning.

1954, da den sidste af de gamle post- og rejsegodsvogne udrangeredes, fik G 69 endelig indbygget en kakkelvovnsopvarmet

tjenestekupe, så vognen kunne anvendes som togførervogn i de få, tilbageværende roetog. Denne vogn forblev i drift på SNNB helt til banens lukning, hvorimod G 66 solgtes til Amagerbanen, der i nogle år først i 1960'erne brugte den som togførervogn i deres godstog efter at deres sidste tilbageværende pakvogn var blevet for sløj, selv til denne anvendelse. G 66 litreredes ved Amagerbanen AB E 1 og fik desuden tilnavnet Dorte.

Under 2. verdenskrig blev 2

af SNNB's motorvogne forsynet med gasgenerator. Det er ikke helt klart, hvilke vogne, det drejede sig om, men M 3 og M 4 nævnes i denne forbindelse. De to andre motorvogne (den ene var en brugt DSB ME) henstilledes derimod, til man igen kunne få benzin efter krigen.

Da persontrafikken efterhånden steg til henimod det dobbelte af førkrigsniveauet, kunne den slet ikke mere klares af motorvognene, der oven i købet var svækket af gasdriften, så de kun kunne klare de mindst benyttede tog, og motortogskilometrene faldt til under 1/4, mens det samlede antal togkilometre kun gik ned til omkring det halve. Damplokomotiverne måtte altså klare resten, hvad de sagtens kunne, da man stadig havde ikke mindre end 5 anvendelige lokomotiver til rådighed. Da godstrafikken også var steget noget, udnyttede man nu damplokomotiverne bedre, fordi togene blev meget større og bedre end længe svarede til, hvad lokomotiverne oprindeligt var dimensioneret til.

Efter krigen fortsatte stigningen i persontrafikken endnu nogle år, mens godstrafikken atter sank ned på førkrigsniveauet. Motorvognene kom atter fra 1946 i gang i fuldt omfang, men blev fra 1948 suppleret med et par skinnebustog, der hurtigt overtog så godt som hele persontrafikken. 1952 ankom endnu et skinnebustog til SNNB, hvorefter Triangelvognene helt kunne hellige sig godstrafikken, der nu normalt kunne klares af enten én Triangelvogn eller af to stk. i forspand, da nu også roetransporterne var skrumpet ind til et minimum.

MP-vognene ophuggedes alle tre i 1957/58, men i stedet anskaffedes fra de noget reducerede Horsens-baner de to vogne HV C 124 og HBS C 225, der også kom til at hedde MP 1-2 ved SNNB, jf. KRB. Måske mente man trods alt at kunne få brug for et par almindelige personvogne efter at man havde udryddet alt, hvad man havde haft af slagsen fra tidligere tider. Måske har man ophugget de gamle MP-vogne uden tilladelse, så man har været tvunget til at anskaffe de brugte Horsensvogne som erstatning uden egentlig at have brug for dem??

SNNB beholdt alle Triangelvognene til banens lukning, hvor M 1 og 3 solgtes til DJK, de to andre til Hermind. M 3 skulle stadig være driftsklar, mens M 1 er splittet ad til reservedele for DJK's andre Triangelvogne.

H. Alkjær

KUPESNAK

TOGENES OPRANGERING PÅ SALLINGBANEN I 1957

Togenes oprangering på DSB-strækningen Skive-Glyngøre i netop 1957 forekom mig interessant af tre årsager: 1) I 1956 indsatte DSB gennemgående tog Århus havn-Glyngøre med anvendelse af de 4 styrevogne litra CPS, bygget samme år, 2) resten af togene forventedes at være oprangeret af lokalt materiel, således at vognomløbet var nogenlunde overskueligt, for 3) strækningens trafik og togenes karakter syntes at være anvendelig som forbillede for trafikken på min egen bane, p.t. stærkt under opbygning.

Det rullende materiels om-løbsplaner viste sig, selv på denne sidebane, at være ret komplicerede på grund af ombytninger med rengjort materiel i visse løb, uden at det med sikkerhed kunne påvises, hvordan det rengøringstrængende materiel kom ud af systemet.

