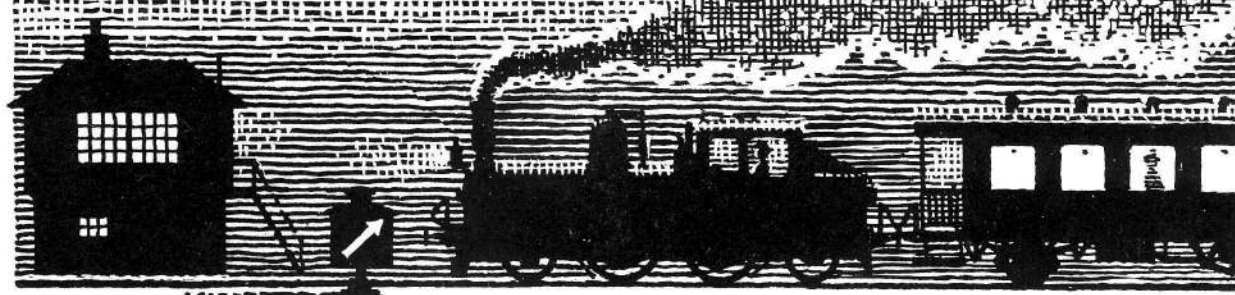
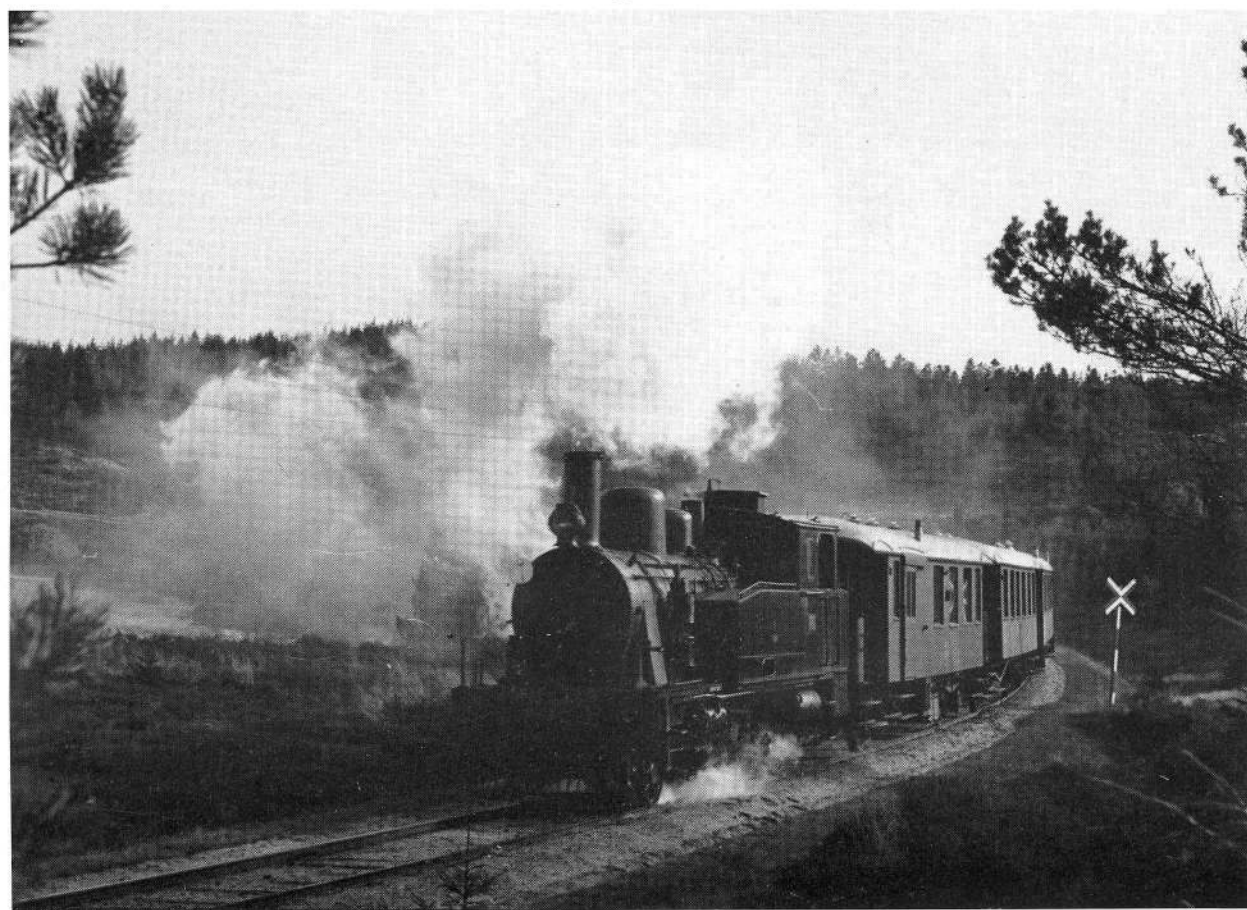


# SIGNALPOSTEN



Modeljernbaneklubben H.O



**18** årgang **1982**

mar., nr. **1**

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes 4 gange årligt, normalt i kvartalets 3. måned.

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

#### REDAKTION:

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

#### REPRODUKTION:

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

#### TRYK & BOGBINDING:

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

18. ÅRGANG - NUMMER 1

MARTS 1982

#### INDHOLD I DETTE NUMMER:

Adams hjørne .....	3
Jernbane i baghaven .....	5
Vi bygger: Hjulsæt .....	11
De gode gamle dage .....	14
Kupesnak .....	17
Litteratur .....	23
Nedlagte baner: HBS .....	25

Forsidebilledet: HOJ L 406 mellem Bryrup og Vrads den 15. oktober 1967 (Foto: Asger Christiansen).

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

PRIS: 18. årgang 1982:  
Kr. 90,- incl. 22% moms.

Kære læser!

Allerførst: rigtig godt nytår og velkommen i 18. årgang af mit hjerte barn SIGNALPOSTEN.

Dernæst en dybtfølt og varm tak for den store strøm af tilkendegivelser med mange roser - + enkelte torne - som kom på baggrund af mit hjertesuk i 17. årgangs nummer 4. Samtidig indløb fornyelserne i tætte stimer og antallet ligger i skrivende stund noget over tidligere års, så jeg har det bedste håb om, at SP kan holde skruen i vandet.

Skal jeg uddrage en lære af læsernes indlæg må det blive den sædvanlige: Mere af det hele - og det er faktisk det eneste, jeg ikke kan klare på de gældende præmisser. Jeg skal senere kommentere regnskabet, men her fortælle, at der ligger et kæmpearbejde bag de artikler, vi bringer. Her tænker jeg udelukkende på det arbejde, forfatterne udfører, for for redaktøren er arbejds mængden i hovedsagen kun proportional med sidetallet. Vi stræber alle på - for hvert nummer - at forbedre stoffet. Dels angriber vi sagerne fra nye vinkler, dels behandler vi emnet mere detaille-

## Nyt Fra Redaktionen

ret, og vi søger at skaffe flere slags illustrationer o.s.v., men det betyder rigtignok også, at arbejdet med at kontrollere de oplysninger, der gives, bliver mange fold større - også fordi kildematerialet ofte er i modstrid med hinanden. Da vi for de store artiklers vedkommende (nedlagte baner f.eks.) er gået over til team-work i stedet for enkeltmandsarbejde, kan det desværre ikke undgås, at der forekommer gentagelser om forskellige forhold, og selv om jeg prøver at luge sådanne gentagelser væk, så kan det dels ikke altid lade sig gøre uden at forstyrre meningen i et afsnit, og dels opdager jeg måske først "dobbelttheden" ved læsningen af det trykte blad. Dette var et svar på et par af "tornene".

Fortsættes side 38

#### SIGNALPOSTEN, DRIFTSREGNSKAB 1981

	Indtægter	Udgifter
17. årgang, 1981	67.563,50	68.535,29
gl. årgange (op til 16.)	2.238,40)	
... og så kommer toget	389,55)	
Fotohefter 1-2	310,15)	
Fotohefter 3-4	398,55)	
Supplement til Bay	183,50)	4.571,85
Romantik i røg og damp	437,25)	
Old-timere i model	1.987,95)	
Damptrækraft i model	4.063,15)	
Danske jernbanestrækninger I	35,00)	
Danske jernbanestrækninger II	5.812,65	11.616,50
Årets underskud	1.303,99	
Balance	== 84.723,64 ==	== 84.723,64 ==

#### STATUS pr. 31. december 1981

	Aktiver	Passiver
Beholdninger (likv. midler)	82.090,35	
Forudbetalte abonnementer		48.057,90
MOMS-mellemværende		8.960,59
Formue 1/1 81	26.375,85	
÷ underskud	1.303,99 = formue 31/12:	25.071,86
Balance	== 82.090,35 ==	== 82.090,35 ==

# Adams Hjørne

RETTELSE til SP 17/4, side 175, spalte 1. Afsnittet burde have lydt som følger:

neal. Støtteplade udtages og stempelstok loddes på plads. Afprøvning foretages på cylinder med lineal, men uden drivstang. Drivstang forarbejdes med en udvækst, halvmåneformet, radius AB, centrum A og nittes eller skrues sammen med krydshovedet. Derefter afprøvning - mit fungerede efter nogle få justeringer af halvmånen - resultat: Krydshoved i ét stykke plus bolt og stok.

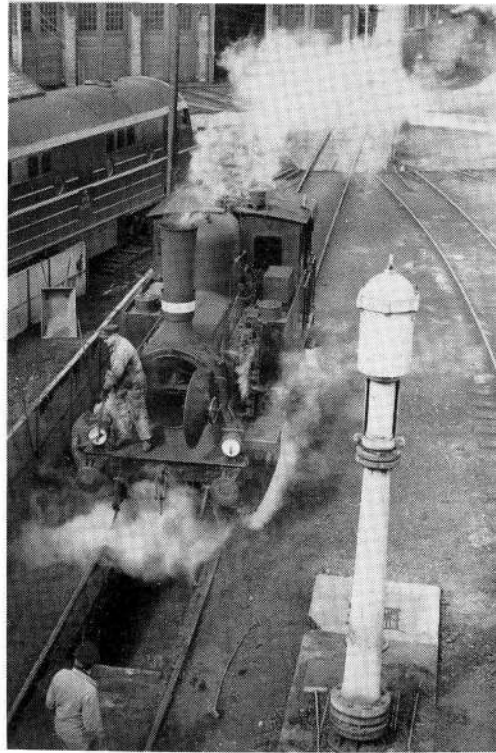
Fejlen beklages dybt. Red.

## VI BYGGER DSB LITRA F I STØRRELSE 0, 1:45

Det er ingen sag at ryste et par mere eller mindre letkøbte historier ud af ærmet, det kan enhver finde ud af, jf. diverse ombygninger og "opfindsomhed". Noget anderledes stiller det sig, når en korrekt opgave skal beskrives fra ende til anden, og især da, når samme beskrivelse via diverse alternativer forsøger at tilgode den mindre begyndende, hvis erfaring og værktøjsbeholdning endnu ikke er helt i top.

Det ville have været noget nemmere, om man som en anden sløjdlærer kunne motivere og belære sit publikum ud fra de faciliteter, undervisningslokalet måtte råde over, men sådan er det altså bare ikke. Men ad vejen må der anvises besværlige og utilfredsstillende konstruktionsmetoder, om man da ikke ved gode venners hjælp er bedre stillet, eller i givet fald henvise til indkøb af færdigvarer, hvis eksistens jeg endog i de fleste tilfælde kun har ringe anelse om.

Det var ikke nogen særlig opmuntrende indledning, men nu får vi se, hvordan det går. Det ku' jo også tænkes, at nogle af vore hobbyforretninger eller klubbernes indkøbsafdelinger har nogle anvendelige tilbud på lager, og så hører vi vel nærmere fra dem.

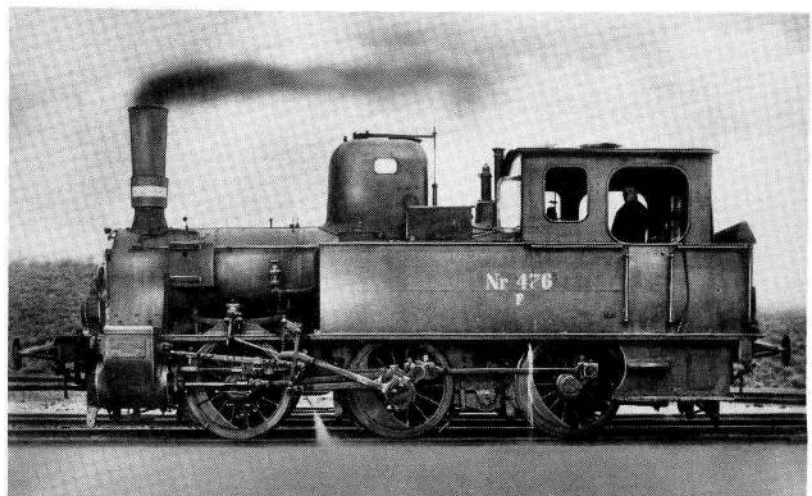


Nummer ??? ved remisen i Nyborg.

De første skridt er anskaffelsen af tegningen, og da denne kan forekomme mangelfuld eller uforståelig, suppleres den med flest mulige hel- og detailfotos af forbilledet. Det er ikke på forhånd givet, at dette letter forståelsen, litra F blev i tiden 1898 og indtil 1950 anskaffet i et antal af 128 stykker, bygget af 9 forskellige lokomotivfabrikker (incl. 8 stk. "Høje F'ere", leveret af fabrikken Winterthur), og er derfor ikke alle nøjagtig ens fra fødslen. I tidens løb har de så undergået en modernisering, eller er af andre årsager blevet ændret lidt her og der, og med et fotogalleri, der måske spænder over det meste af perioden, og en tegning, der er dateret 11/11 1942 kan det godt skabe

lidt forvirring. For at undgå alt for iøjnefaldende modsætningsforhold på det udstyr modellen forsynes med, kigger vi lige W. Bay's bøger om Danske Damplokomotiver igennem, som stort set fortæller os nok til at holde den rette kurs, eller vi vælger at bygge modellen som tegningen viser den.

På dette stadi skulle vi være så nogenlunde fortrolige med tegning og forbillede, så når vi endnu en gang går tegningen igennem, foretager vi pr. fantasi en opbygning af modellen, idet vi samtidig sætter et minus ved de arbejdsområder, som ikke kan overkommes ved egen maskinkraft. Hvor få eller hvor mange minusser, der nu måtte være oostået på denne kreditside i planlægningen er



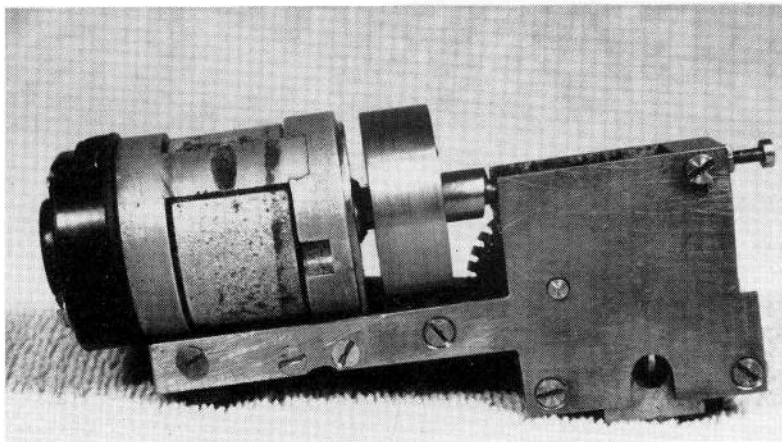
Smith, Mygind & Hüttemeier, 1901

naturligvis individuelt, men her er altså situationen, hvor vi må ud i byen og med pengepung, eller ved gode venners hjælp, forsøge at skabe den fornødne balance i regnskabet. Kan dette ikke lade sig gøre, gør man nok klogt i at henlægge projektet til bedre tider, et råd som jeg pr. erfaring ved at "optimisten" bestemt ikke agter at rette sig efter, men det skal man nok ikke blande sig i.

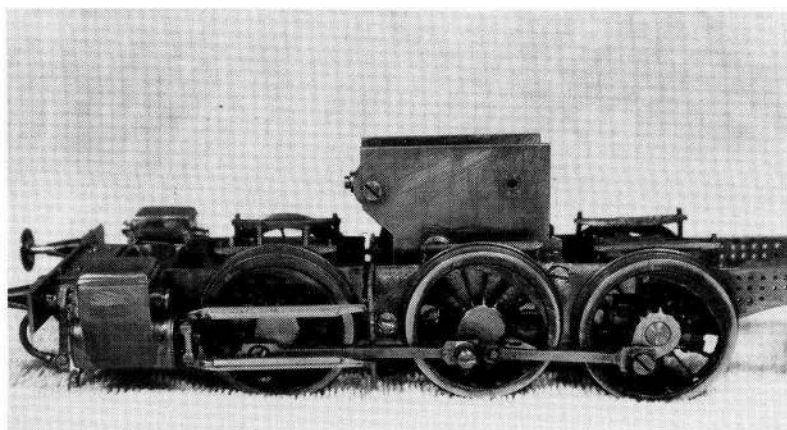
Blandt de eventuelle minusser, er der fire punkter der uden al tvivl vil være at genfinde blandt de mindre erfarne modelbyggere, og det er: Drivhjul, aksellejer, gearkasse og motor. Ser vi bort fra rammen, som det i parentes bemærket ikke burde volde større vanskeligheder at fremstille på egen hånd, så er anskaffelse eller tilvirkning af de fire nævnte emner af så afgørende betydning for det videre arbejde, at vi allerede her i den indledende artikel må udvise dem lidt ekstra omtale og interesse.

Drivhjulsdiameteren skal være 27,8 mm på løbebladen og hjulets godstykkelse 4,7 mm. Fremstillingsmaterialet bør være stål eller støbejern, men det må dog nok forventes, at udvalget er størst i bronze eller messing. Antal eger, kontravægt, slaglængde og flangehøjde skal vi nok også være opmærksomme på, men det er trods alt noget som forholdsvis let lader sig ændre uden brug af finere værktøj. Hvor i byen finder vi så vore eftertragtede hjulsæt? Ja, se det er jo et af de spørgsmål som jeg er lidt flov over ikke at kunne svare på. Her i København har jeg set særdeles nydelige, men også ret kostbare drivhjul, og hvad nytte er det så til, når jeg ikke har indprentet mig målene. Tyskland, England og Schweiz er gode handelssteder for spor O, men om en koordinering af førstkommande sommerferie og konstruktionen af et modelloko ligger inden for mulighedernes rækkevidde er jo ikke let for mig at vide. Inden vi forlader dette emne skal jeg lige gøre opmærksom på, at de to mål, 27,8 og 4,7 mm, er de stramme mål. Godstykkelsen kan tilføjes en tolerance på  $+0,5/\pm 0,2$  mm og løbediameteren  $\pm 1$  mm, men det fordrer selvfølgelig at der tages højde for disse udsving i den videre opbygning af modellen.

Er der sat minus ved drivhjulenes aksellejer, så tør jeg godt foreslå det ændret til at spørgsmålstegn. Forholdet er jo dette, at dersom man ikke er medlem af en klub, der forlanger affjedrede eller på anden



Hjulsæt, lejer, gearkasse ... (litra G)

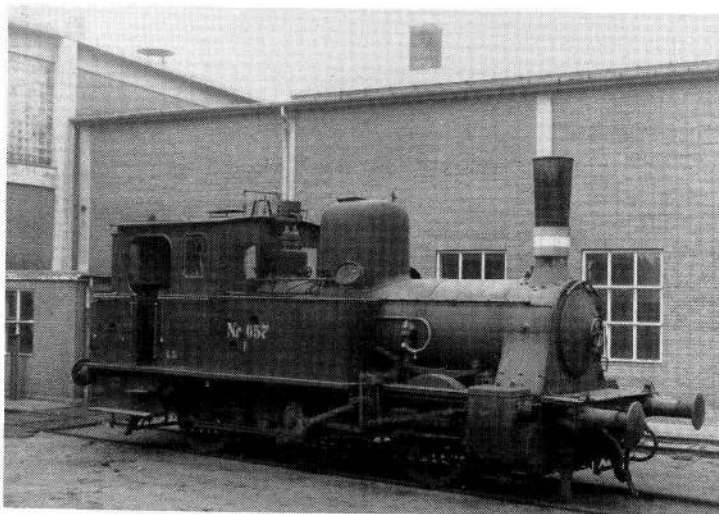


... og motor. 4 x minus??

måde ekvilibrerede hjulophæng, samt ikke selv nærer ambitioner i den retning, så kan vi blot montere lejerne i "stiv ramme". Det fordrer ganske vist en perfekt sporelægnings og en flangehøjde på mindst 1,5 mm, men sparer til gengæld én for besværet med leddelede kobbelstænger. Hvis hjulsættene er af den type, der i en håndvending kan pilles af akslerne, bores aksellejerne direkte i selve rammesiden, der forinden er forsynet med udskiftelige forstærkninger på inder- eller yderside. I tilfældet hvor hjul og aksler ikke med lethed lader sig skille ad, må ovennævnte lejetype udsaves i rammen, så de udgør åbne "porte", der på undersiden er forsynet med en mekanik, der forhindrer akslen i at falde ud, men også tillader en afmontering af hjulsættene. Det er én side af sagen, en anden er den, at fremstilling af løse lejer ikke behøver andet end almindeligt håndværktøj og en stabil søjleboremaskine, og da det nu er en ganske rar fornemmelse at vide, at modellen altid har alle seks poter i fuld kontakt med det spor, den kører på, så må det også være

ulejligheden værd at gøre dette stykke arbejde. At jeg heller ikke ved om det er muligt at købe færdigforarbejdede aksellejer turde vel være en overflødig bemærkning!

Gearkasse og motor er i den grad afhængige af hinanden, at de må behandles under ét. Gearkassen, hvadenten den består af et enkelt snekkedrev, eller snekke plus 2-3 cylindriske tandhjul, er det helt uundværlige mellemlid, der på én gang overfører elektromotorens energi til det drivende hjulsæt, samtidig med at den nedsætter omdrejningstallet til en for modellen passende hastighed. Udformningen af gearkassen er imidlertid også betinget af, hvor på modellen vi monterer vor motor, og ved valg af sidstnævnte må der derfor også, ud over de krav vi stiller til ydeevne m.m., tages højde for, at den ikke fylder mere, end at vi kan anbringe den på det mest bekvemme sted. Påse iøvrigt, at motoren er forsynet med befæstigelseskraver eller lignende. I dette kapitel har jeg samvittigheden i orden. De hobbyforretninger, jeg frekventerer, har et rimeligt udvalg i motorer og tandhjul, og efter



DSB-museet, Odense.

en besigtigelse og opmåling "leger" vi dem ind på tegningen til vi finder den opstilling som passer os bedst. Tandhjul bør efter almen erfaring have

modul 0,5 (tandafstand) til vort brug. F-erens tophastighed ligger på omkring 50 km/h, hvilket igen vil sige ca. 20C hjulomdrejninger i minuttet, og da

de fleste småmotorer har et omdrejningstal på omkring 10.000/minut skal gearingen være i størrelsen 1:50.

Af forskellige årsager er jeg for øjeblikket i en skrækkelig tidnød. Det har blandt andet resulteret i, at denne artikel må slutte her - betragt den som en lille mundsmag på, hvad der ellers vil fortsætte i de følgende numre af SIGNALPOSTEN, og kan den interesserede læser selv løse de omtalte fire minusser, så kan vi også løse resten af opgaven i fællesskab.

ADAM...