Der var i 1957 syv togpar daglig, heraf 1 par som direkte tog Gy-Ar. Der var visse forskelle i materielbenyttelsen på hverdage og på søn- og helligdage: Det damptrukne togpar på hverdage kørtes søndage af litra ML. Godstoget (også med damp) kørte ej søndage, mens omvendt det direkte Århus-togs stamme brugtes i et par lokale løb søndag aften. Søn- og helligdage var der 8 togpar daglig, helt enkelt fordi den førnævnte ML kørte et togpar.

På overfarten var der på hverdage 13 dobbeltture og 12 på søn- og helligdage.

En grafisk køreplan fra sommeren 1957 (ses hosstående) er udarbejdet på grundlag af publikumskøreplanen sommeren 1957 og tjenestekøreplanen fra 1955 (se SIGNALPOSTEN, 10. årgang, nummer 1, 1974) Nedenfor følger en oversigt over de faste oprangeringers anvendelse i de enkelte tog, og derefter en liste over de anvendte køretøjer. Godstogets forhold behandles senere.

OPRANGERINGER

ML - FE:

Togpar 1773/776, kun søn- og helligdage.

ML:

Togpar 777/1780, kun søn- og helligdage.

MO-CPS:

Tog 318 Struer-Skive, derefter togparrene 775/778, 779/782, 781/786 og sidst på dagen i tog

377 til Holstebro og tog 386 tilbage til Struer, hvor der overnattes.

Ilgodsvogne medtages i tog 775, 778 og 786. Rejsegodsvogn EH 75 ("75" er vognløbsnummeret, ikke vognnummeret!) i tog 775, 778, 781 og 786. Postpakvogn DR 29 medtages i tog 775.

MOK-CP:

Tog 771, 792, 792 og 794. I tog 771 og 792 medtages DO 199, i tog 792/793/794 EH 75, i tog 771 og 793 ilgodsvogne, og i tog 792 en fragtstykgodsvogn. Tog 793 medtager om onsdagen margarinevogn fra Sønderborg (ru-tevogn).

MOK'en anvendes resten af dagen i det gennemgående tog til Århus (774/785), mens CP-vognen anvendes i det damptrukne togpar 776/777.

MOK kører søn- og helligdage fra Skive til Struer i tog 1771 og medtager kun en ilgodsvogn fra Struer. CP-vognen anvendes ikke.

MOK=AV=CPS (lighedstegnet angiver sammenkobling med styrelledning):

kører derefter togparret 774/785 til/fra Århus havn via Viborg-Langå. I skolesommerferien forstærkes med en CP; lørdag aften og søndag morgen forstærkes ligeledes med en CP. Alle de her anvendte vogne har styrelledning og fik derfor senere litra AVL og CPL.

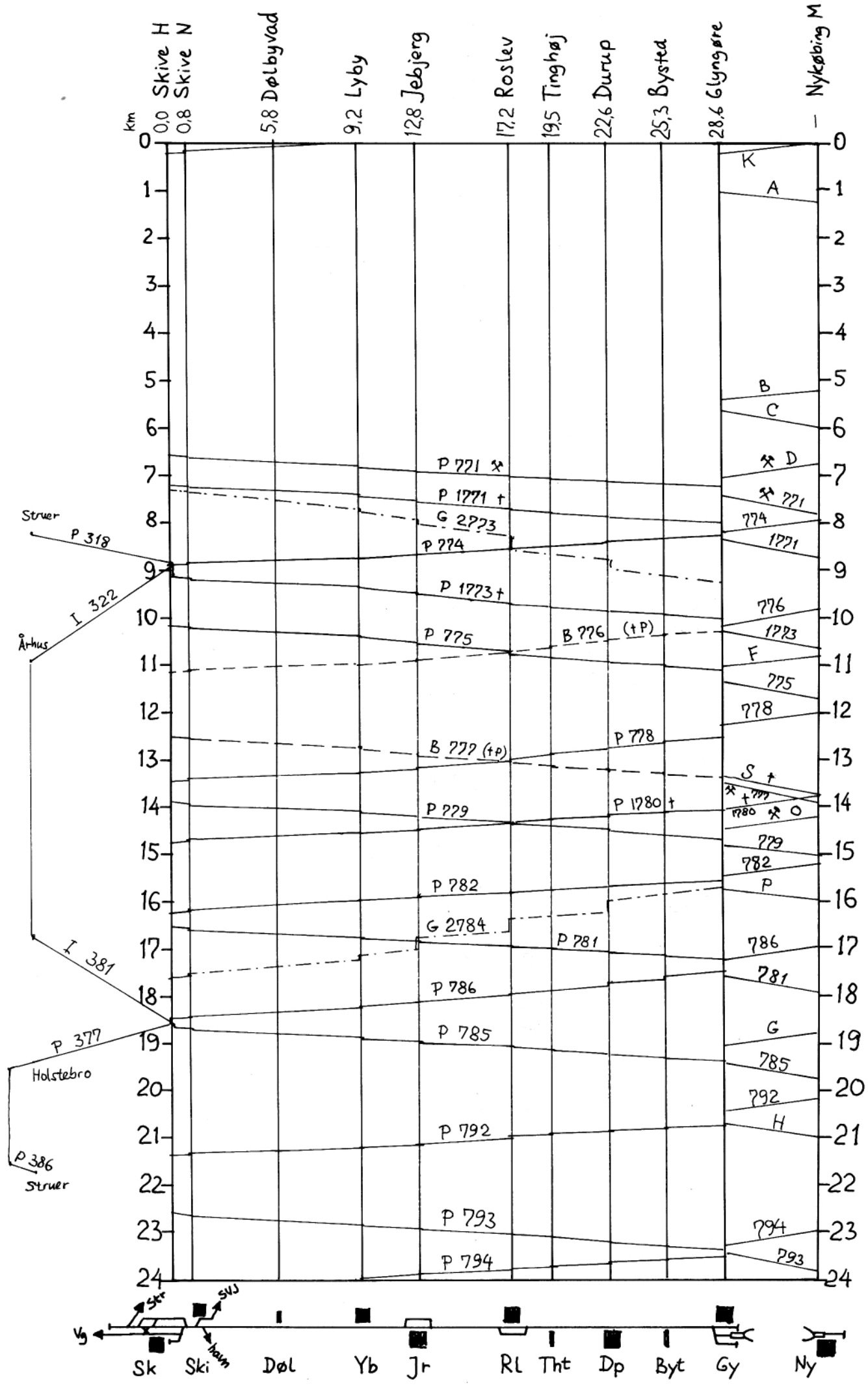
Hverdage overnatter AV=CPS i Glyngøre. De anvendes desuden søndag aften i togene 792/793 i stedet for den CP-vogn, der om hverdagen også anvendes i dampstoget.

Hver aften returnerer MOK'en til Struer i tog 389, og hver morgen må den med andet tog igen komme fra Struer. Hverdagsaftener ombyttes den mellem tog 792 og 793 i Skive med en MOK fra Randers (tog 387). En nærmere udredning af dette puslespil falder imidlertid uden for rammerne her.

D-maskine (i begyndelsen af 1950'erne en K-maskine, og i 1960 en MT):

Maskinen udgår fra Struer i tog 2310 medførende EH 51 og en CXM og medtager disse videre i godstoget 2773 til Glyngøre, hvor godsvognene og CXM-vognen udskiftes med CP-vognen fra tog 771. Denne stamme kører derefter det damptrukne persontog 776/777, som nærmest har karakter af blandet-tog, idet der medføres fragtstykgodsvogne. CXM-vognen har undertiden også fulgt med, således at oprangeringen har været CP-CXM-EH 51-godsvogne.

I løbet af eftermiddagen returnerede maskinen til Skive med godstoget 2784 med EH 51 og CXM-vognen, der begge følger med til Struer i tog 2379.



Tekst til grafisk køreplan på forrige side:

Forenklet grafisk køreplan for strækningen Skive - Glyngøre-Nykøbing Mors, sommer 1957.

Øverst vandret er angivet de enkelte stationer i korrekt afstand. Ved hvert stationsnavn er vist kilometerstanden fra Skive H.

Lodret i hver side af "grafnen" klokkeslet fra 0 til 24. Lodrette linier ud for hver station letter læsningen af de enkelte tog.

Nederst vandret en skematisk plan af strækningens stationers hovedspor, og stationsbygningens placering i forhold til sporet. Store signaturer angiver stationer, der deltager i togekspeditionen, små angiver trinbrætter og andre ubetjente lokaliteter. Bemærk, at der undervejs kun findes krydsningsmuligheder i Jebjerg og Roslev.