Fotos: Venner og bekendte samt E.V. Pedersen.

# Jernbane i baghaven



af Povl Wind Skadhaug

I "ADAMs hjørne" er der gentagne gange peget på, at der i SIGNALPOSTEN også bør være stof, som henvender sig til begyndere i modelbane"faget". Denne artikel er da bestemt heller ikke skrevet for eksperter, og emnet er på ingen måde forfatterens speciale. Men måske kunne en og anden, der pusler med tanken om at anlægge modeljernbane i det fri, i særdeleshed i skala 1:45 (spor 0), alligevel have udbytte af at blive delagtiggjort i de her nedfældede erfaringer, gode som dårlige. De stammer i hovedsagen fra en tre-årig periode med start i forsommeren 1974 og er slet ikke udtømmende. Men kendskabet til selv nok så spredte erfaringer må kunne spare tid, ærgrelser og eventuelt også penge for den, der ikke har gjort sine egne endnu, og nærværende forfatter havde i hvert fald gerne haft lignende informationer til rådighed, da det var aktuelt for ham.

## Hvorfor havebane?

Efter adskillige år med H0 var forfatterens sønner bogstaveligt talt blevet kede af legen og antydede over for deres far, at de godt kunne tænke sig i stedet at prøve en af de større målestokke.

På grund af pladskravene skulle det være et udendørs anlæg. LGB (Lehmann Gross-Bahn) og Märklins spor 1 blev overvejet, men forkastet, fordi der heller ikke ude i haven var plads til rimelige kurveradier for et 45 mm spor. Så måtte det blive spor 0 = 32 mm sporvidde, så meget mere som materiellet hertil - noget overraskende - viste sig at ligge i lignende prisklasse som H0-materiel og oven i købet kunne fås i flere forskellige fabrikater med et tilsammen ret stort udvalg.

Det egentlig tillokkende ved en "havebane" er nu ikke, at den løser et pladsproblem. Snarere burde man nævne, at en havebane ikke så let kommer til at ligne en rutschebane, at belysningen altid er korrekt, at kørestøjen lyder rimelig og ikke generer nogen (der er ingen resonans fra blik, krydsfinér eller spånplade), at buskads og anden plantevækst, eventuelt i kombination med små til formålet opkastede "bakker", kan opdele perspektiverne således, at banen opleves stykkevis ligesom en rigtig jernbanestrækning; man kan ikke (bør i hvert fald ikke kunne) overskue den fra noget punkt. Videre kan f.eks. nævnes, at man kan tillade sig at have rigtigt vand i søen, hvis anlægget udstyres med en sådan, og at der kan være en af-

grund under en eventuel jernbanebro. En havebane er i høj grad noget for den, der lægger vægt på indtrykket af en jernbanelinie og på strækningskørsel frem for stationsanlæg og rangermuligheder. Til alt dette kommer naturligvis, at en havebane betyder friluftsliv - og en vis motion.

## Kurveradier

Mindste benyttede kurveradius var, tvunget af omstændighederne, ca. 1,7 m. Det svarer til 75 m i virkeligheden og forekom ikke helt overbevisende. Men blot 2,2 m kurveradius svarende til 100 m i skala 1:1 gav et yderst acceptabelt resultat, og hvor der var lejlighed til at benytte 3,0 m (135 m) eller mere, var det simpelt hen "lækkert". Under de indledende øvelser blev det forsøgt på et skjult sted at "vende" linien i en 180° kurve med radius 800 mm (36 m), især for at udnytte nogle kurveskinner, der fulgte med et togsæt. Men risikoen for afsporing viste sig efter praktiske prøver for stor, både ved hurtige og ved langsomme, men lange tog. Den kurvestrækning blev taget op igen, og ideen forladt helt - heldigvis.

## Spor

Der blev brugt fleksible spor til toskinne-drift af det engelske mærke Peco Streamline, leveret i 3 fods (914 mm) længder, med nikkel-legerede skinner og "træsveller" af brun plast. Skinneprofilet er af bullhead-type i stole og forekommer noget for spinkelt. Det svarer snarest til en mellemting mellem DSBs IV og V (37 og 45 kg/m) i højden, men mangler altså Vignoles-skinners brede fod. Efter nogen tid i det fri, hvor det ligesom på en rigtig jernbane kun er skinnernes oversider, der forbliver blanke, var helhedsindtrykket imidlertid slet ikke så tosset, jf. det senere anførte om vedligeholdelse.

Det var i virkeligheden et tilfælde, at Peco Streamline blev brugt; der var ikke tale om et valg efter forudgående research. Men sammenlignet med f.eks. spor 0 i de italienske fabrikater Rivarossi og Lima udmærker Peco-sporet sig ved en mere realistisk svelleafstand, der kan beregnes svarende til 724 mm i virkeligheden mod 860 og 824 mm (DSB 640 mm ved hovedspor i stenballast). Og fordelen ved, at de italienske modelskinner har bred fod, er alligevel ikke nok til at opveje det minus, at profilhøjden og hovedets bredde sætter dem ned i klasse med noget i retning af DSB II eller III. Svellerne har på alle tre nævnte fabrikater rimelige dimensioner og er af nogenlunde samme brune farve. Imitationen af træstruktur er lykkedes bedst på Peco-sporet, hvilket dog er uden praktisk betydning på et udendørs anlæg.

### Banelegemets udførelse

Man kunne vel næsten have

tænkt sig til resultatet, men foreløbige prøver med udlægning af spor i "rigtig" ballast, d.v.s. groft grus, der kunne illudere skarver eller singels på den mest realistiske måde, blev alligevel foretaget. Resultatet var en komplet fiasko. Ingen stabilitet. Det var hverken muligt at styre og justere sporet ordentligt sideværts eller i højden. Metoden er ikke anvendelig i så lille et målforhold, som 1:45 trods alt er.

Udførelsen blev derefter som vist på tværprofiltegningen og beskrevet i det følgende. Den havde som udgangspunkt DSBs tidligere normalprofil for enkeltsporede hovedstrækninger. Et tryk- eller vacuumimprægneret 25 x 100 mm fyrretræsbrædt er den skjulte kerne i konstruktionen. Sorteringen er ikke afgørende, og der må gerne være knaster og vankanter i det omfang, det ikke er til hinder for, at oversiden høvles og smiges på kanterne som vist. Efter understopning med fugtig jord med de bare næver som vigtigste redskab - til den valgte højde og det ønskede længdeprofil - dækkes brættet med lys grå skiferbestrøet tagpap i 30 cm bredde = det halve af rullebredde 60 cm. Med grus eller jord ind over tagpappens kanter forankres brædt og pap på én gang. Spor pålægges, rettes ind og fastgøres. Hertil brugtes forzinkede kramper, da det fra begyndelsen var meningen, at sporet skulle tages op og lægges i hus om vinteren. Kramperne ses ikke så meget, som man skulle tro, under vilkårene i det fri. Det samme kan siges om det forhold, at svellerne ligger oven på tagpappen, der forestiller ballast.

Ved brædestød anbragtes en ca. 20 cm lang brædestump som

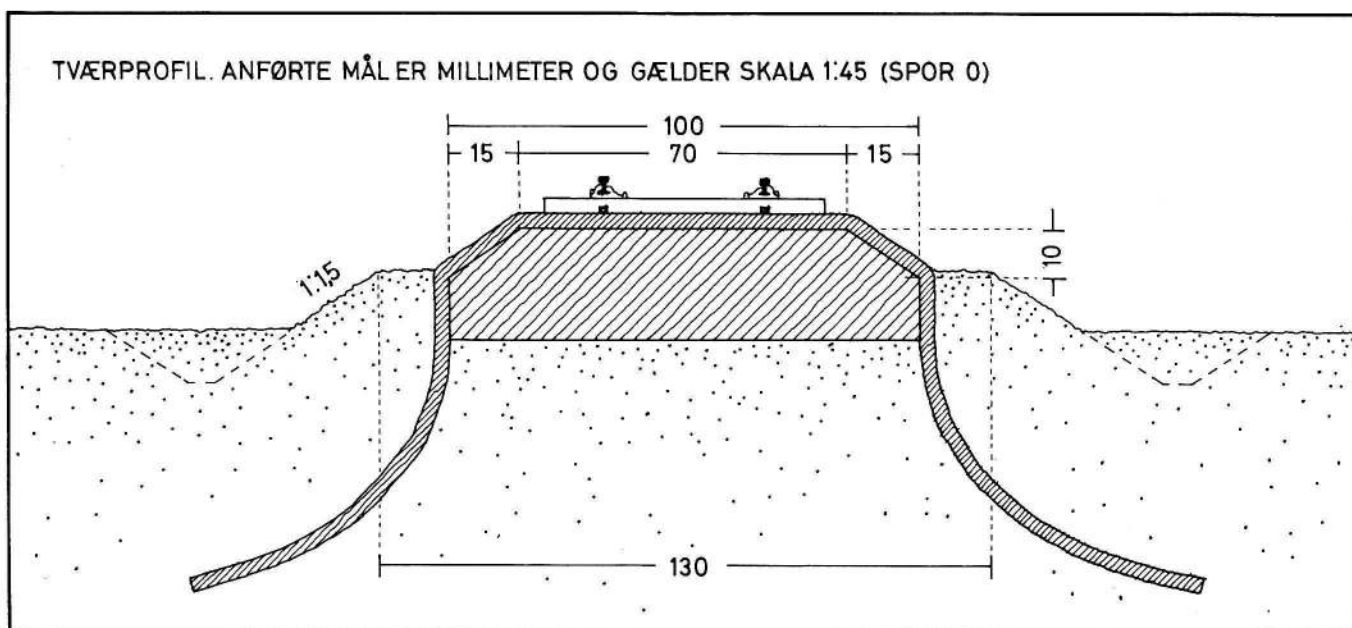
underliggende laske, hvortil de to bræddeender blev befæstet med hver 4 stk. fladhovedede forzinkede skruer. Da det dertil nødvendige udstyr ikke var til rådighed, brugtes ikke udsvejfning og tilhøvlning af særlige kurvestykker; sådanne kunne have været tildannet af f.eks. 150 mm brede brædder. I stedet blev kurverne lavet af korte stykker lige brædt med 7 á 10° (i enkelte tilfælde lidt mere) retningsændring i stødene, der udførtes med smigskæring af bræddeenderne og i øvrigt ganske som forannævnte laskesamlinger. Tagpappen camouflerede (afrundede) knækkene godt nok. Stød i tagpap udførtes uden overlappning med præcis sammenskæring og sås næsten ikke.

I kurverne udførtes svag overhøjde ved vridning af brædekonstruktionen - på øjemål - i forbindelse med understopningen.

Længdeprofilet var uden dramatik. Stigninger over ca. 15 promille forekom ikke, og ligesom ved det store forbillede var jordarbejdet søgt indskrænket til det mindst mulige. Det ret beskedne grundareal satte en naturlig grænse for udfoldelserne; i en større have ville man måske have fundet anledning til ved hjælp af dæmninger, udgravninger og ramper at etablere en krydsning ude af niveau.

### Strømforsyning

Driftsspændingen på maksimalt 12 volt gav anledning til spekulationer over, om der eventuelt ville blive et generende spændingstab langs 40 m spor. Ængstelsen viste sig ubegrundet; med omhyggelig påsætning af forbindelsesklammerne på rene skinner kan man åbenbart lægge





langt længere spor uden ekstra fødeledninger. Helt bortset herfra opdelttes banen efter nogen tid i 4 afsnit, isoleret fra hinanden og kontrolleret hver for sig, således at flertogsdrift på enkeltsporet strækning kunne praktiseres. Anlæg af en beskeden station blev herunder forberedt, men aldrig ført ud i livet, da man ikke nænnede at lægge de til formålet indkøbte, tilsyneladende lidt sarte, men meget nydelige og for så vidt raffinerede Peco-sporskifter ud i vejr og vind - og snavs.

Almindelige plastisolerede kobberledninger blev fra skinnetilslutningsstederne gravet lidt ned og ført under græsplanen til havens flisebelagte opholdsareal, ved hvis kant de stak op, forsynet med ministik og afmærket. Kontrolpulten, der kun stod ude under kørsel, var et improviseret arrangement baseret på genbrug, og den nåede ikke at blive afløst af noget bedre inden banens nedlæggelse. Stellet var en omvendt, istandsat og nymalet ølkasse, i hvis bund (nu top) der var indbygget en ældre HSV-transformer, en ensretter og en polomskifter. Desuden var der selvfølgelig afbrydere for strækningssafsnittene, hvortil anvendtes gamle LK vippeafbrydere for 220 volt. Ud over

at være gratis havde de den fordel, at stillingen kunne ses på lang afstand. Ledninger med stik til samling med de nedgravede kabler var ført ud mellem brædderne på ølkassens langside gennem den spalte, kassen var født med, og kunne gemmes i kassen, når den blev sat til side.

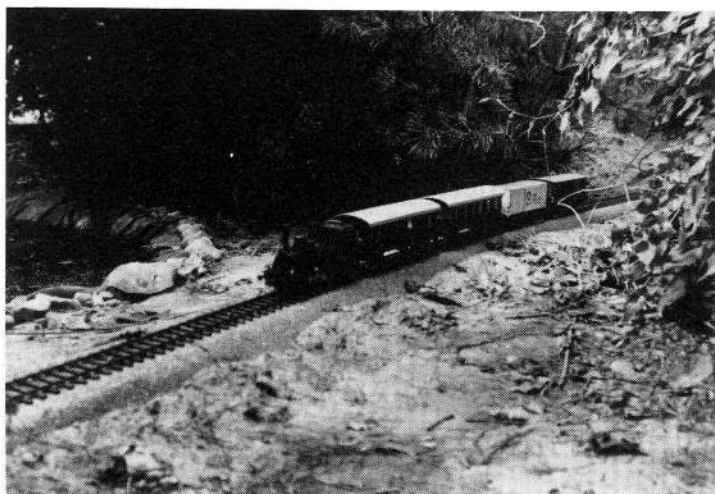
I det planlagte, men aldrig realiserede arrangement skulle transformeren være placeret inden døre, så man kun havde svagstrømssiden med sig ud og således uden personrisiko kunne benytte anlægget i fugtigt vejr (men ikke ligefrem i regn).

#### Vedligeholdelse

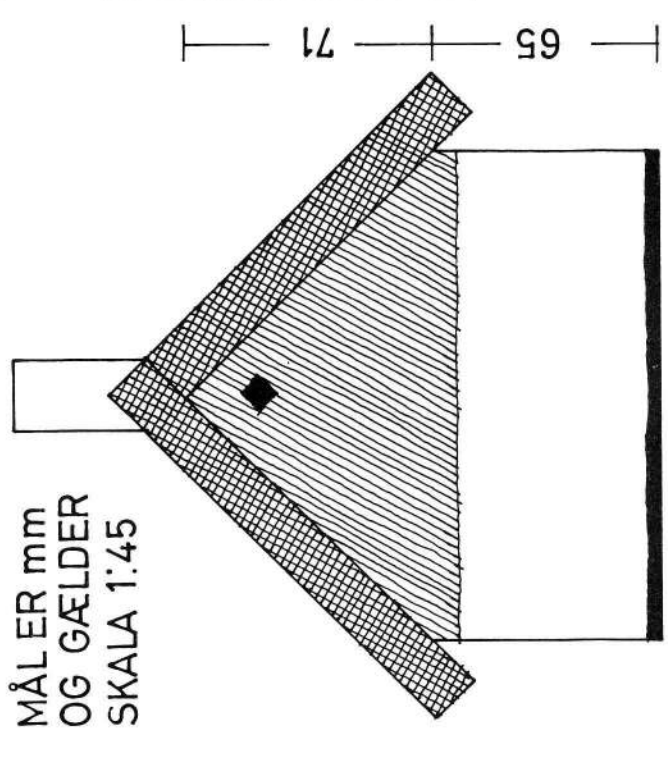
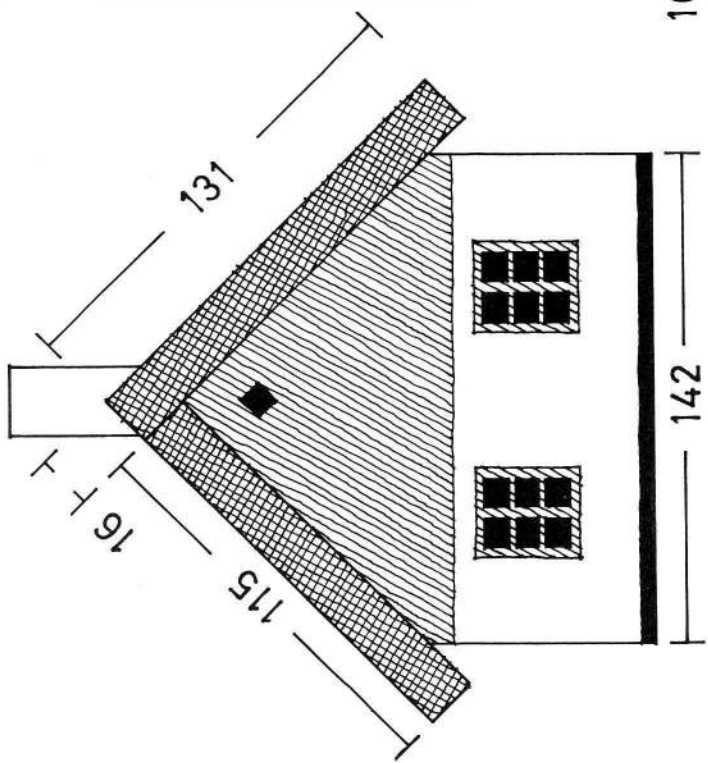
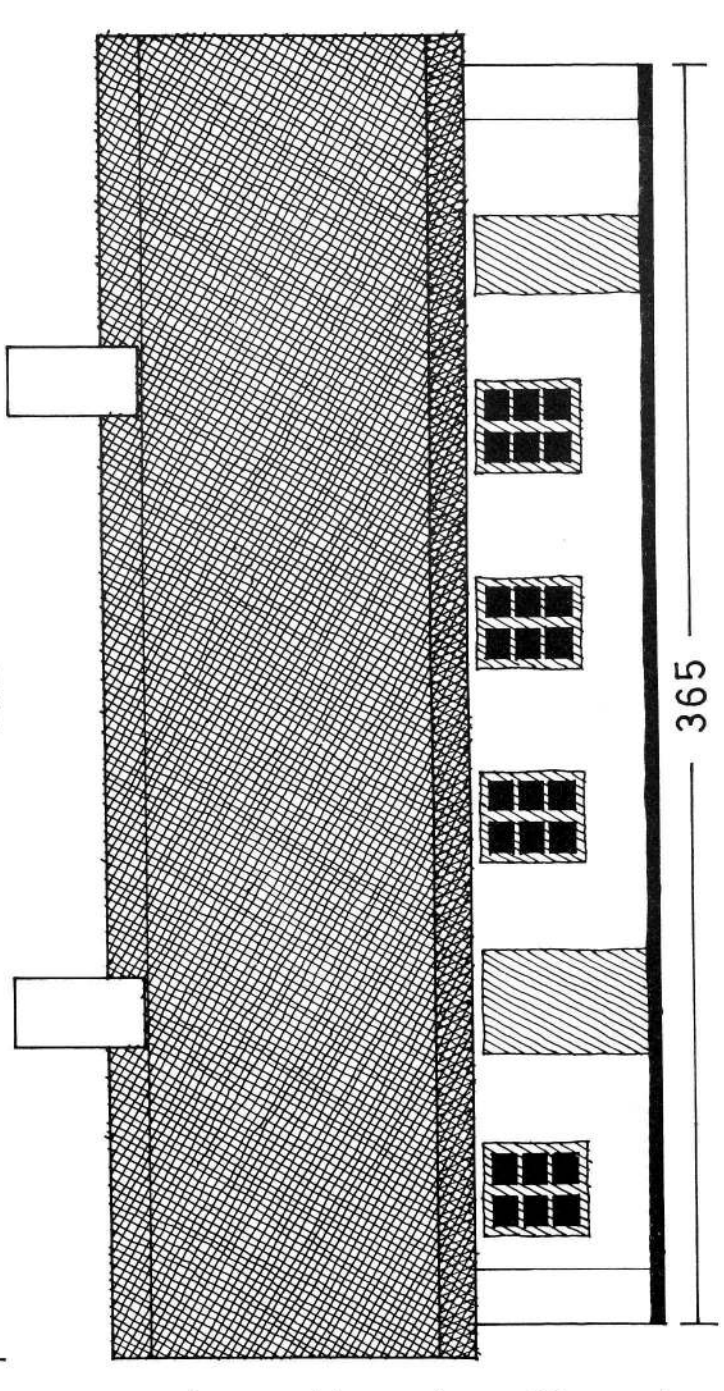
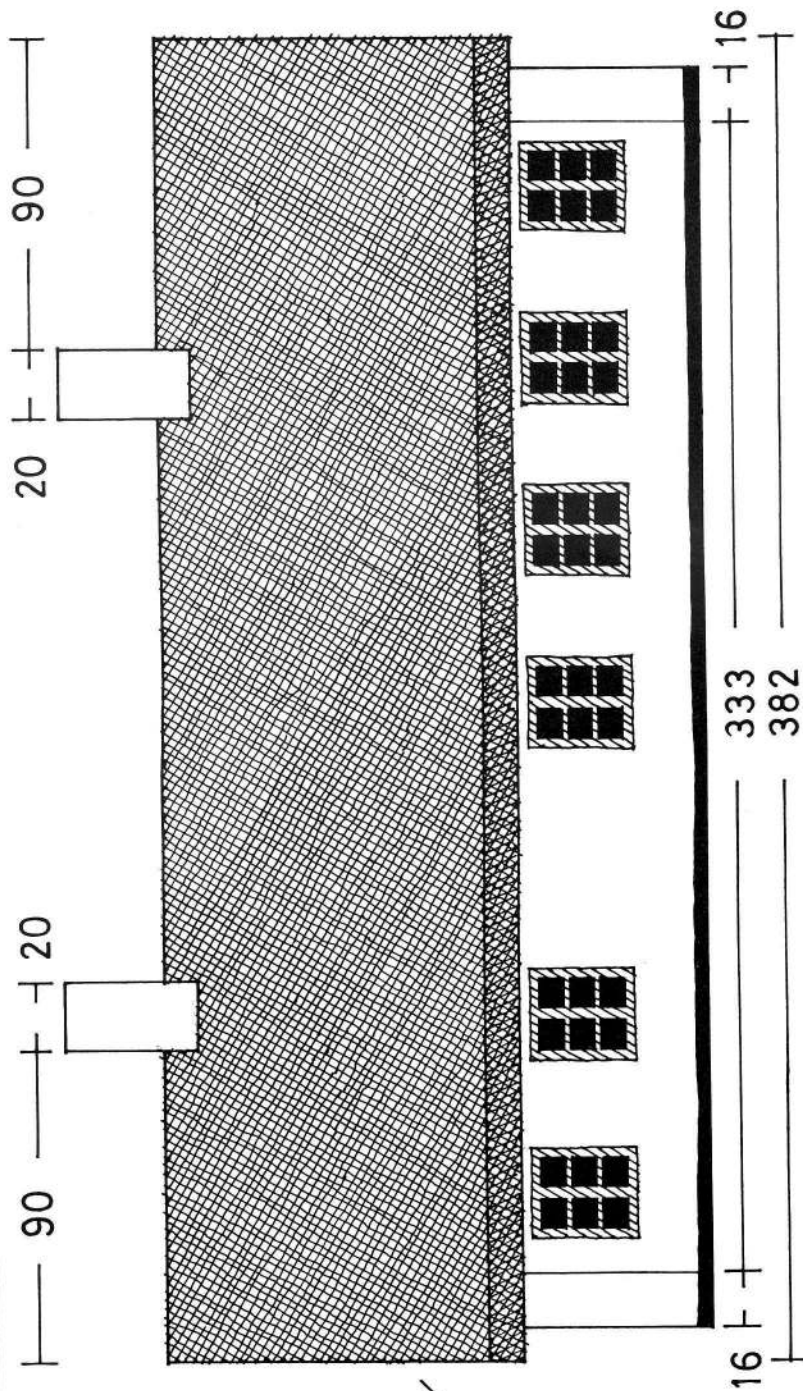
I en have med mange buske og træer er der også mange fugle. En rugende solsort gik ved en bestemt lejlighed til angreb på et forbigående langsomt godstog. Filmet under den rette vinkel og i slow-motion-teknik ville virkningen have været formidabel, selv om lokomotivet, som fuglen især brugte kræfter på, ikke veltede og heller ikke led synderlig skade. En i praksis langt større ulempe var fugleklatter på skinnerne, og ihjelkørte myrer var til tider en gene. Men det virkelige problem lå i luftforureningen. Luften er fedtet. Det var

nødvendigt umiddelbart forud at rense skinnernes overside, hver gang anlægget skulle bruges, og desuden at rengøre lokomotivhjulene jævnligt under brugen, d.v.s. efter fra 300 til 600 meters kørsel, for at sikre stadig kontakt og dermed jævn motorgang. Skinnerrensning blev foretaget dels med vand og sulfosæbe, dels med benzin. Kluden skulle ikke være for blød. Viklet om en klods kunne den tage begge sporets skinner samtidig. Til lokomotivhjulene blev af hensyn til den hurtige fordampning kun brugt benzin. Almindelige vatpinde viste sig velegnede.