Stationsforkortelserne er angivet ved hver signatur for station eller trinbræt. Andre forkortelser er Vg = Viborg, Str = Struer. Bemærk i Skive H det helt specielle rebroussement for tog til eller fra Struer.

Med hældende linier er vist de enkelte togs bevægelse i tid og rum. Køretidene er (ved forbil- ledet) beregnet som omtalt af A. Gregersen i SIGNALPOSTEN, 17. årgang 1981, nr. 3, side 128 ff. Almindelige persontog er vist med fuld optrukken linie, "blandet-tog" med stiplede linie og godstog med punkteret linie. Færgeture med forbindelse til/fra tog har togets nummer, øvrige er mærket med et bogstav.

For at lette oversigten over visse løb uden for strækningen er det direkte Århus-tog og Struer-Holstebro-løbet "trukket ud" til venstre.

På planen mangler alle tiderne for togenes ankomst og afgang ved mellemstationerne. Interesserede kan finde dem i ældre køreplaner og især i SIGNALPOSTENS tidligere publicerede tjeneste-køreplaner fra strækningen.

Faste godsvognsløb:

De enkelte løbs numre ændres med mellemrum, så nogen korrelation fra år til år er ikke nævnt. I oversigten nedenfor findes kun de vogne, der løber i personførende tog, og en del modsatte løb må skjule sig i godstogsparret 2773/2784.

I 1957 var der af Ilgodsvogne, mærket I og et nummer:
1 vogn Århus-Glyngøre
1 vogn Frederikshavn-Gy
1 vogn Struer - Gy,
2 vogne Glyngøre-Langå
1 vogn Gy - Gb
1 vogn Gy-Esbjerg.

En "komplementeringsvogn" kører med tog 776 til Roslev, hvorfra den af godstoget senere afhentes for at blive kørt til Århus, men kun om onsdagen. Og det er ikke margarinevognen der først når frem om aftenen:

1 Rutevogn Sønderborg-Gy,
kun onsdag.

Fragtstykgodsvogne:

1 vogn Struer-Gy (= EH 51)
2 vogne Skive-Gy

1960, 2773 Sk-Gy:

MT - $\frac{\text{Langå-Viborg}}{\text{vogne}}$ - $\frac{\text{Struer}}{\text{EH (F 1080)}}$ - togførervogn -
Lyby-Nykøbing

$\frac{\text{Gb}}{\text{F 524 B}}$ - $\frac{\text{Od}}{\text{I 271}}$ - $\frac{\text{Viborg}}{\text{F 1051}}$ - $\frac{\text{Skive}}{\text{vogne}}$
fg. 775 Ny fg. 773 Ny sen.fg.777 Ny Nyk.M.

og 2784 Gy-Sk:

MT - $\frac{\text{fg. K Gy}}{\text{EC post 29}}$ - $\frac{\text{fg. 782}}{\text{vogne}}$ - $\frac{\text{Nykøbing - Lyby}}{\text{vogne}}$ -
Langå Sk vest, Durup-Sk, Vg

- $\frac{\text{hastervogne}}{\text{Lg nord}}$ - $\frac{\text{øvr. hasterv}}{\text{Langå}}$ - $\frac{\text{øvrige vogne}}{\text{Langå}}$ -

togførerv. - $\frac{\text{Ny}}{\text{F 1064}}$ - $\frac{\text{Ny}}{\text{F 1066}}$ - $\frac{\text{Ny}}{\text{F 1067}}$ - $\frac{\text{Ny}}{\text{F 1061}}$ -
Langå

- $\frac{\text{F 1063}}{\text{Viborg}}$ - $\frac{\text{I 490 A}}{\text{Langå}}$ - $\frac{\text{sen.fg. 782 Gy}}{\text{I 490}}$ - $\frac{\text{Ny}}{\text{F 1068}}$ - $\frac{\text{EH F 1069.}}{\text{Ho Struer}}$

1 vogn Gy-Fredericia
1 vogn Gy-Ar.

En del af disse vogne er formentlig fiskevogne fra Gy, resten må med færgen til/fra Nykøbing Mors.

I 1960 køres godstoget af MT, endog gennemgående fra Langå. Nedenfor er vist oprangeringsplanen for dette togpar, dog kun for strækningen Sk-Gy. Jeg skal lige minde om, at der til 1961 stadig er tale om den gamle Skive H, den med rebroussementet.