Som foran nævnt var det oprindelig tanken, at sporet skulle have været taget ind i vintertiden. Men da den første sommersæson var overstået, uden at vejrliget syntes at have virket nedbrydende, ligesom der ikke var tegn på rent mekanisk overlast, fik sporet forsøgsvis lov at blive liggende ude vinteren over. Derved kunne et omstændelig arbejde med optagning, nummerering (på grund af tilpasningen i kurverne) samt fornyet udlægning spares. Det viste sig at være en rigtig disposition. Plastmaterialelet kunne tåle det. Kørefladsen løb an ligesom den øvrige del af skinneprofilet, men en pudsning med Brasso ved den nye sæsons begyndelse løste problemet, endda således at udseendet var mere rigtigt end nogensinde, i kraft af kontrasten mellem de blanke oversider og den tiltagende tilsmudsning og patineret af svelter og "tagpap-ballast". Ved pudsningen gjaldt det om at være forsigtig, så der ikke afsattes pudsemiddel på svellerne. Det så ikke godt ud, og der skulle flere solide regnskyl til for at råde bod på det. Efter længere tids dårligt vejr, hvor der ikke var lejlighed til at køre på banen, kunne en ekstra pudsning hen på sommeren være gavnlige.



Til forårsforberedelserne hørte desuden en justering af den



MÅLER mm  
OG GÆLDER  
SKALA 1:45



nærmest omgivende jord og tagpapkanten. Disse havde frosten løftet her og der med det resultat, at en del af "forankringsjorden" faldt af. En gammeldags rund børne-sandskovl (som for resten også er god til at rense tagrender med) var et godt hjælpemiddel ved genopretningsarbejdet. Også i løbet af en sommer kunne "forankringsjorden" vise tendens til at glide ned og ud af position; det ses på nogle af de fotos, der ledsager artiklen.

Det viste sig ved optagningen efter tre års forløb, at tagpappen var mønret temmelig meget. Den havde næppe holdt mere end 4-5 år i alt, og der burde formentlig have været anvendt en af de moderne armerede tagpapyper.

### Lokomotiver og vogne

Det stod fra begyndelsen klart at det ville være uforsvarligt at sende noget, der var investeret mange penge eller arbejdstimer i, ud at køre i det fri, og at således kun almindeligt, billigst muligt industrimateriel burde bruges. Der blev under hensyn til diverse favorable tilbud (og altså uden egentlig planlægning) indkøbt lokomotiver og vogne af tre mærker: Rivarossi, Lima og Pola-Maxi. Koblingerne til de to førstnævnte passer sammen. Pola-Maxi koblingerne virker fikserer, men er knap så bekvemme at have med at gøre. Man kan forsyne Pola-Maxi vogne med udskiftningskoblinger af Rivarossi-typen. Det blev ikke gjort generelt, men nogle få (gods)vogne fik udskiftningskobling i den ene ende og fungerede således som mellemvogne.

Til en havebane er superdetaljer hverken nødvendig eller ønskelig, og flere af de mindre "dimser" på Pola-Maxi materiellet knækkede hurtigt af. Men stort set var alt det indkøbte rimelig

robust. Togophold på steder med stærkt solskin blev dog også konsekvent undgået, og kørsel i regnvejr forbød sig selv. Limas vogne, som var de billigste i indkøb, er måske i kraft af deres enkle udførelse de til formålet bedst egnede, og deres hjul løber lige så let som Rivarossis, hvorimod friktionen er vel rigelig på Pola-Maxi modellerne (mon det er blevet bedre siden?). Som på alle andre baner var bogievogne naturligvis de bedste til at gennemløbe kurver. Der er snydt i længden med Limas bogie-personvogne, men hvis de ikke netop indgår i samme oprangering som de tilsvarende fra Rivarossi, opfatter man det ikke.

Lokomotiver af alle tre nævnte fabrikater har fuldt tilstrækkelig trækraft. En Lima rangertraktor måtte dog have indbygget en vægt af blyplade for at få adhæsion nok til at udnytte motorens kraft, og denne maskine er i øvrigt også gearret forkert, så den kører alt for hurtigt efter sin art. Hjulene både på traktoeren og på en anden Lima-model, som forestiller et SNCF diesellokomotiv af serie 67000, viste sig uheldigvis at korrodere temmelig meget og var således tilbøjelige til at samle ekstra mængder snavs under kørslen, som hurtigere blev ujævn end ved lokomotiver af de andre fabrikater. Der er formentlig tale om en ond cirkel, hvor nøgleordet er gnistdannelse?

Pola-Maxis model af preussisk T 3 er trods ret primitiv gengivelse af gliderstyringen indtagende og kører tilpas langsomt. Det aktuelle eksemplar mistede hurtigt nogle af de spinkleste detaljer, men en alvorligere indvending er, at de mange tandhjul støjer voldsomt. Det kan man derimod ikke sige om Rivarossis model af BR 80, der har snekkedrev, og hvor kobbelstængerne ikke er til pynt, men rent faktisk og ganske

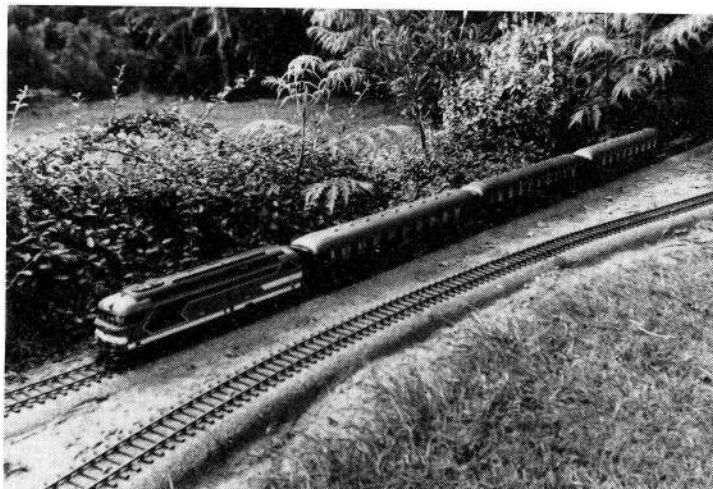
imponerende fungerer efter deres egentlige hensigt. Noget andet, der tiltrækker sig opmærksomheden ved Rivarossi-modellen, er de fjedrende pufferer. Men når det øvrige materiel ikke har det, og koblingerne holder for stor afstand, er et sådant raffinement desværre til ingen nytte. (I Allen Levy's "A Century of Model Trains" fra 1974 findes der imidlertid et foto, hvor man ser denne industrimodel sammen med håndbygget materiel på et indendørs, fint detaljeret anlæg, hvor der køres puffer mod puffer.)

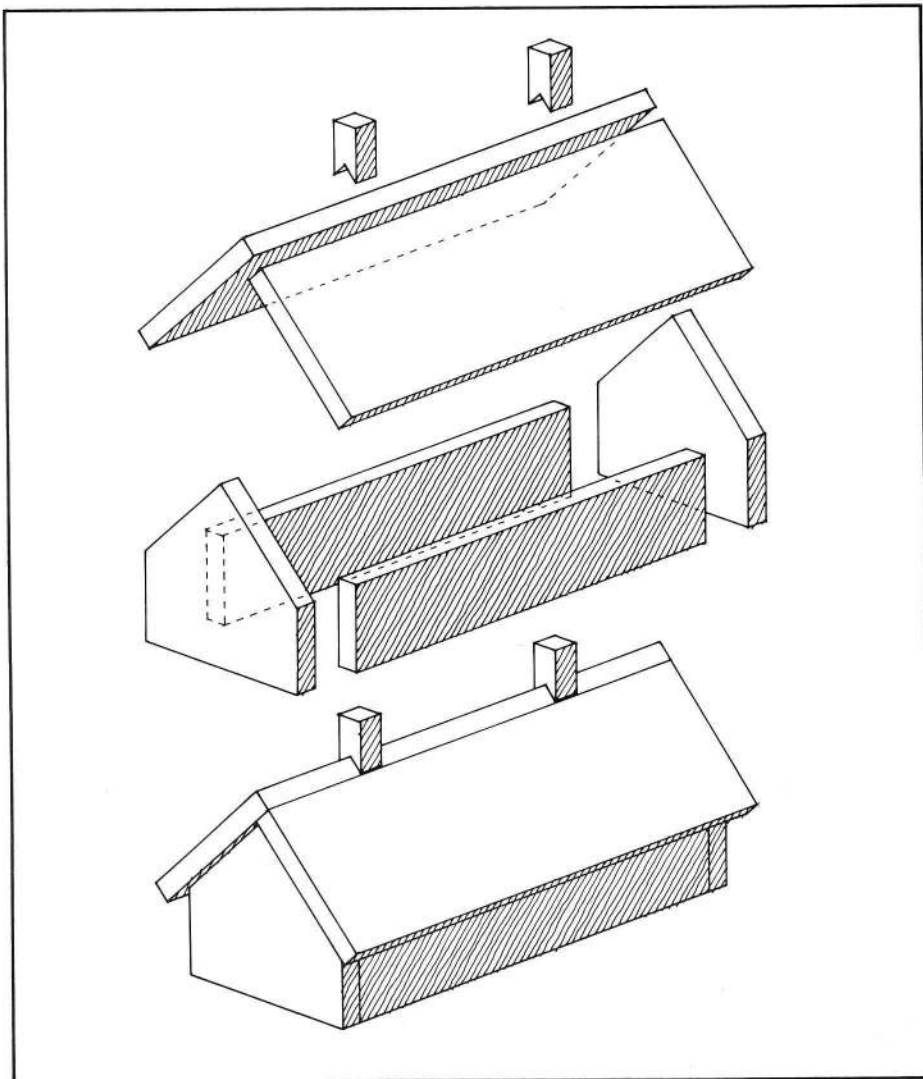
### Huse langs banen

Efter de forhåndenværende kasserede frugtkasser, plade- og listestumper samt forzinkede dykkers princip blev der i anden sæson lavet forskellige modeller af beboelseshuse i banens målestok. De blev færdiggjort efter de forhåndenværende malingsresters princip. Modelhuse til udstationering i det fri (de blev ikke taget ind om natten eller på de dage, anlægget ikke var i brug) må være enkle og robuste. Den gode virkning beror ikke på en forfintet detaljering, men på farveholdningen. Vinduer og døre kan males på facadens flade, og sort farve kan markere ruder, mindst lige så overbevisende som i de fra ældre tid kendte snydevinduer på rigtige huses facader.

Et eksempel er vist på vedføjede tegninger. Bortset fra nogle fyrretræslister til skorstenene er der udelukkende anvendt 16 mm spånplade (men burde kun have været brugt 10 eller 12 mm til taget; det ser for tykt ud både i tegning og virkelighed, og skorstenene er også lidt for kraftige). Det hele blev smurt med rigelige mængder gammeldags tjæreoliebaseret træbeskyttelsesmiddel (Solignum), og da dette efter modellens ophold i det fri gennem nogle måneder var opsuget henholdsvis fordampet i tilstrækkelig grad, blev facaderne malet med plastmaling: hvid til selve fladen og skorstenene, en blanding af gråt og grønt til vinduestræværk, døre og gavltrekanter, sort til sokkel og vinduesruder samt "hul" oven i skorstenene. Rækkefølgen var hovedsagelig den omvendte af hensyn til nøjagtige beskæringer. Et vindue er f.eks. først en sort flade. Så markeres træværket i den ønskede farve med en fin pensel, og til sidst begrænses vinduer og døre med præcise hjørner ved facadefarvens påføring.

Taget er ikke malet. Den brunimpregnerede spånplade illuderer stråtag, og denne virkning er blevet bedre og bedre med tiden,





efterhånden som overfladen udvaskes, patineres og får tendens til det mosgroede gennem mange sæsoners regnvejr. Det pågældende modelhus har nemlig efter banens nedlæggelse for eksperimentets skyld fået lov til stadigvæk at stå ude, på det sidste også om vinteren. Og det eneste hidtidige problem synes at være overstået for længst: i de første år måtte den hvide facademaling opfriskes et par gange på grund af gennemslag fra træbeskyttelsesmidlet. Men selvfølgelig kan man ikke regne med, at holdbarheden vil være ubegrænset.

#### Afsluttende bemærkninger

Den omtalte havebane blev drevet som en slags aktieselskab, mens der endnu var børn i huset. Den gav da et sikkert udbytte: stor fornøjelse. Når det alligevel kun blev til en forsøgsperiode, efter hvilken banen blev nedlagt og materiellet opmagasineret, var årsagen et vigende trafikgrundlag og mangel på økonomiske og tidsmæssige ressourcer til en videregående udnyttelse af de indvundne erfaringer. De foreløbige konklusioner, man kunne drage, pegede dels i retning af, at

et eller flere effektive skinnerensningskøretøjer skulle opfindes og bygges, og dels mod, at det måske ville være bedre med el-forsyning fra akkumulatorbatteri om bord på toget eller ligefrem dampdrift, begge dele med radiostyring som forudsætning. Problemet snarvise skinner ville da være meget lille, men en hel del andet blive mere kompliceret.

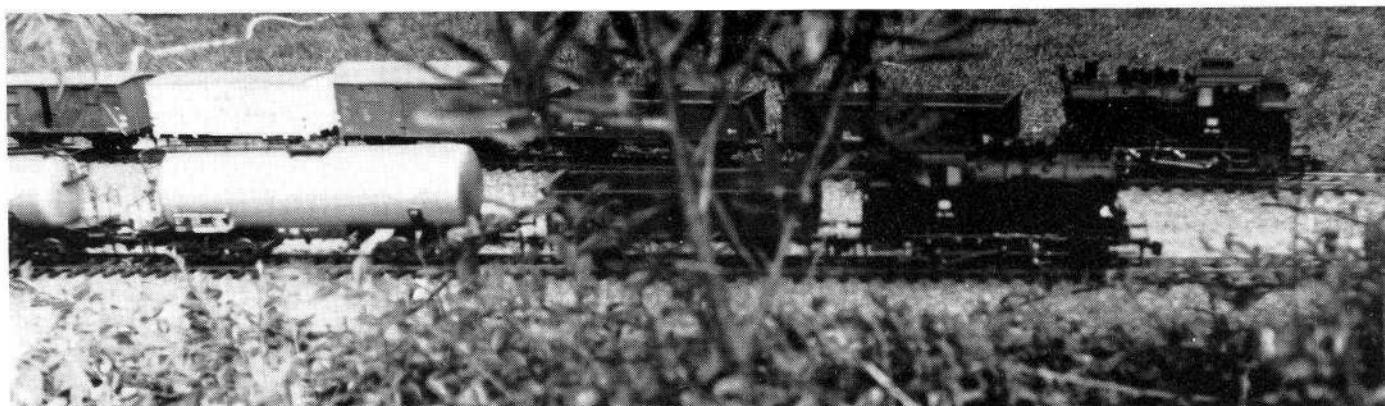
I alle tilfælde er der grund til at tro, at større sporvidde og målforhold til syvende og sidst ville være rigtigere til udendørs brug, i hvert fald i vort klima, selv om opgaven altså ikke er helt umulig i spor 0.

Det er ikke uden bagtanke, stoffet i denne artikel præsenterer sig med så mange løse ender, som tilfældet er. Mon ikke der blandt SIGNALPOSTENS læsere er folk, som ud fra deres erfaringer kan supplere det her oplyste, og hvis viden måske dækker området meget bedre, og som på denne måde kan lokkes til at skrive om det? Det ville f.eks. være meget ønskeligt, om en havekyndig kunne give anvisning på, hvilke buske og andre vækster, der er særlig velegnede som "levende modeltræer". Og der må vel være nogle, der har opbygget modelbanelegemer på helt andre måder end den her beskrevne?

-----

Apropos førnævnte økonomiske og tidsmæssige ressourcer: Tænk, hvis man havde råd til et pragtstykke som den BR 50 i spor 0, Hans Gerner Christiansen omtalte og viste billede af i SIGNALPOSTEN, nr. 2/1979 side 87-88. En højst sandsynlig følgevirkning kunne være, at den nedlagte havebane næsten af sig selv blev anlagt påny - trods al fornuft!

\*\*\*\*\*



# Vi Bygger

SÅDAN KAN DET OGSÅ GØRES ...

Modelbygning i 1:45.

I SIGNALPOSTEN nr. 4 klagede Holtrup sin nød over stofmangel: Mere modelbanestof. Da syntes jeg, at jeg burde ile vor stakkels redacteur til hjælp

og jeg greb ned i skuffen efter et af mine mange halvfærdige projekter. Det må jeg da kunne skrive noget om.

Til gengæld var jeg ikke så sikker på, at emnet ville falde i god jord hos SIGNALPOSTENS læsere; hvor ofte har ikke en "gennemsnitsmodelbygger" (efter eget udsagn) fundet, at artikler for "millimeterfanatikere" ikke burde bringes i et blad som SIGNALPOSTEN? Vel, der bør jo være plads til os alle, så jeg vover pelsen: Hør blot...

I England samledes sidst i 1960'erne en gruppe modelbanefolk, som byggede i 4 mm scale (4 mm/1 foot = 1:76,2) med sporvidden 18 mm, kaldet EM

gauge. Denne gruppe modelbyggere interesserede sig for, om det var muligt at fremstille og anvende mere målrigtige hjulsæt, spor og sporskifter i 4 mm scale. Gruppen dannede en mere formel organisation, The Model Railway Study Group (MRSO), med det formål at formidle erfaringerne videre til andre modelbyggere.

Gruppens arbejde resulterede i standards for 4 mm scale/18,83 mm gauge (sporvidde), og en lang række artikler blandt andre i tidsskriftet Model Railways præsenterede gruppens erfaringer for andre modelbyggere. Ikke blot den teoretiske side af sagen blev behandlet, men også mange praktiske problemer og mulige løsninger blev vist. Dette system kaldte gruppen Protofour (P4).

Siden skete der meget omkring Protofour: Der opstod foruden The Protofour Society en rivaliserende forening The Scalefour Society, som kaldte deres system for Scalefour (S4), skønt forskellene så vidt jeg ved er små. Rivaliseringen medførte en masse skænderier og meningsudvekslinger i modelbaneblandene, som egentlig syntes lidt uværdige og meningsløse, men som formentligt har gjort sit til at gøre P4/S4 systemerne kendte.

Væsentligere var det dog, at P4-folkene gennem et firma, Studiolith Ltd., fik sat en produktion af dele, blandt andre hjulsæt, akselgafler, systemer til ekvibrering og affjedring af vogne og lokomotiver samt gearkasser, i produktion. Hermed blev det muligt for modelbyggeren uden den store mængde specialværktøj, drejebænk m.v. at bygge i P4/S4. Sidenhen har mange andre firmaer taget produktionen af løsele til 18,83 mm sporvidde op sideløbende med de traditionelle sporvidder 16,5 og 18 mm i 4 mm scale/18,83 mm sporvidde, et udvalg, som vi i Danmark ville finde aldeles overvældende.

De mange artikler om P4/S4 fascinerede mig meget, og jeg overvejede at prøve noget tilsvarende i 1:87. På det tidspunkt havde jeg bygget i 1:45 efter NEM i flere år, og det var da også pladsproblemet, som fik mig til at vælge 1:87. Et antal vognhjulssæt i 1/87 af forbilledet blev fremstillet og et antal industrimodeller udstyret hermed og prøvekørt. Tilsyneladende fungerede det efter hensigten, og jeg indkøbte skinneprofiler for at kunne bygge lidt spor og sporskifter.

Jeg var dog ikke helt tilfreds, der manglede noget. Det gik op for mig, at jeg havde vænnet mig så meget til de sto-

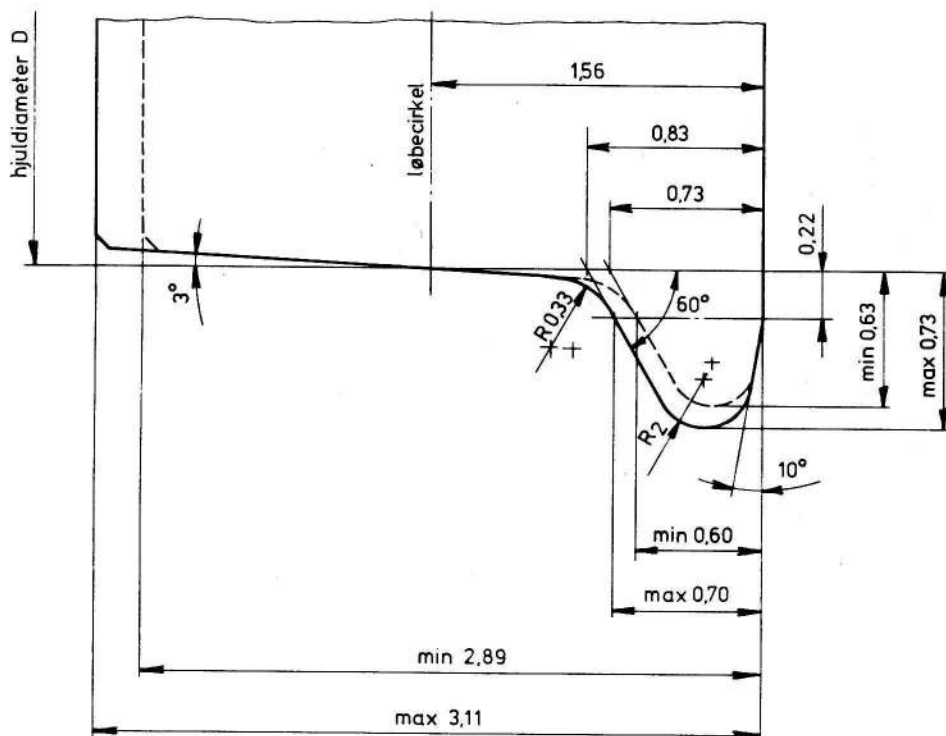


Fig. 1 Hjulringsprofil

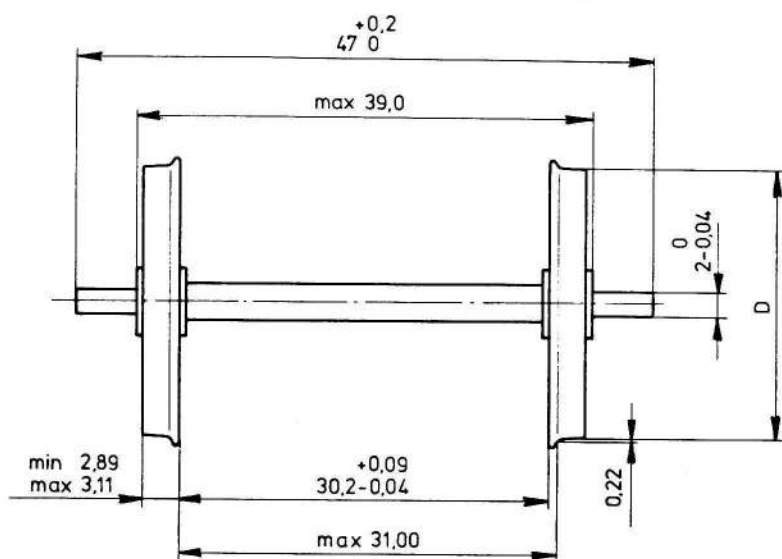
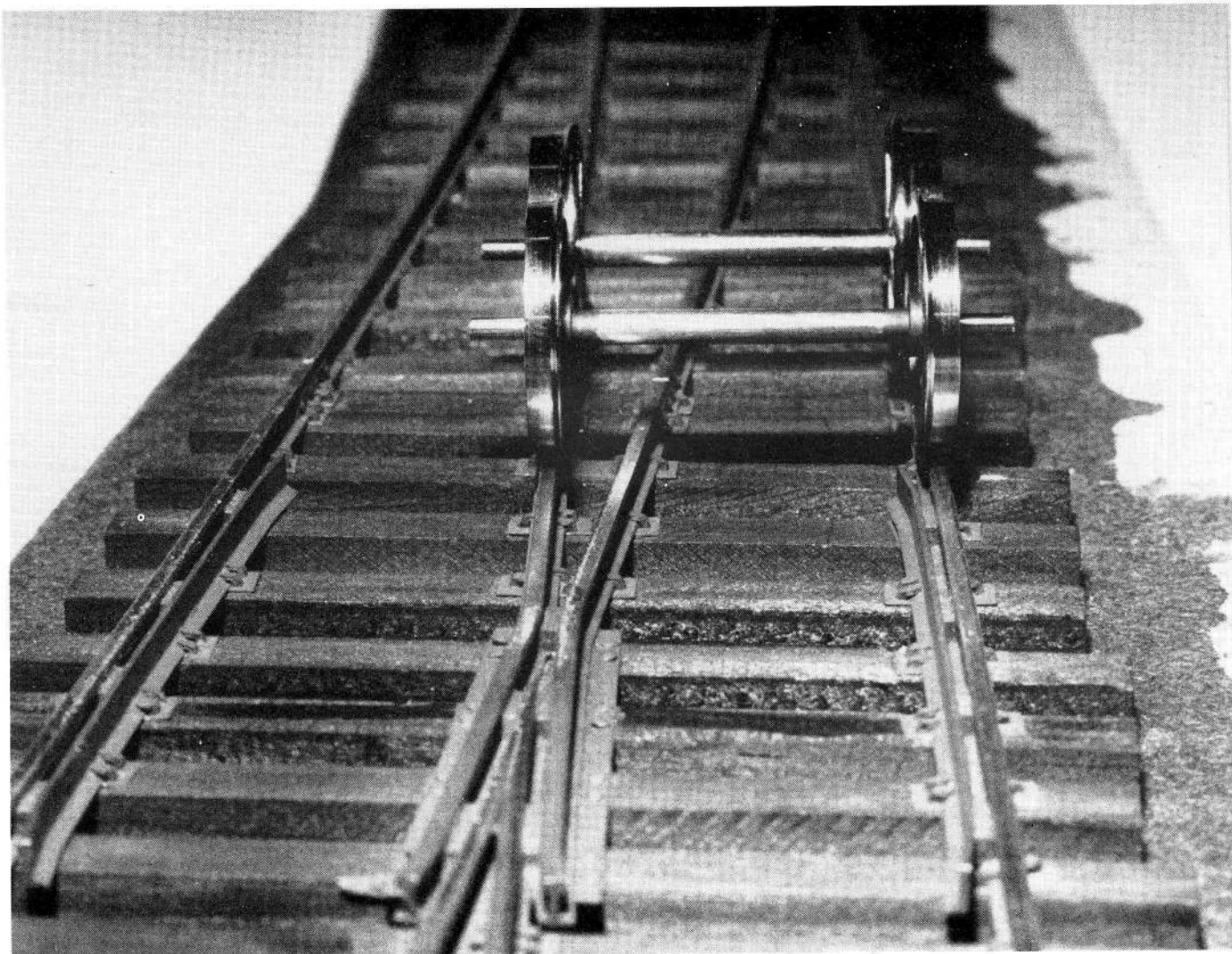


Fig. 2 Vognhjulssæt



re modeller i 1:45, at 1:87 synes håbløst småt. Det var lidt mærkeligt at opleve, blandt andet fordi jeg oprindeligt startede i størrelse N, 1:160! Jeg tog konsekvensen ved at vælge 1:45 til mine videre forsøg, og jeg havde enkelte modeller, som jeg kunne ombygge. Pladsproblemet er udskudt til en fjern fremtid. Som Erik Juul-Pedersen sagde til mig, da jeg fortalte ham, at jeg havde droppet 1:87-forsøgene: "En gang nul, altid nul....".

Jeg fik fastlagt mål og tolerancer for hjulsæt og spor, fremstillede et antal vognhjul-sæt og ændrede to af mine modeller, der sammen med en nybygning overbeviste mig om, at

det kunne lade sig gøre at køre med hjulsæt i nøjagtigt 1/45! Siden fremstillede jeg et sporskifte med de rigtige sporrille-mål, og se! det kunne lade sig gøre at køre vognene over det uden afsporing.

Målene for hjulringsprofil, hjulsæt samt tvang- og vingeskinner i krydsninger i sporskifter blev fastsat ud fra DSB's målangivelser og tilladelige afvigelser som følge af slid. Det viste sig, at tolerancerne kunne gøres så store, at fremstillingen ikke volder de store vanskeligheder. Tolerancerne er faktisk i samme størrelsesorden som de i NEM fastlagte for hjulsæt og spor.

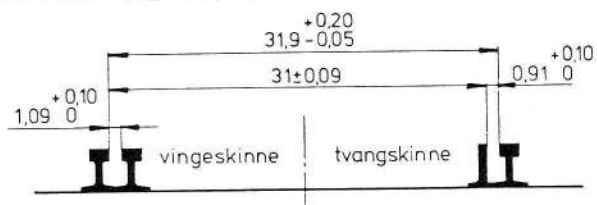
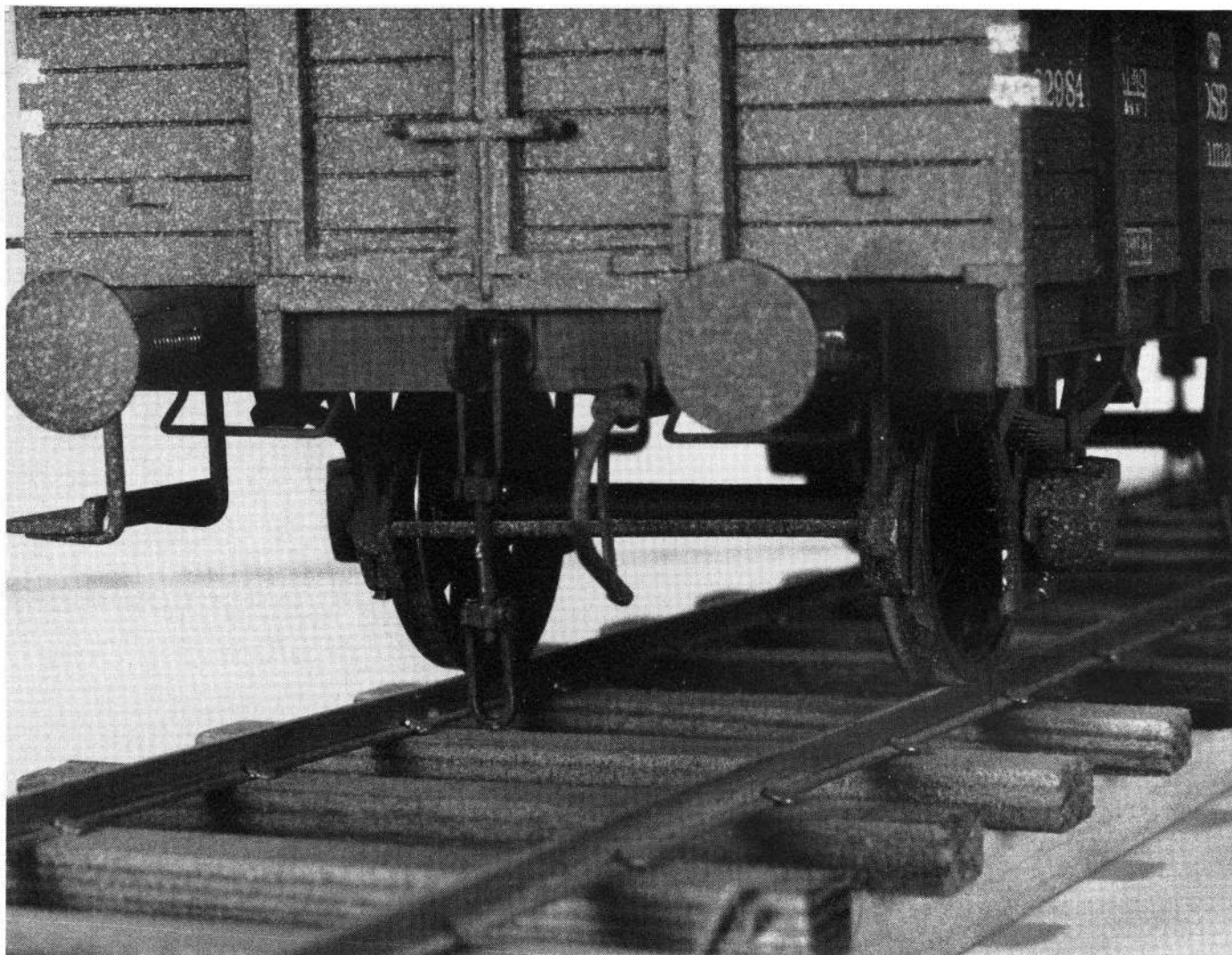


Fig. 3 Tvangs- og vingeskinner ved enkelt skinnekrydsning. Ved udvidelse af sporsvidden forøges målet 0,91 mm med udvidelsen, målene 31 mm og 1,89 mm med den halve udvidelse.

Fig. 1-4 viser mål og tolerancer på hjulringsprofil, hjulsæt samt tvang- og vingeskinner.

Fig. 5 viser to hjulsæt placeret i et sporskifte. Det bageste er i overensstemmelse med JS&DMJK's standard (svarende til NEM) med 1 mm flangehøjde, 4,7 mm hjulringsbredde og 28,4 mm afstand mellem hjulenes bagsider. Det forreste er i overensstemmelse med fig. 1 og 2 med 0,7 mm flangehøjde, 3,0 mm hjulringsbredde og 30,2 mm afstand mellem hjulenes bagsider. Som det ses er der ikke den store forskel på målene over hjulenes ydersider, og da jeg samtidig havde valgt samme aksellængde som JS&DMJK standard, voldte udskiftningen ingen problemer. Begge de ombyggede modeller havde affjedrede hjulsæt, men en ekvilibreringsform af en trepunktsophængning kan sagtens anvendes. Stiftophæng af hjulsættene kan formentlig ikke anvendes med den lille flangehøjde på 0,7 mm men jeg har ikke prøvet.

Sporskiftets krydsning er bygget efter fig. 3 og tillader problemfri passage af det forreste hjulsæt, mens hjulsæt efter NEM naturligvis ikke kan



passere. Sporskiftet er iøvrigt bygget efter DSB-tegninger af et sporskifte 1:7,5 i overbygning V, model 1933, og som et forsøg blev det forsynet med fjedrende tunger, underlagsplader ætset af 0,3 mm messingplade samt særlige tvangskinner fræset i messing. Kun laskerne er jeg ikke tilfreds med, de er af plast og kun til pynt, men holder ikke til ret meget.

Fig. 6 viser et af de nye hjulsæt monteret på min første Q-vogn i 1:45. Samtidig med udskiftningen af hjulsættene

fjernede jeg automatkoblingen (model JS&DMJK) og monterede en ny trækkrog i hver ende (støbt i typemetal) med en kobling, som består af et støbt midterstykke, d.v.s. spindel og møtrikker, med lasker og bøjle ætset i 0,5 mm messingplade - og den er absolut stærk nok til den almindelige drift. Skulle den endelig knække er skaden ikke stor, jeg støber dem selv og har naturligvis lager!

Om hjulsættene kan jeg fortælle, at hjulringen er drejet i automatstål, hjulstjernen dre-

jet og fræset i messing og lod-det i hjulringen. Begge hjul er forsynede med bøsninger af polyacetal (delrin), akslen er 2 mm meterstål og afstandsstykket et 3 mm udv. messingrør.

Jeg har desuden fremstillet skivehjul, hvor hjulstjernen er erstattet med en skive, presset i den rigtige facon af 0,5 mm messingplade i en matrice af messing og forsynet med et iloddet nav, der herefter er afdrejet.

Det var lidt om mit arbejde med "eksakt-skala" modelbygning i 1:45. Foreløbigt råder jeg over en Triangelmotorvogn, to færdige godsvogne og en underbygning, et sporskifte og 1,5 meter spor, og status har været stort set uændret i 1½ år! Tabt modet har jeg ikke, det hele venter blot på, at lysten til modelbygningen skal melde sig igen.

I mellemtiden har jeg en masse andre halvferdige projekter at arbejde på - og hvad, det er jo også kun for sjov...

Erik Olsen

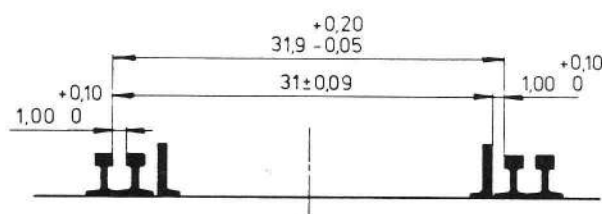


Fig. 4 Tvangskinner ved dobbelt skinnekrydsning.



1. Togpersonalet foretager Udligning af Vacuumbremsen i Togets Vogne saa snart ske kan efter Togets Ankomst.
2. Stationen sørger for, at en Mand straks efter Togets Standsning foretager Slækning af Vognenes Skruekoblinger samt Adskillelse af Vacuumslanger. Af Hensyn til Havnebanens skarpe Kurver maa det paases, at navnlig Skruekoblingerne mellem de fireakslede Vogne slækkes i fornødent Omfang.
3. Videreførslen til Havnen maa ikke udsættes selv om det vides, at Dampskibet paa Grund af Indladning af Gods vil blive forsinket i Afgangen.

%%%

Hvorledes badedirektionerne på Fanø iøvrigt søgte at drage badegæsterne til sig får man et indblik i ved læsningen af følgende skrivelser, der helt taler for sig selv:

Fredericia, den 11/7 1911

Fremsendes til Direktøren for Trafikafdelingen idet man tillader sig at henvise til medfølgende 3 Bilag indeholdende den i Sagen førte Korrespondance. Den omtalte Mand har III Kl. Abonnementskort mellem Vamdrup og Lunderskov og befarer vedblivende denne Strækning uden dog at bære nogen Betegnelse af, til hvilket Hotel han hører. Tilfældet maa formentlig henhøre under de i Politilovens § 1, sidste Stykke, omhandlede. Da man, hvis Hotelllets Udsending faar Tilladelse til at færdes paa Vamdrup og Lunderskov Stationer samt i Togene derimellem med den af Hotellet foreskrevne Hue, maa vente, at de øvrige Hoteller paa Fanø ogsaa vil udsende uniformerede Repræsentanter til nævnte Steder, hvorved en for de rejsende generende Kapring er uundgaelig, skal man henstille, at Tilladelsen nægtes. Subsidiært kunde man tiltræde, at Tilladelsen gaves paa Betingelse af, at Repræsentanterne for Hotellerne skulle tage Plads paa det Sted paa den danske Perron, hvor der anvistes dem Plads af Stationsforstanderen. De kunde da tilkaldes af de rejsende, men havde ikke Tilladelse til selv at henvende sig til disse. I Togene maatte de ikke opholde sig med Hotelllets Navn angivet i Huen eller paa anden Maade.

\*\*\*\*\*

Sagen kommer til hurtig behandling indenfor statsbanerne, og der er i forvejen rørt ved den på anden måde. Dette resulterer i følgende brev:

Fredericia, den 18/7 1911

Badedirektionen,  
Fanø Vesterhavsbad.

I Anledning af Deres ærede Skrivelser af 30' f.M. til Stationsforstanderne i Vamdrup og Lunderskov angaaende Spørgsmaalet om, hvorvidt Strandhotellet paa Fanø er berettiget til at lade en Mand berejse Strækningen Vamdrup-Lunderskov for at betjene de til Fanø bestemte rejsende, har Direktøren for Trafikafdelingen, hvem Sagen har været forelagt, i Skrivelse af 15'ds. til bemeldte Hotel udtalt sig saaledes:

"I Anledning af Deres Skrivelse af 4'ds. skal man meddele, at man intel kan indvende

imod, at en Mand bærende en Hue med Indskrift "Fanø Bad" opholder sig paa Vamdrup og Lunderskov Stationer, naar han agter at rejse med Toget og er forsynet med Rejselegitimation.

Naar Manden derimod tiltaler de rejsende i den Hensigt at ville betjene dem, da overskrider han derved § 1 i Politiloven af 11. Maj 1897, hvorefter ingen uden Statsbanebestyrelsens Tilladelse maa tage Ophold i Erhvervs Øjemed paa Statsbanernes Territorium, Færge eller Skib. Da man ikke af Hensyn til Konsekvenserne kan give denne Tilladelse i nærværende Tilfælde, maa man derfor, saafremt den vedkommende overskrider denne Bestemmelse, skride ind imod ham og afkræve ham Ordensbøde."

Dette skal man herved i Henhold til Ordre fra Direktøren for Trafikafdelingen meddele Dem, idet tilføjes, at Vamdrup og Lunderskov Stationer er gjort bekendt med den i Sagen truffne Afgørelse.

%%%

I det hele taget beskæftigede man sig i året 1911 en hel del med forbindelserne fra det sydlige udland til Fanø. Allerede ved nytår udarbejdedes nedenstående redegørelse til direktøren for trafikafdelingen, hvoraf trafikens udvikling og omfang klart fremgår:

J.No. 20.  
Fredericia, den 2. Januar 1911

Direktøren for Trafikafdelingen.

Foranlediget ved Hr. Direktørens Skrivelse af 12'f.M. - J. Nr. IV 32290 - angaaende nogle af Badedirektionen for Fanø Vesterhavsbad fremsatte Bemærkninger vedrørende Forbindelserne til og fra Esbjerg skal man udtale følgende:

1. Man er tilbøjelig til at antage, at en Kursvogn Vamdrup-Esbjerg Havn i Togene 959 - 1029/1031 vilde blive mere benyttet end den Vogn, der nu løber i Togene 971 - 1035. Sidstnævnte Vogns gennemsnitlige daglige Benyttelse var i Juli og August Maaneder 1910:

I	II
0,06	0,5 rejsende

I modsat Retning (Tog 926)
0,3                      1,5 rejsende.

En Indrangering af Vognen i Tog 1029 i Lunderskov vil give Toget en Forsinkelse paa 5 Minutter, i Tog 1031 af nogle Minutter. Lunderskov Station har ikke Rangerhest og i det omhandlede Tidsrum heller ikke Rangermaskine.

2. Kredsen kan ikke give Anvisning paa en Ordning, hvorved Opholdene i Vamdrup og Lunderskov undgaas, naar ikke de rejsende fra fremmede Baners Tog videreføres med særligt Tog fra Vamdrup henholdsvis Lunderskov til Esbjerg. Se nærmere under Punkt 4. Den tidligere Ankomst om Aftenen til Esbjerg (Tog 275 an. 8,50) ophørte den 1/5 04, da nuværende Tog 1035 etableredes.
3. Det skal indrømmes, at Stationsforholdene i Lunderskov og Vamdrup ikke er egnede til længere Ophold for bedre vante rejsen-





Idet bemærkes, at Det Forenede Dampskibsselskab skelner imellem "Passagerer", d.v.s. Kahytpassagerer og "Emigranter", tillader man sig at henstille, at der i Tilfælde af, at Damperen ikke opnaar Forbindelsen i Esbjerg, etableres Særtog, naar det af den Esbjerg Station tilgaaede Melding fremgaar, at Skibet bringe af Emigranter og Passagerer tilsammen 35 eller af Passagerer alene 10 til Kjøbenhavn eller østligere Stationer.

Tiltrædes dette Forslag, bør Det Forenede Dampskibsselskab anmodes om at foranledige, at der i Meldingen fra England opgives, hvor mange Passagerer (ikke Emigranter) Skibet medfører til Kjøbenhavn eller Sverrig. Det forudsættes, at Særtogskørsel ikke finder Sted, naar Skibet ankommer saa sent at Forbindelsen ikke kan opnaas i Fredericia senest med Tog 24.

Ib V. Andersen

## KUPESNAK

### SÆRE SIDESPOR

Under en nylig oprydning stødt jeg i mine gemmer på en samling sidespor. Nogle af disse genarkiveredes som værende industribaner, mens andre hermed tilgår SIGNALPOSTENS jernbaneforskere. Jeg håber, at man her kan have glæde af dem. Den slags sidespor hører med til en banes historie!

Artiklen her skal ikke gøre krav på at være tilbunds gående. Den omfatter udelukkende, hvad der i øjeblikket er kendt om den pågældende sag.

Alle sidesporene kan som overskrift have: mergelsidespor. Jeg har opdelt dem i 1000 mm sidespor og normalsporede sidespor. Sidstnævnte igen i privatbane- og statsbanesidespor. Inden for hver gruppe er der i øvrigt ingen ordning efter geografi, årstal, mængde eller lignende.

På sin vis bygger artiklen videre på SIGNALPOSTEN nr. 4, 1979, Dansk normalsporet tipvogn.

En landmand, der omkring århundredskiftet ville tilføre sine marker gødning (= mergel eller kalk) og ikke selv havde mergel eller kalk på marken, havde kun én mulighed: sammen med andre interesserede i sognet måtte han starte et mergelselskab. Ofte omfattede mergelselskabet dog flere sogne.

Der var nu flere udveje: 1) mergelselskabet købte et mergelleje i sognet. Transporten, der var det ømme punkt, klaredes ved at leje (=låne) spor og tipvogne ved Hedeselskabet. Trækraft (=heste) havde man selv. 2) man entrettede med en entreprenør, da man oftest ikke kunne vente på, at Hedeselskabets spor skulle blive ledige. 3) hele foreningen tilsluttede sig Vestjyllands Mergelforsyning, da der ikke fandtes mergel inden for miles omkreds. Mergelen ankom nu til nærmeste jernbanestation, hvor modtageren selv kunne hente den eller tage 1) eller 2) i anvendelse.