Almindelige godsvogne sendes med andet tog til Viborg sammen med nogle af I- og F-vognene, mens andre går med andre tog, hvis numre er anført i originalen.

Materiel i fast løb:

1 D-maskine
1 ML
1 MO
1 MOK
1 FE
2 CPS
2 CPL
1 AVL
1 CXM
2 DO
2 DR
3 EH

samt godsvogne.

DO 198 løber i tog 786 og 793, og overnatter i Nykøbing M.
DO 199 løber i tog 771 og 792 og overnatter i Skive.
DR 29 udgår fra København aftenen før og når til Nykøbing Mors med tog 775, og returnerer med godstoget 2784. Der kræves formentlig to vogne i cirkulation for at nå det. I

1960 er DR-vognen blevet udskiftet med en EC.

EH 51 løber i togene 2310, 2773, 776, 777, 2784 og 2379 og overnatter i Struer.

EH 75 løber i togene 775, 778, 781, 792 og 793 til Glyngøre og overnatter der for næste dag at returnere med tog 786 til Skive, hvor den overnatter den følgende nat. Løb 75 kræver derfor 2 EH i drift.

Dette turde vist være nok vedrørende togenes oprangering i 1957 Skive-Glyngøre, idet jeg går ud fra, at godstogsparret har været oprangeret efter nogenlunde de samme principper i 1957 som i 1960.

OMSAT TIL MODEL

Strækningen Skive-Glyngøre har færgeruten i den "fjerne" ende, mens jeg på eget anlæg regner med færgeruten "i begyndelsen". Anlægget opbygges efter de samme principper som anlægget i Tåstrup (se SIGNALPOSTEN, 8. årgang, nummer 6, 1972), men noget afvigende i udformningen på grund af ændrede lokaleforhold. Det gennemgående togpar tænkes erstattet med gennemgående vogne, der overføres med færgen (personvogne har aldrig været overført med færgen Glyngøre-Nykøbing M). Køreplanen og strækningens længde, alder og bygninger passer fint med mine egne tænkte forbilleder, men mere derom en anden gang.

Jens Bruun-Petersen

EFTERLYSNING

Som en af veteranerne blandt jernbaneinteresserede - 71 år og interesse ca. 65 år tilbage - har jeg ikke kunnet undgå gennem tiden at bemærke de store antal fotos, der er taget på jernbanerne. Selv er jeg ingen god fotograf og har aldrig haft et ordentligt apparat. Det jeg efterlyser er især lokofoto af afarter og her tænker jeg nærmest på de talrigeste typer (litra K, D, G). Jeg skal nævne nogle eksempler på foto, der har interesse for bladets læsere:

K 554 eller 564 med Anderbergforvarmer.

K 539 med togforvarmingsanlæg. Loko med skudsikker førerhusbeklædning.

Dorph-styring (uombyggede litra K 586-600).

P 914 med fødevandsforvarmer under 2. verdenskrig.

K I med skæve vinduer.

Er der et foto i et eller andet arkiv - eller et negativ, så lad SIGNALPOSTEN låne det,

der garanteres for omhyggelig behandling.

Forsidebilledet i SP 1981/2 viser en god begyndelse herpå; P 906's røggammerdør.

A.G.

Klubnyt

KOLDING MODELJERNBANE KLUB
(stiftet 30. april 1980)

Sidst på modeljernbanesæsonen 1980 samledes syv mennesker fra Kolding-egnen for at stifte en modeljernbaneklub.

Kolding har tidligere - dvs. for ca. 30 år siden - haft en modeljernbaneklub!

På den stiftede generalforsamling vedtog vi bl.a. følgende hovedtræk for vort klubanlægs opbygning:

- 1) Størrelsesforhold 1:87 (H0)
- 2) Dansk forbillede til mindste detaille - at forstå således, at vi har stillet muligheden åben for at anlægget forbindes med "udlandet", hvilket skaber mulighed for anvendelse af udenlandsk (tysk) materiel (Niebüll, Nordpilen o.l.).

Klubbens første opgave var at skaffe et lokale til vore aktiviteter - hvilket endnu ikke er lykkedes. I stedet holder vi jævnligt møder, dels hos klubbens medlemmer, dels i et af kommunens lokaler.

Klubben har fra starten, bl.a. fordi vi ikke havde et lokale at samles i og derfor behøvede en slags kontaktorgan mellem de enkelte medlemmer, udsendt et blad i A5-format, MELLEM SVELLERNE. Foruden de "interne" klubmeddelelser behandler bladet emner af almen modelbanemæssig interesse, for eksempel elektroniske konstruktioner, hvortil kommer at hvert nummer indeholder en eller fle-

re H0-byggetegninger af dansk materiel.

Nærmere oplysning om klubben fås hos formanden:

Carsten Popp,
Kringsvej 9,
Bramdrupdam,
6000 Kolding

hos hvem der også kan bestilles abonnement på vort blad - det koster kun kr. 40,- for et helt år med 5 numre.

SØNDERJYDSK JERNBANEKLUB

Sidste efterår mødtes en gruppe jernbaneinteresserede mennesker i Vojens og drøftede muligheden for at danne en forening. Der var månedlige sammenkomster i forskellige lokaler hvor de fremmødte ivrigt studerede medbragte modeller, litteratur og fotos samt udvekslede erfaringer og meninger. En filmaften blev også gennemført med stor succes.

Den 11. maj 1981 blev der indkaldt til stiftende generalforsamling. Efter en debat om de foreslåede vedtægter blev disse - med enkelte rettelser - énstemmigt godkendt af forsamlingen.

Der blev valgt bestyrelse bestående af tre mand, nemlig:

Eigil Brøns, Hjordkær,
Oscar Hansen, Vojens,
Bjørn Kjær, Haderslev.

Klubbens formål er hovedsageligt at udbrede kendskab til modeltogdrift og det store forbillede.

Yderligere oplysninger om klubben fås gerne ved henvendelse til:

Eigil Brøns,
Agertoften 12,
Hjordkær,
6230 Rødekro.

ANNONCEPRISLISTE

Pris pr. indrykning excl. moms for:

Forside, billedfelt (140 x 100 mm)	kr.	2000,00
Omslag, side 3 (kun helside)	kr.	1000,00
Bagside (kun helside)	kr.	1500,00

Øvrige sider:

1/1 side (180 x 260 mm)	kr.	800,00
1/2 side (180 x 130 mm)	kr.	500,00
1/4 side (180 x 65 eller 90 x 130 mm)	kr.	300,00
1/8 side (90 x 65 mm)	kr.	150,00

Priserne gælder for færdigt manus, klar til reproduktion. Sats- og monteringsarbejde debiteres ekstra med vor netoudgift. Gentagelsesrabat efter aftale.

BILLEDGALLERIET



MY-trukket persontog - et af de få "rigtige" tog på Svendborgbanen - mellem Fruens Bøge og Hjallesø, januar 1980. Foto: Niels G. Nielsen.



F 658, hensat på Århus H.
Foto: Troels L. Poulsen.

Vedr. billedgalleriet i 17/3: En læser har oplyst, at de viste vogne ikke er Eh-vogne, men: på Skals-fotoet, Eb - en forhenværende ØJJ-vogn. På Moselund-fotoet, Ee - en gammel sjællandsk type, og endelig på Funderfotoet, Ec - en gammel jysk vogn. Navnlig Eb-vognen fra ØJJ er sjælden, så alene af den grund er fotoene lidt af et fund. Bent Hansen.

Billeder til Billedgalleriet indsendes til redaktionens adresse. Helst sort/hvide og helst i format 13 x 18 cm.



Østbanens skinnebus i Faxe Ladeplads, 30/10 1977. Foto: Niels Rud Rasmussen.



MY 1134 i Århus, 10/3 1979.
Foto: Niels Rud Rasmussen.



MY 1149, 1158 og 1118 i Næstved, 9/2 1980. Foto: Jan Lundstrøm.

MZ 1458 med G 41711 ved Enghave, 6/9 1980. Foto: Jan Lundstrøm.



Side 191: Remisen i Struer den 17/4 1979. MO-parade, nr. 1329, 1954, 1816, 1849 og 1835. Foto: C.N. Gorm.
Bagsiden: Svensk skinnebus på Gudenåbroen. JmJKs 35 års fødselsdag. Foto: Troels L. Poulsen. (Vinderfoto i DMUjs konkurrence, foråret 1980).