De her omtalte sidespor er

af kategori 3), idet flere andre selskaber hurtigt dannedes med Vestjyllands Mergelforsyning som forbillede. VM var ikke engang først, men absolut det dominerende, så derfor er det brugt som model for "regionalselskaberne".

Til Knaøpen mergelleje omtales ikke noget sidespor, men et sådant må have eksisteret. Lokaliteten lå på Åbenrå Amts Jernbaner (AAJ), linien Åbenrå-Hovslund-Løgumkloster. Nærmeste station var Stollig nordøst for Åbenrå. Udkørsel på AAJ nævnes første gang i 1922. I 1923 udkørtes 167,5 vognladninger (vgl.) mergel á 10 t. Angivelsen viser, at der er tale om en beregnet opgivelse. En praksis, der også senere er eksempler på. I 1924 yder staten tilskud til 1050 t mergel eller 105 vgl. I 1925 meddeles, at beboerne langs linien får leveret kalk, ialt 97 vgl. I 1926 lukkedes AAJ, så ikke underligt, at kilderne nu er tavse.

Åbenbart fortsatte Haderslev Amts Jernbaner (HAJ), hvor AAJ slap, idet man i 1925 startede udkørsel af mergel. I 1926 ikke mindre end 1000 vgl. HAJ fik rigtig blod på tanden og nedsatte sig simpelt hen som entreprenør (punkt 2). Man købte dels et mergelleje og dels anskaffede man vogne, tipvogne á 4 m<sup>3</sup>. Man kunne nu køre mergelen ud direkte på aftagerens marker, idet der passende steder i hovedsporet nedlagdes skifter, hvorfra transportable spor udlagdes. Når en modtager havde fået udleveret sin mergel, flyttedes sporene til andre modtagere. Om alt dette kan læses i Jernbanebladets Syd- og Vestjydske julenummer fra 1963. Mergellejet kaldtes først Arnum Mergelleje, senere Fjersted Mergelleje og fra 1932 Roager Mergelleje. - et enkelt sted kaldet Broager, men det er nok en skrivefejl. Blandt aftagerne kan nævnes: Roost Mergelselskab i 1930, Vojens og Omegns Mergelselskab 1929-31 og Bedsted og Omegns Mergelselskab 1932-33, men der var mange flere. Den udkørte mængde er bortset fra de nævnte 1000 vgl. opgivet i 4m<sup>3</sup>'s vgl. Alligevel forekommer

præstationerne imponerende. 1931: 7302 vgl. og for 1934 ansøges om tilskud til udkørsel af 23.000 vgl. I 1932 begyndte det i øvrigt at svinde i Amtsbanernes net, men HAJ fortsatte udkørslerne og lagde ofte spor på tidligere banedæmninger, også fra AAJ og fra de af tyskerne under verdenskrigen anlagte militærbaner. Selv AAJ's arvtager, statsbanen Bredebro-Løgumkloster, krydsede de udlagte mergelspor. De smalsporede mergelbaner holdt sig heller ikke tilbage. Næppe var Haderslev-Christiansfeld taget op, før Carl Nielsen for Tyrstrup Mergelselskab udlagde transportabelt 785 mm spor over det meste af strækningen. Blandt andet overførte han i 1933 et nyt lokomotiv fra Haderslev til Christiansfeld ad dette spor.

I 1921 fik beboerne langs Horsens-Tørringbanen, og det er, tidspunktet taget i betragtning, den smalsporede HTJ, leveret mosekalk fra et leje i Uldum Sogn. Traditionen tro oplyser kilderne intet i den anledning om sporforbindelse.

Endnu et metersporet mergelselskab må have eksisteret, idet den smalsporede Skagensbane i 1921 sælger sit loko, FSB nr. 2 til Risdal Mergelselskab. At lokalisere dette selskab er ikke lykkedes. Redaktionen modtager gerne nærmere om beliggenhed m.v.

Mens vi er ved Skagensbanen, men nu den normalsporede Skagensbane fra efter 1924, transporteredes i 1925 165 vgl. fra et leje i Strandby. Også i 1926 nævnes transporter herfra, men derefter tier kilden.

Vandel og Omegns Mergel- og Kalkforening startede allerede fra 1909 udkørsel fra Haraldskær station til medlemmer langs Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane (VVGJ). Lejet var lille og tømtes hurtigt, men i 1930 lykkedes det at finde et nyt leje ved Vingsted. Fra lejet førte et 700 meter langt tipvognsspor til en rampe ved VVGJ. Tipvognstogene fremførtes af et hjemmelavet motorloko: en tipvognsundervogn med påmonteret motor og som kører en stor olietønde. Muligvis har selskabet i perioden



mellem Haraldskær og Vingsted tillige modtaget mergel fra Rindum (Vestjyllands Mergelforsyning). Hedeselskabet opgiver nemlig i 1925 516 vgl. I 1931, hvor Vingstedlejet var etableret, kun 19 vgl. Udkørslerne sluttede først i 1938, hvor lejet lukkedes. Egnen må da have været færdigmerglet!

Beboerne langs Hammelbanen (AHTJ) modtog i 1921 mosekalk fra et leje i Ormslev Sogn. Herom savnes yderligere oplysninger.

Beboerne langs banerne mellem Varde og Tarm (VNJ og NTJ) oprettede i 1933 tre mergelselskaber, der modtog fra Vestjyllands Mergelforsynings leje ved Damhuså. Selskaberne modtog mergelen på den lokale jernbanestation og viderebefordrede den med lastbil. En undtagelse var Børsmose Mergelselskab, der allerede i 1915 fik mergel fra Rindum. På et dertil indrettet læssespor mellem Oksbøl og Vrøgum stationer (VNJ) omlæssedes mergelen i tipvogne, der med damploko kørtes ud til medlemmerne. Disse boede i det område, der i dag er militært øvelsesområde, men i tyverne og trediverne så man anderledes på sagen: da uddelte man

fortjenstpræmier til de flittige hede- og klitboere for hedeopdyrkning. I 1916 kunne Børsmose afslutte, og materiellet afhændedes til tørveproduktion.

I 1933 modtog Horsens Vestbaners Mergelselskab 2-3.000 vgl. sikkert fra Damhuså og viderebefordrede mergelen pr. lastbil. Som på Varde-Tarmbanen kunne de forhåndenværende stationer anvendes, så der ikke blev lagt specielle sidespor til arbejdet. På Horsens-Odder jernbane (HOJ) fandtes imidlertid et mergelleje, nemlig Søvindlejet. Det kunne se ud til, at Vestbanernes Mergelselskab blev udvidet til at omfatte alle Horsensbanerne (HV, HOJ, HBS og HJJ), og at Søvindlejet købtes i 1934. Udkørslerne herfra var betragtelige. I 1935 gik transporterne til Bjerre Herred (Horsens-Juelsminde Jernbane (HJJ)). Endnu i 1939, hvor aktiviteterne i alle andre dele af landet var svindende, udkørtes således 3559 vgl.

I 1935 nævnes udkørsel på Vodskov-Østervrå (VØ) fra Kinnerup Mergelleje. Dette leje ejedes af Hjallerup og Omegns Mergelselskab, der i 1930-36 merglede indtil 26 km fra lejet via smalspor. Et af lokomotiv-

verne herfra kan i dag ses på Hjerl hede. Det er den trekoblede O&K-maskine, der i Hjallerup udelukkende varetog udkørslen af spor. Der foreligger intet, om mergelen transporteredes til VØ via normalspor eller smalspor. Sidstnævnte krydsede dog VØ flere steder. Jernbaneudkørslen stod på 1935-37.

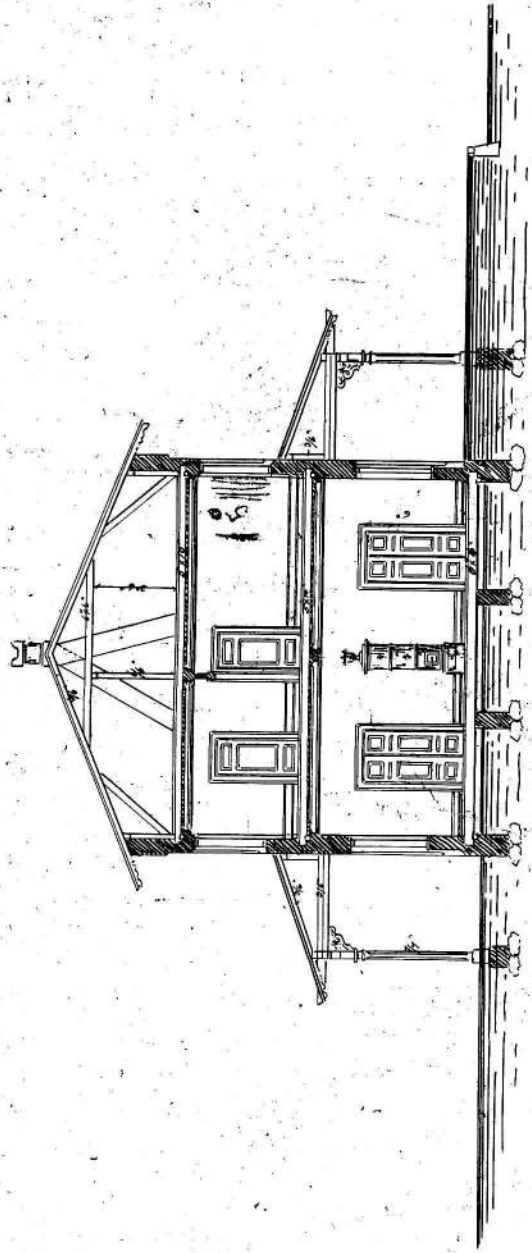
Allerede i 1920'erne nævnes Lervang eller Lervanggårds Mergelleje på Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro Jernbane (RØHJ). I 1931 nævnes 700 vgl. udkørt til beboerne langs banen. I 1936 udkørtes både med RØHJ og med lastbil. Sidste banetransport i 1938.

Hemmed Mergelleje nævnes i 1929 og kaldes i 1931 for Glæsborg. Præstationen var da 2956 vgl. Fritz Sørensen forklarer dette i sin bog, Ryomgård-Gjerrild-Grenå Jernbane således: Stationen ved Hemmed kaldes Glæsborg. Mellem Glæsborg og Tranehuse anlagdes et sidespor fra RGGJ, hvortil mergelen via smalspor fra engene køres til læsning på sidesporet. For at gøre forvirringen fuldkommen nævner Hedeselskabet i 1929 (og kun 1929) Ryomgård Mergelleje med udkørsel på trafikbanerne. Det skulle ikke undre, om der her var sket en forveksling med omtalte Glæsborg?

Med Regstrup Mergelleje er vi på DSB, nærmere bestemt på Kalundborgbanen lige vest for Holbæk. Lokaliteten nævnes i 1926, men tidligere i 1920'erne nævnes Kaltet-Torpe aflæsningsspor på Hørve-Værsløv Jernbane (HVJ). I 1925 således 17 vgl. Mon ikke denne mergel skulle være kommet fra Regstrup? Mergellejet er formentlig det samme som Holbæknens Mergelselskab i 1929 har købt og nu kalder Hannerup Mergelleje. Herfra mergledes store dele af Vestsjælland via smalspor, mens Odsherred fik mergel i 1932 og 1933 med Odsherred jernbane (OHJ). Mergelen kørtes i tipvognstog til Mårsø station på OHJ og tippedes der fra en nyanlagt rampe i OHJ-vogne. Odsherred, et storbakket landskab, egnede sig ikke for smalsporede mergelbaner. Holbæknens Mergelselskab kørtes ellers indtil 40 km fra lejet med sine smalsportog, men Odsherred turde man ikke binde an med.

Ældste mergelleje ved trafikbanerne, som Hedeselskabet benævner DSB og privatbanerne, er Sejlgård Mergelleje vest for Silkeborg på banen til Herning-Skjern. Lejet kom sikkert i drift allerede få år efter Skjernbanens åbning. Det var her DSB tillod aflæsning på fribane, som omtalt i SIGNALPOSTEN, 4/1979. Foruden banens

Snit A.B.



*Egenhaver i Lyngby til Christiania,  
 og den 1ste Kønning af det Kongl. 1862*

*Proton*

*J. Hansen*

Affotografering af tegning i  
 Rigsarkivet.  
 Målforhold: ca. 1:190

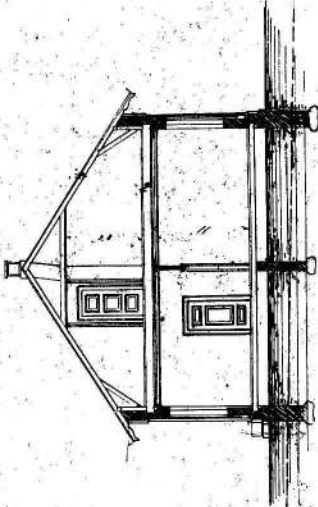
*Montross*



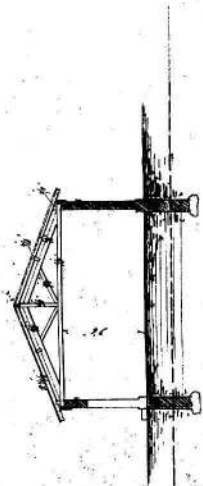
DEN NORDSJÆLLANDSKE JERNBANE.

STATION HELLERUP

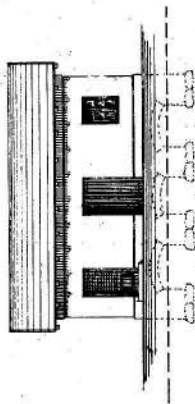
SNIT AB.



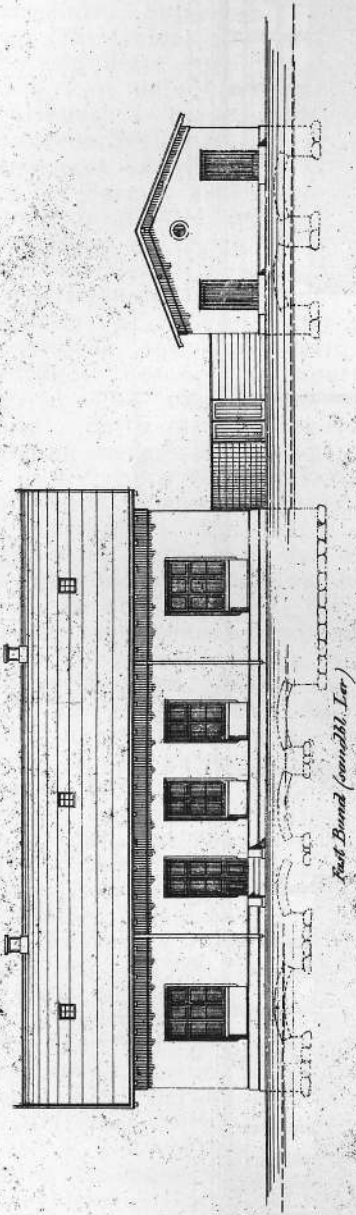
SNIT AD.



FACADE - GÅRDEH.

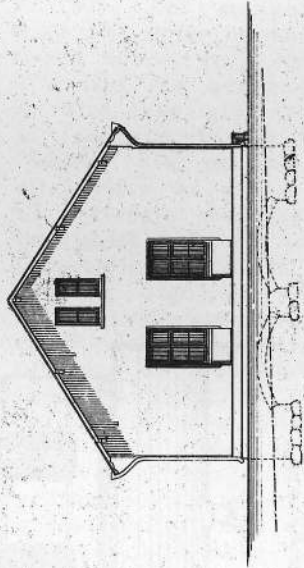


FACADES—BÅSEN



Fast Bond (søndst. Ior)

CAFÉ—NORD



*Aggørdens i Gjøfde 14. Landmængdeundersøgt  
Skematiske af 26 Aug 1882*

*Prothema*

*J. Myrnes*

*1882*



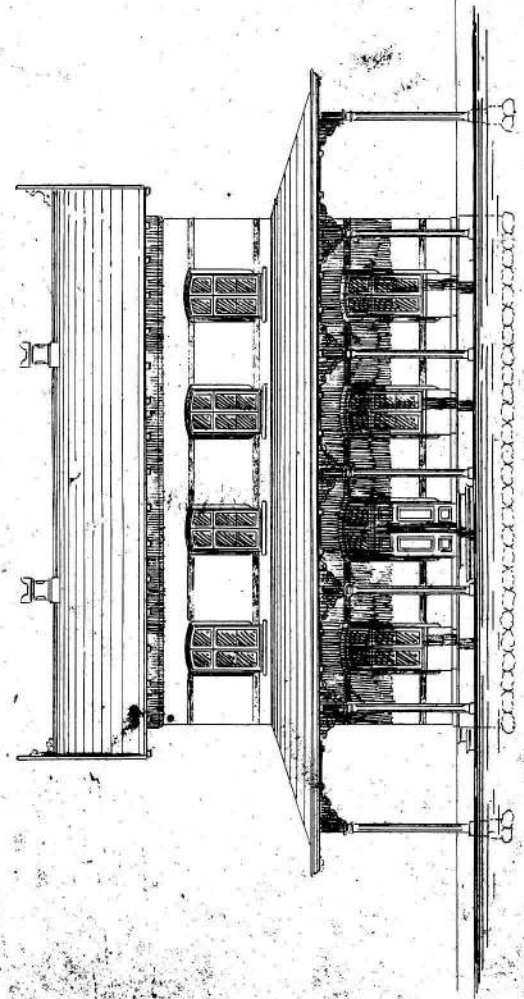
Affotografering af tegning i  
Rigsarkivet.  
Målforhold: ca. 1:275

**DEN NORDSJÆLLANDSKE JERNBANE.**

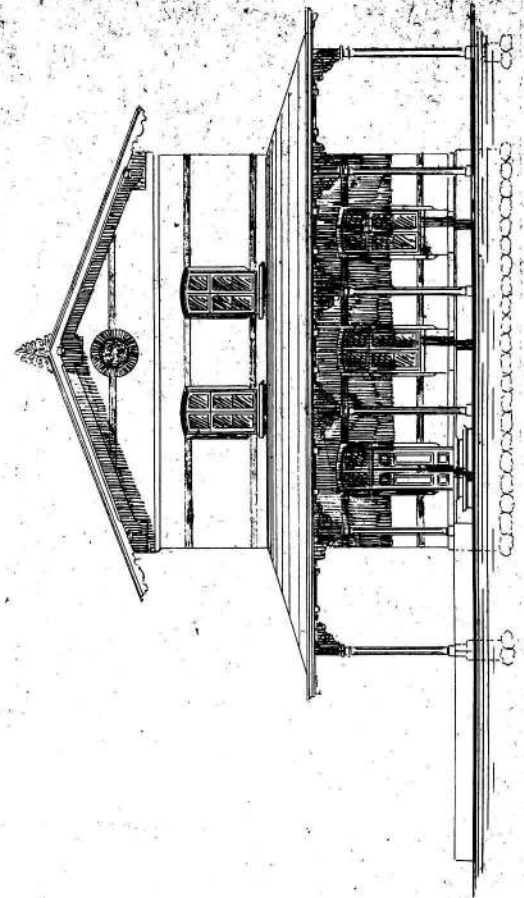
**STATION CHARLOTTENLUND**



*Facade imod Vesten.*



*Facade imod Nord.*



*Foot Board (sandtst. Leer)*

stationer var mellem Skjern og Herning anlagt fem specielle aflæsningsstationer for mergel allerede i 1889! Disse var Herning, Kibæk, Troldhede, Borris og Skjern. Sporene udgik fra fri bane, men tæt ved stationerne undtagen for Borris' vedkommende. Skjern-sporet udgik dog fra linien til Ringkøbing. Selv om dette spor forlængst er borte kan dets "silhuet" stadig genfindes i banehegnets noget knudrede forløb på stedet. Borris-sporet lå en lille kilometer øst for Borris. Sporet i Sejlgård var i følge Niels Jensens jernbanebøger et teglværkssidespor, hvor der desuden læssedes tørv! Mergelselskabet, der vist egentlig var Hedeselskabet selv, forlængede det betydelig og nedlagde desuden to sporskifter. I 1907 nævnes det sidste gang. Dette år modtog alene Herning mergelspor 90 vgl. Dette lyder i og for sig ikke imponerende i sammenligning med de selskaber, som aftog 1000 vgl. eller mere, men den fattige hedebonde i Herning kunne ikke betale mergelen før han havde fået heden brudt op og mergelen spredt ud og bjerget sin første høst. Derfor tog han lidt ad gangen, men til gengæld hvert år i en årrække. Niels Jensen kalder disse vestjyske baner for Kulturbaner. Det er ligesom ordet siger lidt mere, når man ved, hvad sagen blandt andet drejer sig om. Mergel var jo ikke det eneste.

Kølsen eller Kølseng Mergelleje købtes af Alhedens Mergelforsyning i 1907. Selskabet var dannet af beboere langs Herning-Viborgbanen. Allerede i 1907 kom 20 straffefanger til det, der efterhånden blev til mergellejet. Der anvendtes skovl og trillebør. Hver fange kunne læsse 1 á 2 vogne pr. dag. Sådanne to vogne med 20 t mergel beregnedes til opdyrkning af 1 td land hede! I 1920 var ialt udkørt 55.000 vgl. svarende til en opdyrkning af 25.000 td land hede eller 2½ kvadratmil af Karuphedefloden. Hedeselskabet udtaler stolt i forbindelse med en udflugt til lejet, at endnu var ingen fanger flygtet fra arbejdet. Kanske, at vi her har løsningen på nogle af fængselsvæsnets problemer? Lejet omtales stadig i 1934.

Vestjyllands Mergelforsyning havde lejerne i Rindum ved Ringkøbing, Damhuså på VLTJ og Klåbygård ved Ribe. Desuden købtes Hillerslev Kalkværk på TFJ.

Damhuså er beskrevet udmærket i P. Thomassens to VLTJ 100 års bøger. Lejet ejedes først af VLTJ eller muligvis alene af dennes direktør, men

Vestjyllands Mergelforsyning købte det, og det afløste Rindum i 1932.

Rindum og Klåbygård er beskrevet i SIGNALPOSTEN, nr. 4, 1979, og i TIPVOGNE nr. 5/1977 med tillæg i nr. 1/1979 og 1/1980. Om Rindum skal dog her berettes en enkelt episode. Sporet fra Ringkøbing til Rindum har nemlig ofte været nævnt i forbifarten i jernbanetidsskrifter, men hver gang med forkerte årstal! Lejet åbnedes i 1907. Til Ringkøbing station var anlagt en smalsporet bane samt en læsserampe på stationen. Denne løsning var langt billigst i anlæg. Allerede samme år blev Mergelselskabet klar over, at trafikken ville blive så stor, at man blev nødt til at bygge en normalsporet bane til lejet. Denne bane var praktisk taget færdig 1908, hvilket Hedeselskabet også meddeler, men den blev bare ikke indviet i 1908. Der manglede nemlig godt 100 meter normalspor midtvejs. Sporet førte til gårdejer X's skel fra begge ender, men X ville ikke give tilladelse til at føre sporet over hans jord. "Sagen" gik nu sin gang, og efter flere år endte den i 1911 på selveste ministerens bord. Resultatet blev en lov om ekspropriation, også til mergelbaner og lignende formål. Det kunne ikke være meningen, at en enkelt mand skulle forhindre tusinder af landmænd i en hel landsdel i at få gødning og dermed et økonomisk opsving, der netop i den egn af landet var tiltrængt. Efter lovens vedtagelse kunne sporet i 1911 gøres færdigt, men ak, indvielsestøget kom ikke igennem: X stod i sporet med Kongens foged! I 1912 var en plan klar, så banen kunne flyttes uden for X's jord, men inden man kom i gang, kom man til en forståelse med gårdejeren. Før man dømmer i sagen, skal man vide, at mergelselskabet skiftede formand et par gange under sagen, og at X mente, at banen løb for tæt på hans stuehus, og det viste sig senere, at det var der noget om! I 1920 lykkedes det nemlig et af mergelselskabets små N-maskiner at fute ejendommen af. X måtte nu gå rettens vej for at få erstatning.

Også på andre strækninger end Herning-Skjern fandtes specielle mergelsidespor. P. Thomassen omtaler således i sin VLTJ-bog Dejbjerglund mergelspor (ved Ringkøbing), og SAG oplyser, at DSB's sidespor til Alslev grusgrav af de lokale beboere anvendtes til mergelaf-læsning. Alslev ligger ved Varde.

Der er sikkert endnu flere mergelspor!

Til sidst et lille kuriosum: Søndags BT nævner i et særnummer til nr. 13/1980, at HAJ's mergelvoerne, der nu var arbejdsløse, den 9. april 1940 anvendtes af forsvaret som barrikade. Omtalen er ledsaget af både tegninger og foto.

Bent Hansen

## LITTERATUR

KSB - DSB

SLANGERUPBANEN-HARESKOVBANEN

af P. Thomassen

Eget forlag, i kommission hos P. Haase & Søns boghandel.

Format 170 x 250 mm

182 sider, over 200 ill.

Pris kr. 199,- (i boghandelen)

Thomassen indleder sit følgebrev til mig med følgende linier, som jeg - uden hans tilladelse, men fordi de siger ikke så lidt om de forhold, jernbanehistorikere må arbejde under - alligevel vil citere:

"Så kom min sidste ferroviallitterære misgerning - værsgo! Og det bliver også min sidste udgivelse - indtil "meget" videre - på eget forlag. Jeg må stoppe dette one-man-sjov, dels p. gr. af de uhyggeligt stegne omkostninger, dels p. gr. af ... (private årsager).

Se nu blot prisen: 199 kr. Den skal nok virke befordrende på salget. At der er den næsten helt komplette og udtømmende materieltegnelse deri, kan næppe redde situationen. Læg forresten mærke til, at der også er den nærmest ukendte (eller forglemte) historie om materielanskaffelsen og balladen med lokomotiverne." ...

Ja, kære Thomassen, du har nok ret i, at prisen vil hæmme salget, og jeg kan overfor de potentielle købere bekræfte, at omkostningsniveauet er blevet frygtindgydende højt (se under Nyt fra red...). Men jeg håber da så sandelig ikke, at der er ret mange, der kun ser på prisen. Spørgsmålet må være, hvad man får for sin investering - og her er forrentningen høj (som sædvanlig).

Bogen fortæller virkelig udførligt om overtagelsen, om forbedringerne igennem 1950'erne m.v., om elektrificering, om driften, om ændringer på stationerne, om "Farum Midtpunkt Bus", om materiellet, ja, om alt hvad der er værd at vide om

banen. Der er også et afsnit med tilføjelser og rettelser til den første bog om KSB.

Der er et væld af gode billeder, materielfortegnelse, litteraturhenvisninger - bogen er gennemført.

Jo, Thomassens pen sprudler og jeg er oprigtig ked af, at han truer med at stoppe.

Bogen anbefales på det varmeste.

#### Jernbaneminder fra Sønderjylland

af Niels Jensen  
Høst & Sønns forlag  
Format 225 x 210 mm  
48 sider, rigt illustreret  
Pris kr. 78,- (i boghandelen)

Forlaget skriver i sin pressemeddelelse bl.a.:

"Det første bind i en ny serie om JERNBANEMINDER er netop udkommet. Det er jernbanehistorikeren Niels Jensen, der står som forfatter af serien, og han starter med Jernbaneminder fra Sønderjylland. Det er et interessant sted i landet, forfatteren har taget hul på. Sønderjylland kan mønstre et af landets mest særprægede forløb i jernbanevesenets udvikling, og bogen giver mange spændende glimt af mennesker og hændelser, som har været med til at præge udviklingen i Sønderjylland.

I denne nye bog er de tekniske facts trådt i baggrunden, og der er lagt stor vægt på billedsiden. Bogens mange gamle fotos, hvoraf hovedparten ikke tidligere har været offentliggjort, giver spændende glimt af en længst forsvunden tid.

Jernbaneminder fra Sønderjylland er ikke nogen minutiøs gengivelse af jernbanens historie i Sønderjylland - men den fastholder begivenheder og forløb, som har været af betydning for jernbanernes omtumlede liv i denne del af landet. Jernbaneentusiaster vil uden tvivl også fryde sig over bogens lay-out og fotoalbum-lignende fremtræden."

Jeg er sjældent enig i pressemeddelelsers ordlyd, men når det nu er tilfældet her, ja, så bruger jeg den. Jeg skal blot tilføje, at bogen slet ikke ligner Niels Jensens tidligere værker. Her er mere fortællende tekst og meget få tal og tekniske oplysninger, og gode billeder med fyldig ledsagetekst.

Fortsæt endelig i den stil, Niels Jensen.

**NYBORG-RINGE-FÅBORG BANEN**  
af Lars Viinholt-Nielsen  
Odense Universitetsforlag  
Format 240 x 170 mm  
232 sider, rigt illustreret  
Pris kr. 146,40 (i boghandelen)

Denne bog følger i sit layout ganske Lars Viinholt-Nielsen forrige bog om Odense-Svendborg Banen (anmeldt i 13. årg. nr. 1) og jeg kunne faktisk bare henvide til denne anmeldelse.

Bogen er velskrevet i ordets bedste betydning, billedmaterialet fortrinligt og der er vel alle de tabeller m.v. som man med rimelighed kan forlange.

Jeg faldt over, at bogens opdeling i tidsperioder fremfor opdeling geografisk, gjorde det besværligt at finde frem til oplysninger om f.eks. en enkelt stations udvikling, men så opdagede jeg, at bogen også har et stationsregister, der letter opøgningen i denne henseende.

Bogen anbefales på det bedste (også trods den - i forhold til den første bog - meget høje pris).

**VOGNLØRE over  
STATSBANERNES VOGNMATERIEL**  
Originaludgave ca. 1929, genoptryk 1981.  
Dansk Jernbane Arkiv  
Format A 5  
72 sider, ill. med tegninger  
Pris kr. 35,- (fra forlaget)

En grundig gennemgang af alt, hvad der for 50 år siden fandtes af dippedutter på vognmateriellet. Nyttig for modelbyggeren, der gerne vil vide, hvad dimserne egentlig var nyttige for og orienteres om deres virkemåde.

Jeg læste den med stor fornøjelse, for den er virkelig lærerig - og desuden er det jo et stykke jernbanehistorie.

**DSB, FORTEGNELSE OVER RAN-  
GERTRAKTORER**  
Studierapport 3  
af Per Topp Nielsen  
Dansk Jernbane Arkiv  
Format A 5  
60 sider, illustreret  
Pris kr. 32,- (fra forlaget)

En bog med oplysninger af enhver art om DSBs rangertraktorer. Masser af fotos og tegninger af næsten hver type.

Et værk for såvel jernbaneinteresserede alene som for modelbanefolk.

**DANSKE JERNBANERS DRIFTSMA-  
TERIEL 1979**  
af Per Topp Nielsen  
Dansk Jernbane Arkiv  
Format A 5  
44 sider, illustreret  
Pris kr. 25,- (fra forlaget)

En oversigt over ændringer i materiellet i løbet af 1979 med status pr. 31. december. Der er mange fotos og bl.a. tegning i 1:87 af S-toget model 1979. Oversigten omhandler primært DSB men der er også enkelte oplysninger fra privatbanerne.

**NØRREJYSKE JERNBANEBYER**  
af Vigand Dann Rasmussen  
Universitetsforlaget i Aarhus  
Format 150 x 220 mm  
144 sider, illustreret  
Pris kr. 62,85 (i boghandelen)

Bogen er en let omarbejdet udgave af et speciale i historie, som forfatteren indleverede til Århus Universitet i 1975. Men den er ikke tør og kedelig.

Nørrejyske betyder her alt, hvad der ligger nord for Kongeåen, og i bogen gennemgås den historiske baggrund for den linieføring, de jyske baner fik og diskussionerne omkring placeringen af standsningsstederne.

Desuden en gennemgang af befolkningsudviklingen og befolkningstallet til belysning af banernes betydning for egnen.

Der er fyldig litteraturhenvisning, noter og navneregister. Desuden en del gamle fotos og kort.

Rosenkilde & Baggers Boghandel Kronprinsensgade 3, 1017 K. har udgivet et katalog på 64 sider over alverdens jernbanelitteratur, herunder også om modeljernbaner og sporvogne. Kataloget er gratis.

Williams modeller har udgivet et katalog over tilbehør til modelbanen med bl.a. signaler, gadebelysningsarmaturer, glødelamper og lysdioder m.m.m. Kan desværre ikke købes p.t. men kun beses i hobbyforretningen.

Holtrup



# Nedlagte Baner

Fortsat fra 17 årg. nr. 4:  
HBS, LINIEBESKRIVELSE

Fra Tønning fortsætter banen stadig i sydvestlig retning og fører os igennem et tiltalende - et yndet udtryk i gamle rejsekildringer - landskab. Fra toget ses mange bakkekuder, men det ses også tydeligt på afgrøderne, at vi kører igennem en frugtbar egn. Undervejs passerer vi Ring Skov trinbræt - uden plastic-boble, hvorefter vi lidt efter kører igennem Ring Skov, der er ganske køn, men beliggende i et ret fladt terræn. Vi er kommet ind i Ring sogn, men hovedbyen i dette sogn hedder nu ikke Ring, men derimod Brødstrup. Sognet er befolkningsmæssigt ret stort på

ikke mindre end 2000 indbyggere, og heraf bor alene de 1700 i Brødstrup, som altså ikke er helt lille, særlig ikke i disse egne. Tønning, som vi jo lige er kommet fra er arealmæssigt større, faktisk er Ring sogn det næstmindste af de sogne, banen passerer, 1283 ha, kun Lundum er mindre, 1059 ha. De sogne banen ellers berører har en størrelse på 2-3000 ha, til gengæld er Vrads og Them sogne rene mastodonter på henholdsvis 6838 og 12490 ha, og det endda før kommunesammenlægningerne blev en realitet. Men befolkningsmæssigt ligger Ring sogn i spidsen, takket være Brødstrup med sine omkring 1700 indbyggere. Med dette antal beboere er Brødstrup fuldt på

højde med flere købstæder, og selv om byen ikke er købstad, virker den helt som en sådan. Det er derfor heller ikke underligt, at HBS har holdt den lidt mærkelige kurs mod sydvest, det er for at ramme byen og betjene denne, som jo havde gjort så meget for, at banen skulle blive til virkelighed i 1899. Ikke så snart HBS har været i Brødstrup, skynder den sig med at få den lidt mere rigtige kurs mod nord. At de stationer, der ligger i nærheden af Brødstrup er ret små og uden et egentligt opland er vel forståeligt, for Brødstrup har med sin størrelse taget det hele. Det er her folk tager til, når der skal handles og man ikke vil helt til Horsens. Det er altså heller ikke så underligt, at Brødstrup var interesseret i at få en bane til byen, der yderligere sikrede dens position som handelsby med dertil hørende stort opland. Samtidig lå den også tilpas langt fra Horsens og senere Silkeborg, så den kunne bevare sin rolle som handelsby og indehaver af diverse småindustrier. Men hverken Horsens eller Silkeborg har følt Brødstrup som den helt store konkurrent, de har nok skullet sørge for at tage sig af de større handelsmæssige og industrielle opgaver, og Brødstrup har været klog nok til at holde sig til sit eget opland, og til at holde fingrene væk fra de store.

Lad os nu se lidt nærmere på stationen (km 27,4). Den ligger tæt ved Horsens-Silkeborg landevej. Her har man sikret banen med bomme, der betjenes fra stationen. Hovedbygningen er stor og firkantet i to etager. Langs bygningen er perrontag, og under dette er en mindre karnap bygget ud på det sted, hvor stationskontoret ligger, så man uden at skulle vove sig ud kan holde øje med perron og velsagtens også landevejen, når bommene skulle betjenes. I hovedbygningens forlængelse er der en mindre toiletbygning og igen i dennes forlængelse en slags redskabs- og lagerbygning med gavlen ud mod perronen. Der er en smal passage mellem sidstnævnte hus og pakhuset. Dette er stort, langt større end på de andre stationer, vi har passeret, og der er en rampe ud mod sporene. Man kan køre op på ram-



HBS, RING SKOV  
indgangsspor skifte Silkeborg

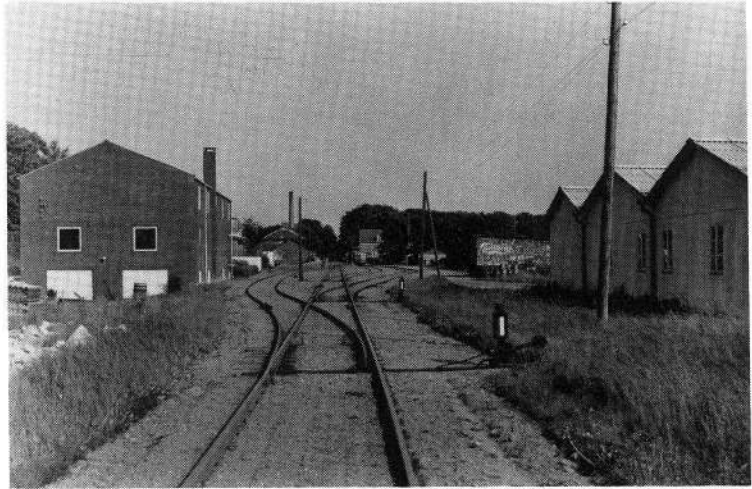


HBS, RING SKOV  
indgangsspor skifte Horsens

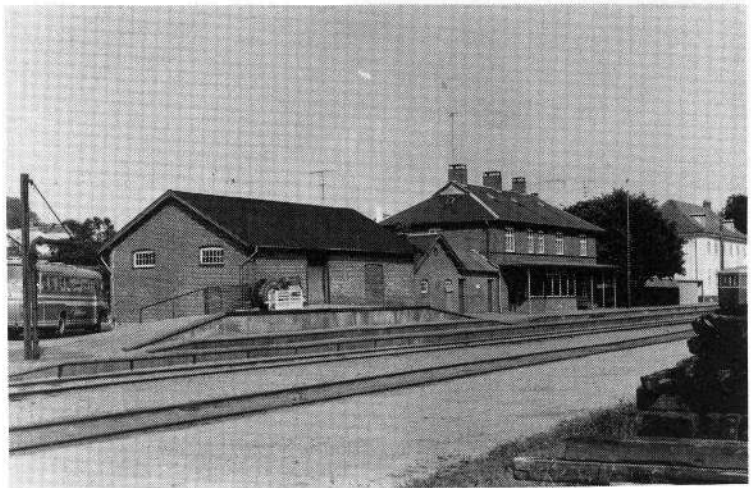
pen fra begge sider med mindre vogne. I pakhuset har der oprindelig været 2 porte, men det må åbenbart have været en for meget, da mængden af gods faldt stærkt, for den østlige port er blevet muret til engang i 1950'erne. På begge sider af hovedsporet er der sidespor, seks skifter ialt. Da jeg sidst var der, havde stationen daglyssignaler, hvad forøvrigt en del af de andre stationer også havde fået, men Brødstrup må vist have været med blandt de første. En del af de togkrydsninger, der daglig fandt sted på banen, var henlagt til Brødstrup, hvis lange sidespor netop var bekvemme for den slags operationer. Og så et par kuriositeter: Lige til banen lukkede var der mulighed for at damplokomotiverne kunne få vand her. Stationen lå i 110 m højde.

Hvorfor er Brødstrup blevet en så betydende by? Beliggenheden adskiller sig ikke fra så mange andre tilsvarende byer. En af årsagerne er vel nok, at det offentlige har placeret sig her med dommerkontor og amts-sygehus. Men også kredslæge og handelsskole findes her. Dette har så trukket andre beboere til, og byen har gradvis vokset sig stor. I en så stor by er der selvfølgelig mange forretninger af alskens slags og en del håndværkere og småindustri har etableret sig her. Kommunekontoret findes her og ikke i Ring, derimod ligger præstegården sidstnævnte sted til trods for, at kirken ligger i Brødstrup! Her er hoteller, skoler, banker og sparekasser, biograf ja, remsen kunne blive endnu længere. Går man en tur på "strøget" i Brødstrup virker her hyggeligt og fredeligt og der er noget at se på i de mange forretninger. Hovedgaden hedder ikke Strøget, men Bredgade (så bred er den nu heller ikke) og ud for jernbanestationen skifter den navn til Søndergade. Turen op ad hovedgaden kan vel ikke anbefales til turister, det er den ikke særpræget nok til, til gengæld kan man roligt opfordre dem til at se nærmere på omegnen, der er meget smuk og særpræget. Ring sogn er præget af et typisk bakkeland med dybe dale, som isen for jeg ved ikke hvor mange tusinde år siden har dannet. Mellem nogle af de høje bakker, der sine steder når højder på næsten 120 m, ligger den ret store Ring Sø, der forøvrigt er ret dyb, nogle steder hele 80 m.

Som tidligere nævnt drejer banen kort efter afgang fra Brødstrup mod nord, og selv om



HBS, BRÆDSTRUP  
indgangssporskifte Silkeborg



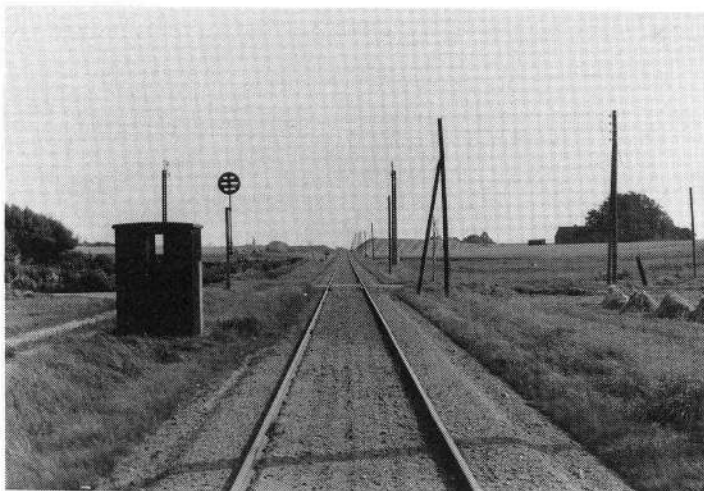
HBS, BRÆDSTRUP  
varerhus, st.bg. perronside



HBS, BRÆDSTRUP  
stationsbygning, perronside

vi er 100 m oppe, virker landskabet ret fladt. Et par kilometer efter Brødstrup nås trinbrættet Lille Davdingvej. Perronen består af en græsklædt forhøjning, hvor det sædvanlige stoppeskilt er plantet i den ene ende. I den modsatte ende af forhøjningen ser vi et lille

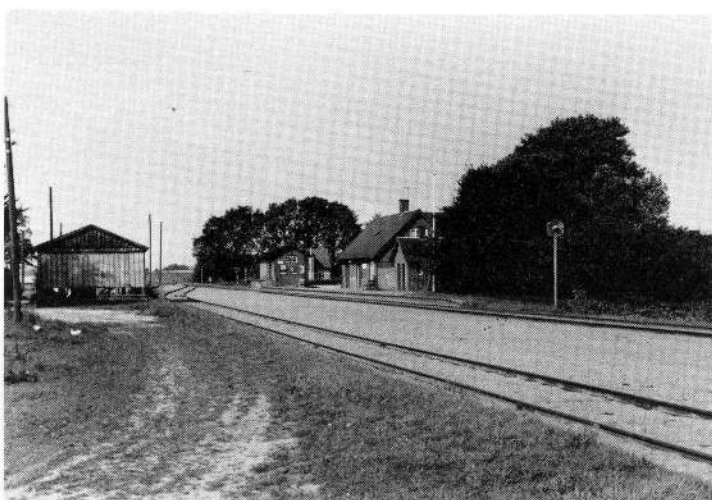
venteskur. Lille er det, så lille at to personer næppe kan omholde sig der samtidig, ihvertfald ikke, hvis de er alt for korpulente. Skuret stammer fra en udrangeret godsvogns bremsehus, så sig ikke at banen ikke er sparsommelig! Stoppeskiltet eller signalet, hvad man



HBS, LILLE DAVDINGVEJ  
indgangsspor skifte Silkeborg



HBS, RODVIGSBALLE  
indgangsspor skifte Horsens



HBS, SLAGBALLE  
stationsområde set fra sydvest



HBS, LILLE DAVDINGVEJ  
læskur

Fælles for begge trinbrætter er også deres temmelig øde beliggenhed uden beboelse i nærheden, man skal se et godt stykke ud over markerne før man får øje på et hus eller en gård. Rodvigsballe trinbræt er opkaldt efter en herregård, der hvis man bruger landevejen og ikke skyder genvej over markerne, ligger 3 km borte. Det er et gammelt herresæde, men bygningerne er blevet fornyet for 150 år siden og er ganske kønne. Til gården hører en park lige op til en mindre skov og både park og skov er et besøg værd.

Jeg har et par gange skrevet at vi er højt til vejrs og nu gør jeg det igen. Kort efter Rodvigsballe drejer banen en smule og kort efter er vi i nærheden af Slagballe station på det sted, som mens HBS levede, havde Danmarksrekorden med hensyn til højde for jernbaner, nemlig omkring 120 m. Kort efter ruller vi ind på Slagballe station (km 30,7) som også havde rekorden som den højest liggende station i Danmark. Det er ikke nogen overraskelse, at også Slagballe ligger øde, kun en 5-6 huse har lagt sig nær stationen. Igennem flere år så jeg her de gamle armsignaler, den sædvanlige privatbanetype med to arme på samme mast (af træ) og placeret på perronen lidt fra stationsbygningen, men da jeg var der i 1966 var de væk, måske erstattet af daglyssignaler. Her er sidespor med skifte i begge ender, men stationspladsens

nu vil kalde det, er forresten fastgjort til en stump skinnestreg på et par meters længde og skinnens klejne dimensioner tyder på, at den stammer fra det oprindelige smalspor. Det er noget af et særsyn her, at banen slet ikke bugter sig. Fra et stykke før Lille Davdingvej

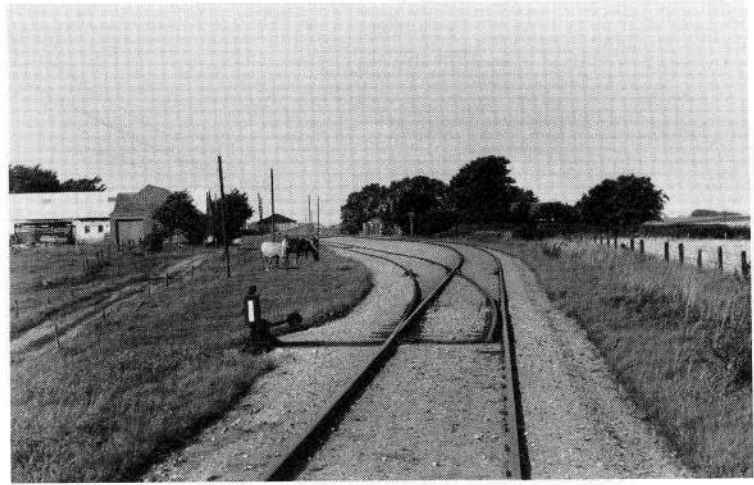
til næste trinbræt Rodvigsballe, en strækning på 4-5 km, er kursen næsten ret nord.

Rodvigsballe ligner til forveksling det forrige trinbræt, med helt det samme udstyr, men perronen virker lidt forsømt og er meget ujævn, så meget at græsset ikke kan skjule det.

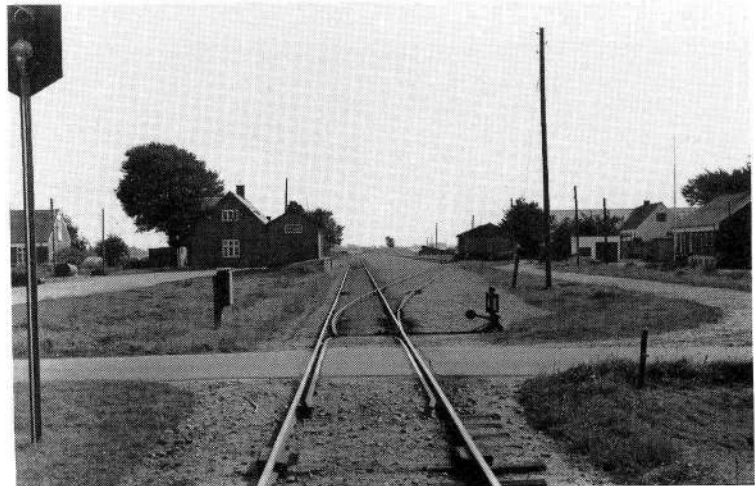
bredde er sådan, at det er tænkeligt, at der har været et sidespor mere, hvilket ved nærmere undersøgelser viste sig at være rigtigt. Ser vi fra perronsiden mod stationen er toiletbygningen placeret til venstre for denne, medens pakhuset, her med trappe op til rampen, er til venstre for hovedbygningen men i noget større afstand end sædvanligt. På den modsatte side af sidesporet ligger også en slags pakhus, vistnok bygget af bølgeblik og uden rampe. Bygningen hviler på pæle. Længere ude langs sidesporet er der en rampe, muligvis beregnet for tipvogne. Hvad formålet har været med blikskur og rampe ved jeg ikke, men den før nævnte brede stationsplads med plads til flere spor har nok været anlagt i forbindelse med de to bygningsanlæg.

Kort efter Brødstrup forlod vi Ring sogn, og både de to før omtalte trinbrætter og Slagballe station er beliggende i Grødstrup sogn. Her er meget fredeligt og stille, noget mange turister vil sætte pris på. Det samme kan ikke siges om banen, der nok havde sat pris på noget meget aktivitet. Hvis turisten er stoppet op her, bør han tage nogle kilometer mod vest til de meget smukke Slagballe Bakker. Ca. 4 km mod sydvest ligger Grødstrup by, den, der har givet sognet navn. Den må nu nærmere betegnes som en landsby med en ganske køn romansk kirke med et nydeligt inventar. Lidt er der dog at se på i denne egn.

Fra Slagballe fortsætter banen videre mod nord og går igennem områder af højsletteagtig karakter. Kort efter at vi har forladt Grødstrup sogn kommer vi til et nyt trinbræt, og man fristes til med en let omskrivning af et særdeles kendt digt at sige "hvert sogn har sit trinbræt", og det har Vinding Østergård. Trinbrættet er lig de nærmest foregående med ujævn græsklædt perron, stopsignal og skur. Her er der dog tale om et rigtigt skur, noget vakkelt og skævt, men altså ikke et bremsehus fra en ud-rangeret godsvogn. Det kunne forøvrigt godt se ud som om der engang har været et sidespor her. Et kort stykke endnu fortsætter vi mod nord, men så drejer vi i en stor bue mod vest og kører gennem en dal mellem bakkerne, hvorefter vi ruller ind på Vinding station i km 34,2. Her er en bred stationsplads med sidespor, der ofte bruges til overhaling eller snarere krydsninger. Her har været et sidespor mere, men



HBS, SLAGBALLE  
indgangssporskifte Horsens



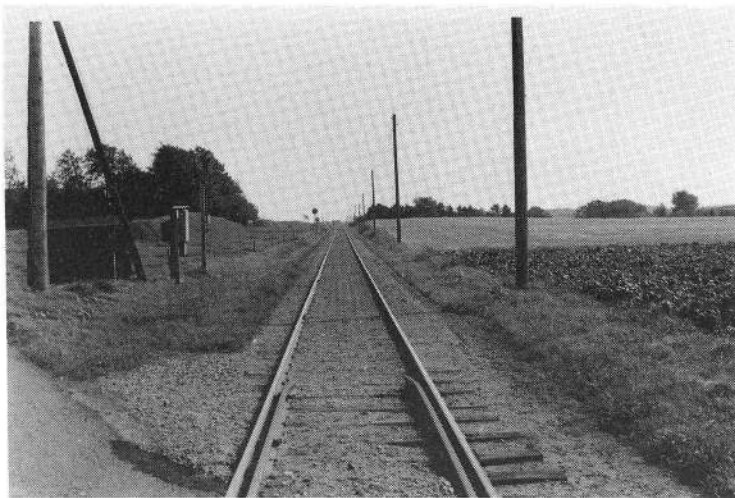
HBS, SLAGBALLE  
indgangssporskifte Silkeborg



HBS, SLAGBALLE  
stationsbygning, perronside

det er pilleret op for flere år siden, årsag: som sædvanlig meget lidt gods til og fra byen. Stationsbygningens grundplan minder stærkt om Slagballes, med samme placering af bygningerne. Varehuset er mindre end førnævnte stations, har man vidst hvad tiderne ville bringe eller rettere ikke bringe, jeg tænker her igen på godset. For en gangs skyld

virker stationsbyen mere af by end man ellers ser på denne strækning. Flere huse og mennesker og minsandten også gader, ikke så mange - men alligevel. Hvor utroligt det end lyder er der ingen banker eller sparekasser, til gengæld er der både forsamlingshus, afholdshjem, bibliotek og skoler. Kirke er der også, og den er af den rigtige jyske slags, kullet, det



HBS, VINDING ØSTERGAARD  
indgangsspor skifte Silkeborg



HBS, VINDING ØSTERGAARD  
indgangsspor skifte Horsens



HBS, VINDING  
indgangsspor skifte Silkeborg

vil sige uden lårn. Indvendig har kirken bjælkeloft og både det ydre og indre virker meget kønt. Tager man på udflugt fra byen og begiver sig ca. 1 km mod nordøst kommer man til en række oldtidshøje kaldet "Ottehøje" - navnets oprindelse behøver vel ingen nærmere forklaring, og dog, for tæller man efter er der kun seks. Navnet passer nu alligevel, når man

bare ved, at de to er sløjfet. Særlig tre af højerne er store og prægtige, og kravler man op på en af de fritliggende høje er man ikke mindre end omkring 145 m o.h. Herfra er der en pragtfuld udsigt over området, og ser man i den retning banen løber, bliver man hurtigt klar over, hvilke dejlige naturoplevelser, banen vil give på den videre tur mod Silkeborg. Ikke

så langt fra Ottehøje ligger der nogle ret store skove, som også er et besøg værd. Hvis man agter at besøge disse skove må kondien dog være i orden, for man kan ikke ligefrem påstå, at terrænet herinde er fladt, tværtimod er det meget kuperet og det gør skovene varierede og meget smukke at færdes i. Vi er kommet til egne, hvor jorden ikke er særlig muldet, og det ses tydeligt at bøgen har sværere ved at klare sig her end den mere nøjsomme gran.

Fra Vinding kører vi igen mod vest, og banen, der kurver en del, sætter en overgang lidt sydligere kurs for efter nye kurver igen at gå mod vest. Vi kører mellem bakker som delvis er bevokset med løvfældende træer, men en ny karakteristisk plante begynder for alvor at holde sit indtog på bakkeskråningerne: lyngen, og det er et utvetydigt tegn på, at den fede østjyske muld må vige for sandet i de mere barske og gølle egne. Det er en betagende natur at køre igennem, og det meget kuperede terræn gør det hele meget afvekslende. Som skinnerne snor sig er det ganske tydeligt, at det er bakkerne der er bestemmende for, hvilken kurs banen må følge. Mellem et par af bakkerne i et lidt fladere terræn får vi pludselig øje på Bryrup Langsø.

Vi er nu kørt ind i Bryrup sogn og med Langsøen på venstre hånd ruller vi kort efter ind på Bryrup station i km 37,8. Indtil 1929 var det sted vi nu er ankommet til banens endestation, men da man projekterede den nye normalsporede banes forlængelse herfra, var man på grund af terrænforholdene nødt til at ændre sporforløbet og lægge det nye stationsareal lidt sydligere. Banens videreførelse krævede dette skridt fordi der lige op til det gamle terræn lå et bakkedrag. Det ville have været meget bekosteligt og arbejdskrævende at grave sig igennem, og derfor valgte man den noget nemmere løsning at rykke hele området lidt i forbindelse med de ændringer, der alligevel skulle foretages ved placeringen af normalsporet. Den oprindelige stationsbygningens beliggenhed var sådan, at den ikke kunne indpås som station i forbindelse med det nye anlæg. Derfor byggede man en helt ny station, og da kommunen var interesseret i at erhverve den gamle bygning og bruge den til kommunekontor, var problemet løst med hensyn til det gamle hus' videre skæbne. Samtidig fik banen lidt penge i kassen - og

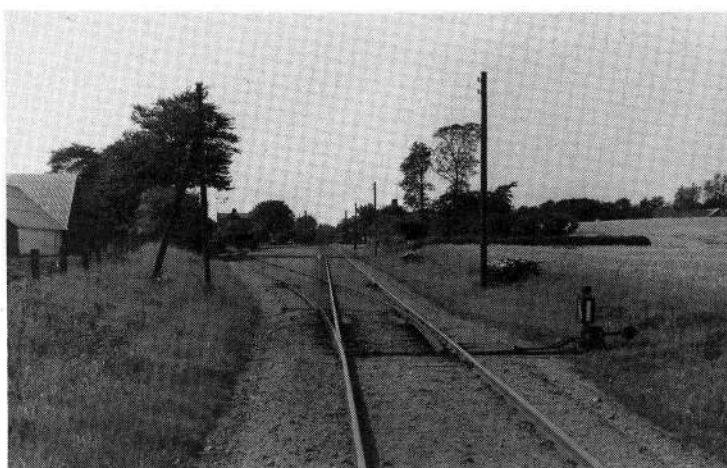
det var der hårdt brug for. Den gamle station var stilmæssigt lig stationen i Østbirk, altså en stor, nærmest firkantet kasse og efter min mening ikke særlig køn. Og kønnere blev den ikke efter at kommunen havde overtaget den, da der blev påklistret en veranda og foretaget andre småændringer.

Det gamle terræn havde dengang lidt flere spor end der kom på den nye plads. Da den nu ikke længere var endestation var behovet for omrangering og lignende foretagsomhed væk, og der var derfor ikke længere brug for så megen sporplads. Fra at have 7 skifter kunne man nu nøjes med 5. Det var nu ikke nødvendigt med opstillingsspor, ej heller spor til remise, som heller ikke blev flyttet. Derfor kunne man nøjes med et overhalingsspor og et sidespor, som i det lange løb viste sig at være alt nok. På den gamle station var der af naturlige grunde en drejeskive ved remisen - lokomotiverne skulle jo vendes. Efter ombygningen fik det nye stationsområde af en eller anden grund også drejeskive. Det kan i hvert fald ikke have været for lokomotivernes skyld, for de nye normalsporede maskiner var jo tenderlokomotiver, der var i stand til at køre lige godt forlæns som baglæns. Den nye drejeskive blev anbragt tæt op til den østlige ende af stationsbygningen. De gange jeg så den i årene før nedlæggelsen, var den i temmelig slet forfatning og sikkert ganske uanvendelig til sit formål, med mindre den fik et større eftersyn - og det fik den ikke. Den nye stationsbygning er måske lidt større end de andre fra smalsportiden. Den er bygget af mursten og forbundet med en redskabs- og toiletbygning ved hjælp af en overdækket arkade. Arkaden var oprindelig i rundbuestil, men dette pompøse træk blev fjernet lige før eller i begyndelsen af anden verdenskrig i forbindelse med en reparation, hvor man samtidig fjernede den vin, der voksede op ad bygning og arkade, hvilket stationen nu ikke blev kønnere af. Pakhuset ligger vest for hovedbygningen og har rampe med skrå ender, så man kan køre op ad den med mindre vogne.

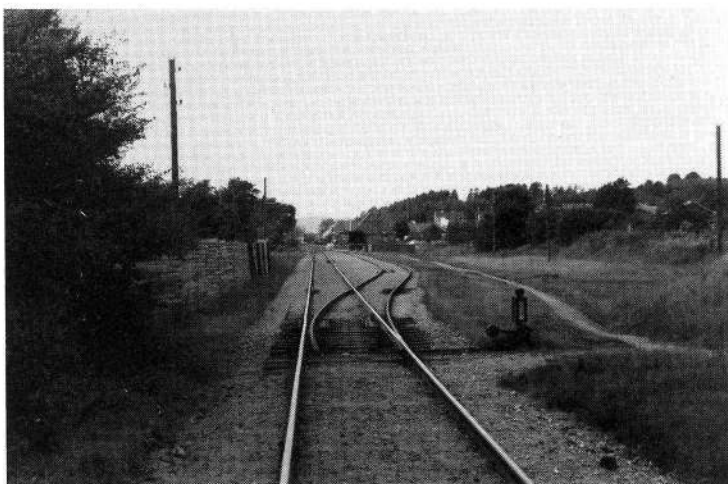
Bryrup, der har ca. 500 indbyggere, skylder banen sin oprindelse. Før banen blev bygget, var der i realiteten kun en kirke, en fattiggård og en skole, og hvorfor man har bygget disse faciliteter her, hvor ingen boede, må guderne vide. Samtidig kan man så un-



HBS, VINDING  
stationsbygning, perronside



HBS, VINDING  
indgangssporskifte Horsens



HBS, BRYRUP  
indgangssporskifte Horsens

dre sig over, hvorfor man lod banen få endestation her, hvor den endte på en næsten åben mark. Inden banen kom til var der kun ganske få, der kendte egnen her og dens store naturværdier, men da banen endelig kom, varede det ikke længe, før man fik øjnene åbnet for, hvor dejligt her var, og flere og flere turister besøgte stedet.

Efterhånden kom der flere og flere huse, og stedet fik præg af rigtig stationsby.

Selve byen er ikke mere charmerende end så mange andre stationsbyer, men dens beliggenhed er så køn, at kun få andre byer kan komme på tale. Kirken, der ligefrem dukker sig bag husene, er som så mange andre kirker i Jylland kullet



HBS, BRYRUP  
stationsbygning, perronside



HBS, BRYRUP  
stationsbygning, perronside



HBS, SKAANINGBRO  
HBS SM 214 afgår mod Bryrup

og er fra romansk tid. Eksperter mener den er opført omkring år 1100, så det er en temmelig gammel sag. Måske har der i tidligere tider boet flere mennesker på stedet end det senere var tilfældet. At der har boet mennesker her vidner gravhøjene om. Der har oprindeligt været 130, men nu er der kun 23 tilbage, dog et ganske pænt antal

i forhold til andre sogne i landet.

Man kunne opholde sig længe i denne dejlige egn, men lad os fortsætte vor tur ud på den strækning, som banen blev forlænget med. Lige efter Bryrup skal vi minsandten mod syd. Det er Kvindsø, der ligger i vejen og først et stykke inde i Snabbegårds Plantage går

kursen igen den rigtige vej i en mere nordlig retning. Det er utroligt så mange kurver der er på denne strækning. Vi skal næsten helt til Fogstrup før kurveriet bliver væsentlig mindre. Det er stadig bakkerne, der de fleste steder er årsagen, men af og til er der også småsøer, man skal udenom.

Der er dejligt her ved Kvindsø, og også ved den nærliggende Kulsø. En skovridder, hvis piger gerne skulle i skole uden at det skulle ske gående, siges at have været en af årsagerne til at Skåningbro trinbræt blev oprettet, i hvert fald kan turisterne kun være tilfreds med dette holdstedes oprettelse og beliggenhed i noget af den dejligste natur i Jylland.

Trinbrætter plejer sjældent at blive omtalt, men for Skåningbro er det modsatte nu tilfældet, for sjældent har et trinbræt været omtalt og fotograferet så meget, og det endda for en større offentlighed, der har lært det at kende gennem aviserne, hvis journalister gang på gang har undret sig over dets særprægede udseende.

Her er ikke bremsehus eller skur, men derimod en løvklædt hytte, hvilket må siges at være noget af et særsyn. Perronen er ikke græsklædt, men dækket af grus - kun kanten er grøn. Her står en bæk af den type man finder i haver eller parker. Fra bænken har man den dejligste udsigt over Kvindsø. Her er så kønt, at ventetiden før toget kommer aldrig kan føles lang, i hvert fald ikke en solrig sommerdag. Det sædvanlige stoppesignal mangler heller ikke.

Den nærliggende Kulsø er lige så køn som Kvindsø. Store bakkeflader helt eller delvis bevokset med skov afbrudt af åbne pletter med lyng, strækker sig ned mod og omkring søen. Fra toget kan vi se ud over søen, som banen kører langs med efter at vi har passeret Skåningbro. Begge søer er opstået efter istiden. Isen har gnævet sig dybt ned i undergrunden - Kulsø har dybder på op til 55 m - og disse huller er så blevet vandfyldte og altså til de søer, vi kender i dag.

I hele det område banen løber igennem er der så mange naturindtryk at hente, at man kan køre turen mange gange uden at blive træt. Så snart vi er kørt forbi Kulsø kommer der en stor kurve og retningen er nu nord. På venstre side har vi skrånter og skrånninger mest bevokset med gran afvekslende med små pletter med lyng eller stridt græs. På højre side ser

man ud over et sletteagtigt terræn med buskagtige træer, vistnok ene, hvormellem der vokser tuer med græs eller lyng. Vi er kørt ind i Vrads sogn, som hører til de store af slagsen - arealmæssigt på over 6800 ha. Befolkningstallet er lidt mere beskedent med omkring 700 indbyggere. Vrads sogn har ikke mindre end to jernbaner eller rettere havde, idet både strækningen Brande-Silkeborg og HBS nu begge er væk. Mens statsbanen nærmest gik midt igennem sognet, holdt HBS sig til et mere beskedent hjørne mod øst, men til gengæld den mere kuperede del og også den mest afvekslende med højdedrag på op til 125 m. En del store dalsænkninger gør deres til at bakkerne virkelig kommer til deres ret, så man rigtig får fornemmelse af højde.

På vor videre færd mod nord kører vi igennem Snabbegård Plantage. Her består bevoksningen især af rødgran og bjergfyr, træsorter som trives godt på de sandede jorder, der er så fremherskende i denne egn. Det er en temmelig tæt beplantning vi møder, så tæt at den omtrent skjuler en ikke helt lille sø, ret tæt ved banen. Snabbegård Plantage er frembragt af mennesker, som plantede træerne for at dæmme op for en ret slem sandflugt. Det er en dejlig naturoplevelse at køre igennem plantagen, men pludselig er vi en lysning og Vrads station dukker op i km 41,8.

Det er den første station på den i 1929 åbnede strækning, hvilket også tydeligt fornemmes på stationsbygningens stil, en stil der går igen i bygningerne på andre baner, der på samme tidspunkt åbnede nye strækninger, for eksempel Helsing-Tisvildeleje, Hjørring-Hirtshals og Nakskov-Rødby. Stationspladsen virker ret stor, men det syd for stationsbygningen liggende sidespor med skifte i begge ender er altså det eneste, der har været her. Hovedbygningen med udnyttet tagetage er forbundet med en mindre sidebygning, der blandt andet indeholder toiletter, med en overdækket arkade, hvorover stationsskiltet er anbragt. Mens både hoved- og sidebygning har høj tagrejsning har det nord for hovedbygningen liggende pakhuss lav tagrejsning. De to bygninger er adskilt af stationspladsen. Der er rampe forøvrigt ret bred, så ihvertfald en mindre lastbil kan være på den. Begge ender af rampen er skrå, så man kan køre op ad den. Signalet rager højt til vejrs, så det bedre kan ses over træerne



HBS, SKAANINGBRO  
indgangssporskifte Silkeborg



HBS, VRADS  
stationsbygning, perronside



HBS, VRADS  
stationsområde set fra sydøst

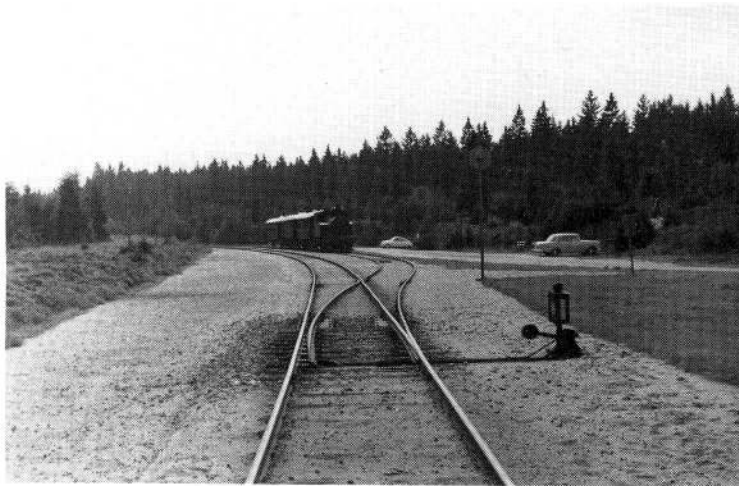
fra de store skove, der helt omgiver stationen. Selve masten er af træ, hvortil to armsignaler er fastgjort, og man har placeret signalet ud for sidebygningen. Denne signaltype var på retur hos HBS, idet man i 1960'erne søgte at udskifte så mange armsignaler som muligt med daglyssignaler. Af sikkerhedsmæssige grunde skulle dag-

lyssignalerne placeres uden for stationen. På stedet er der ikke andre bygninger end stationen, som ligger lige op til vejen, sikret med blinklys, der fører til Vrads by mod vest, og som mod øst og senere syd fører til Bryrup. Man har altså ikke lagt stationen ved selve Vrads by, men ca. 2 km øst for denne, hvilket landskabets højde-

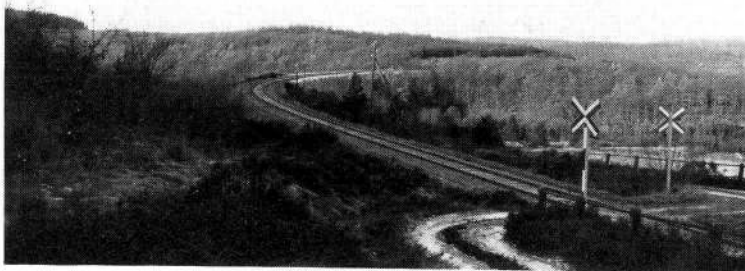




HBS, VRADS  
stationsbygning, vejside



HBS, VRADS  
restaurationstog på læssespor



HBS ved VRADS (Just Andersen)  
kurvet bane i "stort" landskab

forskelle, der er ret store, nok har været årsag til. Selve byen er ikke stor og består af en samling gårde og huse omkring den kullede kirke. Kirken er fra romansk tid og er bygget af kampesten.

Vrads by har engang været et meget betydningsfuldt vejknodepunkt, hvor seks veje mødtes. En af vejene var særlig

betydningsfuld, idet det var den efter gamle tiders målestok ret befærdede vej, der udgik fra Horsens og via Vrads og over de øde heder endte i Ringkøbing. Ca. 1 km nord for Vrads ligger der en sommerrestaurant i udkanten af det område, man kalder "Vrads Sande" og som man vist nok lokalt kalder for "Heden". Fra restauranten er

der en vidunderlig udsigt mod nord over et meget særpræget og smukt landskab. Herfra kan man se HBS, der løber et par kilometer borte, når man ser mod øst.

Banen løber straks efter Vrads station igennem et stykke plantage, en strækning på 7-800 m, hvorefter landskabet åbner sig ud over Vrads Sande, et område, der dækker flere tusinde hektar hvoraf 4000 ha er beplantet og 1000 ha henligger som hede. Før banen kom til Bryrup var dette pragtfulde naturområde ukendt for de fleste. Men efter at banen var kommet til, fulgte turisterne efter og fandt vej hertil. Dette landskab var oprindeligt dækket af skov til en gang i 1600-tallet. En del kulsviere havde deres næringsvej her, men uheldigvis kom de til at brænde skoven af, hvorved vinden fik frit spillerum og satte store sandfygninger i gang, så området nærmest kom til at ligne en ørken. Engang i 1700-tallet lykkedes det efter flere forgæves forsøg endelig at stoppe sandflugten. Efterhånden blev de dominerende planter lyng og lav. I forrige århundrede var det ikke velset, at store naturområder lå hen, og ivrige forstfolk gik igang med en beplantning af Vrads Sande med nåletræer. Ikke mindre end 4/5 af området blev plantet til med nåletræer i midten af 1800-tallet. Alligevel er der i dag store strækninger, som ligger hen med en beplantning af lyng iblandet enebærtræer og stedet er virkelig et besøg værd, hvilket det store antal turister, der kommer her, også klart beviser. Hvor der kommer turister i nogenlunde rimelig mængde, kommer der også en restauration, og det var den jeg nævnte før. Tæt ved denne ligger også et mindre egnsmuseum og ved disse to faciliteter er der lavet et haveanlæg, men hvorfor man har lavet dette, forstår jeg ikke. Museet er hverken mere eller mindre spændende end den slags museer plejer at være andre steder i landet, men til gengæld er anlægget ret ejendommeligt.

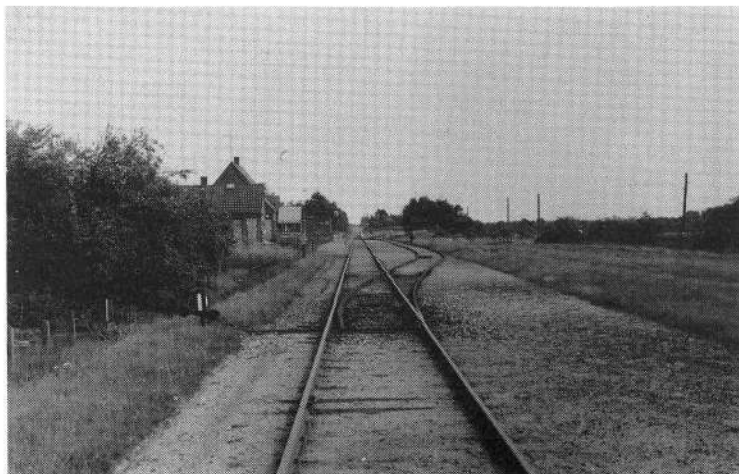
Det er anlagt i forbindelse med en sandbanke, hvis top man har udgravet. I denne udgravning er lavet et kammer, hvis vægge og loft er af beton. Til dette gravkammeragtige rum er der lavet en gang. Væggene er dekoreret med nogle - efter min mening (smag og behag er jo forskellig) - særdeles underlige billeder. Senere - i 1970 - er der endvidere bygget et slags kulturhus, men det er jo efter HBS' lukning, så det be-

skæftiger vi os ikke med her.

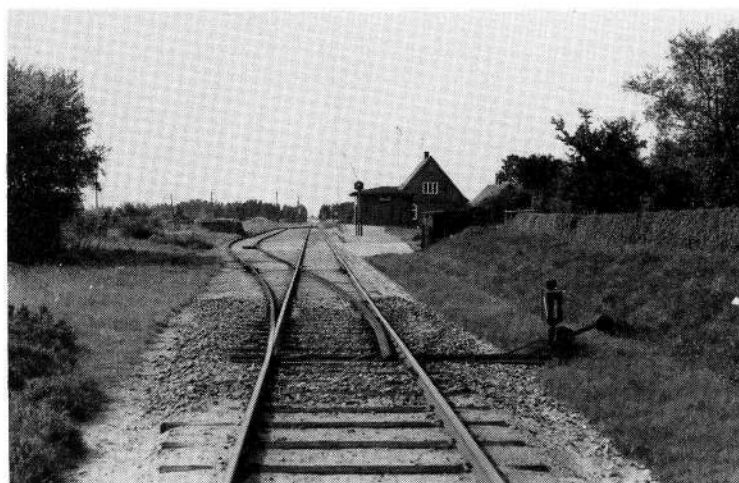
Toget er altså kommet ud i et lyngbakkeland, hvorfra man ser flere træbevoksede bakker blandt andet Vellinggavl, 130 m høj. Banen kører på dæmninger, endda nogle af Danmarks højeste, og mellem bakker og skrånter i det meget kuperede terræn hvorigennem Salten Å løber. Fra banen opdages åen ved, at der pludselig ses et grønt frodigt bælte midt i alt det golde. Vi er oppe på en meget høj dæmning når åen passerer, og herfra ses også et dambrug anlagt i tilslutning til vandløbet. Åen, som er ret vandrig, udspringer oppe i Skærbæk Plantage, og har kort efter sit udspring så meget vand, at den kunne drive en vandmølle, Ansø, der ligger meget idyllisk og virkelig er et besøg værd.

HBS kører igennem dette smukke og særprægede område på en strækning af ca. 3 km, hvorefter banen drejer mod nordøst og på et kort stykke kører igennem en gren af Skærbæk Plantage. Hidtil - jeg har vist nævnt det tidligere - har banen på hele den indtil nu beskrevne strækning haft et ret så buget løb, men nu er strækningen minsandten omtrent ret som en linie trukket efter en lineal.

Vi kører igennem et temmelig uberørt landskab, det vil sige, at man næsten ingen steder ser opdyrket jord, og lidt efter kommer vi til Fogstrup station i km 46,8. Pæn og nydelig lille station, bygget af røde mursten med tegltag, og stilen kunne godt minde om den man finder på et stuehus i et husmandsbrug. Med gavlen ud mod perronen er der en mindre redskabs- og toiletbygning, bygget af de samme materialer som hovedbygningen. Nord for hovedbygningen ligger pakhuset, der på det nærmeste er kvadratisk i grundplanen. Murene er af røde tegl, mens taget næsten uden rejsning er dækket med noget, der ligner tagpap. Ud for pakhuset står også signalet, der er af den sædvanlige privatbane-type med to arme på samme mast, der her vistnok består af et gammelt stykke skinne. Masten er for en gangs skyld ikke ret høj, men der er nu også godt udsyn på den lige strækning af banen, vi nu er kommet til. Her er som altid pænt og velholdt, og som sædvanlig er der kun få huse i nærheden af stationen, eller for at sige det rent ud: her er ret så øde. Der er sidespor med skifte i begge ender, og da det er et særsyn - i hvert fald den sidste halve snes år eller mere



HBS, FOGSTRUP  
indgangssporskifte Horsens



HBS, FOGSTRUP  
indgangssporskifte Silkeborg



HBS, FOGSTRUP  
tidligere stationsbygning, perronside

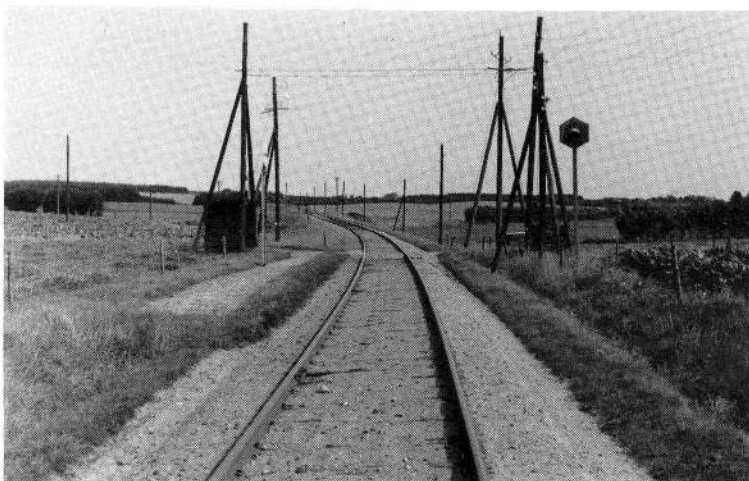
inden banen lukkede - at se en godsvogn på denne station, bruges sporet som krydsningsspor, i hvert fald om søndagen, hvor et par skinnebusser mødes her. Her var ikke meget at lave ret jernbanemæssigt set, så i 1962 blev stationen solgt for 26.352 kr., hvilket vist kan siges at være billigt. Prisen siger også lidt om den øde belig-

genhed, der har afholdt mange eventuelle købere i at bosætte sig på stedet. I stedet kom her så et venteskur.

Det er et stort sogn - Them - vi er kommet ind i med et areal på ikke mindre end 12.490 ha og en befolkning på ca. 3500. Oprindeligt har her været tre stationer, Fogstrup, Them og Virklund, samt to trin-



HBS, FOGSTRUP  
viadukt for Katrinedalsvejen (fra nordøst)



HBS, KORSVEJ  
indgangssporskifte Horsens



HBS, KORSVEJ  
læskur set fra syd

brætter, Korsvej og Ørnsø. I dette sogn forbliver banen næsten helt til Silkeborg. Efter at have passeret Fogstrup station løber banen, stadig i en næsten ret linie, i nordnordøstlig retning. Der er lyngklædte skrænter og små plantager langs banen, og så når vi til trinbrættet "Korsvej". Som de øvrige med grusbeltet perron

og græsklædte sider, et lidt hældende skur og det obligatoriske perronsignal. Her er fantastisk øde, men at der dog må findes mennesker viser nogle marker, hvor man på den magre jord dyrker eller prøver på at dyrke diverse afgrøder. Ser vi mod nord herfra møder øjet for første gang åbent og fladt land med udsigt over sandede

jorder.

Kort efter Korsvej svinger banen i en blød bue mod nord og igen kommer vi ind på et næsten ret stykke jernbane indtil et kort stykke før Them, hvor banen drejer, bliver retningen mere østlig og lidt efter kører vi ind i en ret skarp kurve og ind på Them station i km 50,8. For første gang siden vi var i Bryrup, er vi ved en station, som ligger ved selve byen. Bygningen ser lidt anderledes ud end de øvrige på den nye strækning. På langsiden har man lavet en karnap-lignende udbygning, hvorfra man kan iagttage perron og tog. Der er mange vinduer i karnappen - tre fag - som da jeg så den første gang havde palæruder, medens jeg oplevede den med flagvinduer sidste gang jeg var der, så sig ikke at der ikke sker noget på den lille bane!

Da stationen ligger mellem to kurver, har den haft daglyssignaler længe, da det uden tvivl har været vanskeligt for togfolkene at observere et arm-signal i tide. Det er sådan set et kedeligt sted vi holder, forstået på den måde, at vi er på en station af samme navn som sognet, som har fået den lidet hædrende omtale som HBS' største fjende, idet denne kommune flere gange har nægtet at betale til banen, hvad den nu i sidste omgang kom til alligevel. Banen truede til gengæld med at lukke stationerne i kommunen. Hvis man nu ikke lige vidste det, virker her såmænd meget fredeligt og der er en flagstang på perronen. Her er sidespor med skifte i begge ender. Bortset fra, at Them er større end Fogstrup bygningsmæssigt set, er opbygningen af stationen lig denne.

Them by er på ca. 500 indbyggere og ligner øvrige stationsbyer på samme størrelse med de sædvanlige banker og sparekasser, kro, biograf, forsamlingshus, diverse forretninger - her er også industri og minsandten om jeg ikke kendte en af fabrikkerne, i hvert fald af navn, nemlig A. Winthers Fabrikker. Mine børn og vel sagtens mange andre børn har haft stor glæde og fornøjelse af denne virksomheds produkter, som sælges over hele landet. De 80 ansatte fremstiller nemlig børnecykler, både to- og trehjulede, jeg kender modellerne af selvsyn. Kommunekontoret ligger også i Them. Kirken har tårn og er fra romansk tid, men både det indre og ydre er stærkt præget af ombygninger. Det er ikke de historiske mindesmærker man skal søge i den-

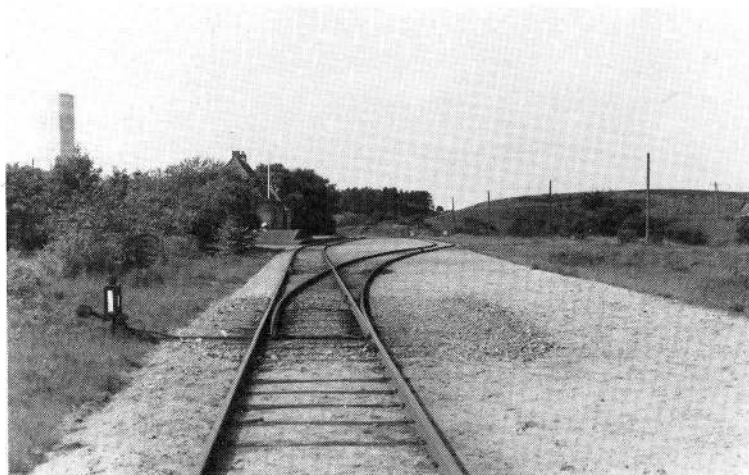
ne kommune, derimod er de landskabelige meget seværdige og smukke.

Vi kørte ind til Them station gennem en kurve og når vi forlader den, sker det igen i en kurve lige efter sidste skifte, og nu begynder det for alvor at gå ned ad bakke helt til Virklund station. Ned til det sted, hvor banen skærer Silkeborg-Horsens landevejen er her skovløst, men alligevel kører vi gennem et varieret og bakket landskab. Der er en del småsøer, Hummelsø er en af de lidt større, med den imponerende dybde af 77 m. I denne egn har der været store forekomster af myremalm - og det er der vel forøvrigt stadig. Forekomsterne har været udnyttet i jernalderen, men da man forsøgte at genoptage en produktion i midten af 1800-tallet slog forsøget fejl, og man opgav udvindingen. Selv om her er skovløst, er det ikke nogen kedelig tur, toget kan holde fri-løb næsten hele tiden, så meget går det ned ad bakke. Lige før omtalte landevej, som føres over banen på en bro, kører vi igen ind i skovområder, udløbere af Silkeborgskovene. Banen snor sig hele tiden, og man får næsten rutschebanefornemmelser. Sønderskov, som skoven vi nu kører igennem hedder, er fyldt med bakker og kløfter, som banen snor sig igennem så vi nu må gøre en afstikker i østlig retning for at komme uden om bakkerne. Med den østlige retning ville vi aldrig ramme Silkeborg, så kort efter må banen atter ind på en mere nordlig kurs. Selv landevejen, som ikke er så følsom med hensyn til fald og stigninger må slå en stor bue før den når ned til Virklund. Banen har måttet køre en endnu større omvej. På den sidste strækning før vi når stationen, løber bane og vej parallelt og passerer tæt sammen vandløbet eller åen, hvad man nu vil kalde det, som forbinder dem ret store Torsø med den lille Ellesø. Det var et område, det var ret vanskeligt at bygge bane på og det kostede meget at få klaret problemerne.

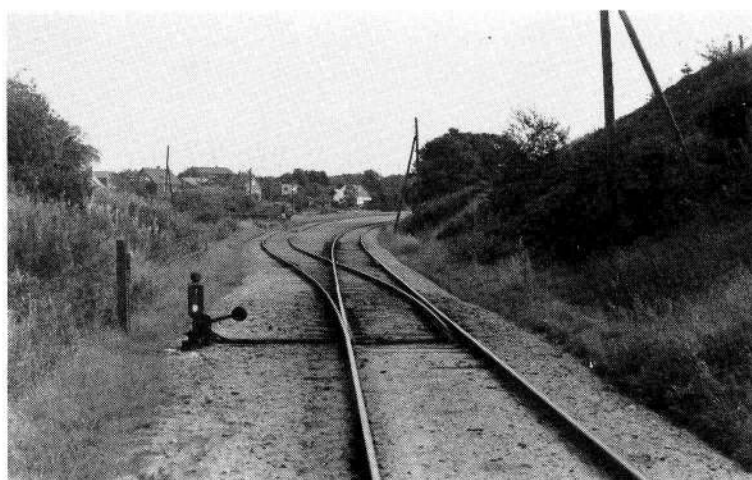
Kort før vi ruller ind på Virklund station, skærer banen igen den med blinklys sikrede skæring med landevejen og vi er nu i km 55,8. Igen en station der ligger helt alene, men ikke i et øde område. Selv om banen gerne ville have haft station i Virklund by - til venstre for stationen - ville det på grund af terrænforholdene have været en ret håbløs opgave at komme ind til denne by, der forøvrigt ligger meget smukt ved den før nævnte Tor-



HBS, THEM BY  
stationsbygning perronside



HBS, THEM BY  
indgangssporskifte Silkeborg



HBS, THEM BY  
indgangssporskifte Horsens

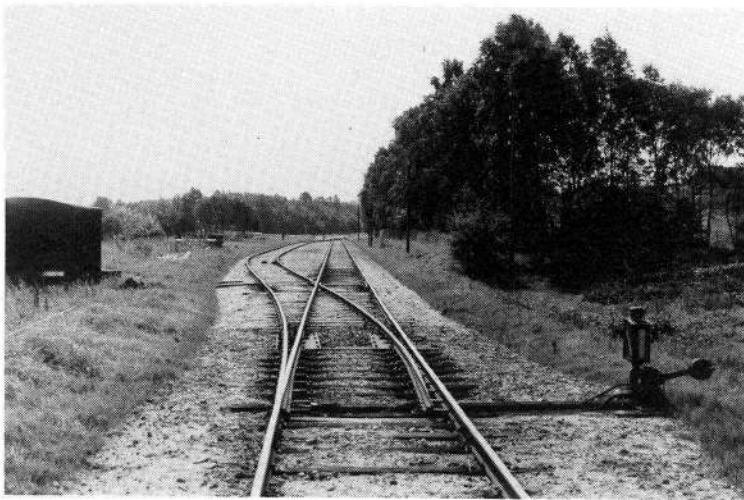
sø. Virklund station ligger lige ud til landevejen, og det er ret tydeligt at se, at den er blevet udvidet. Virklund er nu også en af de bedre stationer med hensyn til gods og passagerer. Pakhuset er også betydeligt større end de øvrige på den nye strækning.

Det er den sydøstlige ende af stationen, der er blevet om-

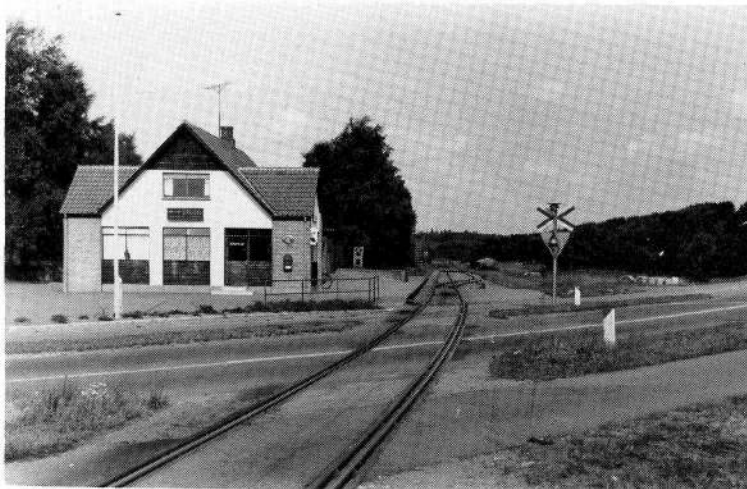
bygget. Stationen er blevet forlænget og ind i den nye forlængelse har man lavet en tværgående udbygning på begge sider af denne forlængelse med gavlen ud mod perronen på den ene side og på den modsatte side ud mod stationspladsen. Her er sidespor med skifte i begge ender og stationen er sikret med daglyssignaler. Ombygningen er



HBS, mellem Them By og Virklund  
viadukt for Horsens landevej



HBS, VIRKLUND  
indgangsspor skifte Silkeborg



HBS, VIRKLUND  
indgangsspor skifte Horsens

af nyere dato og er foretaget omkring 1960. Som på de øvrige stationer har hovedbygningen høj rejsning, mens pakhuset har lav, og de to bygninger er forbundet med hinanden ved hjælp af et overdækket venterum.

Virklund by har omkring 600 indbyggere og nogen industri er knyttet til byen, bl.a. flere

savværker. Den største fabrik er "Gudenå", som laver have-redskaber og plæneklippere. Denne virksomheds produkter er der vel nok en del haveejere, der kender. Her er også skoler - én for børn og én for voksne. Sidstnævnte skole er måske blevet inspireret af alle have-redskaberne man fabrikkerer, idet det er Kolonihaveforbundet,

der har anlagt en skole her. Virklund by har engang haft en kirke, men der er forlængst forsvundet. Det fortæller lidt om jordbundsforholdene, at den var bygget af al, hentet på de nærliggende heder.

Station og by ligger på en 4-5 km<sup>2</sup> stor rydning, omgivet af Sønderskov, Vesterskov og Østerskov, men ikke Nordskov, som ligger på den anden side af Silkeborgsøerne, og slet ikke berører HBS. Skovene er meget søgte udflugtsmål af såvel turister langvejs fra som af borgerne i Silkeborg. Det er et meget kuperet skovområde med flere gode udsigtspunkter f.eks. Flagstangen og den 23 m høje Frederik VII Høj - mon kongen ikke en gang har fornøjet sig med at grave i den? I Vesterskov ligger også en sø, Ørnsø, som har givet navn til det i 1954 oprettede trinbræt, der gav de mange turister mulighed for at komme ud i den dejlige Vesterskov.

Dette trinbræt når vi, efter at have forladt Virklund station og på en strækning af ca. 1 km at have kørt i et næsten åbent område, dog med udsigt til skov på alle sider, hvorefter vi kommer ind i Vesterskov, hvor vi en lille km længere fremme i skoven når Ørnsø trinbræt. Det har atter været lidt op ad bakke og vi er her kørt igennem et par bløde kurver. I modsætning til de øvrige trinbrætter på strækningen er her ikke noget venteskur, men der er ligesom ved Skåningbro sat en bæk op så trøtte skovvandrere kan hvile sig, men de ventede på toget. Så må man bare håbe, at det ikke er blevet regnvejr, når der ikke er noget venteskur. Det sædvanlige perronsignal mangler heller ikke.

Fra Ørnsø og nogle kilometer frem kører vi på en næsten lige strækning. Det er en meget smuk tur gennem skoven, og man kan godt forstå, at området er et søgt udflugtsmål. Lige efter Ørnsø forlader vi endelig det store Them sogn og kører ind i Silkeborg kommune. Lidt længere fremme på strækningen får man et par korte glimt af Ørnsø, hvorefter banen i en stor bue drejer mod øst efter at vi er kommet ind i den lille Lysbro Skov.

Toget kører videre under viadukten for Ikastvejen og parallelt med DSB-sporret kører vi ind på Silkeborg station i km 60,9. HBS har station i den sydøstlige ende af stationsterenænet - med egen perron og ventehal i rigtig privatbanestil. Turen er slut.

Jeg tog nu tilbage ad den

samme vej som jeg var kommet, og turen tilbage var lige så dejlig som udturen. Der var lejlighed til at nikke genkendende til mange af de dejlige højdepunkter turen ud bød på og til at opdage mange nye, som jeg ikke havde fået øje på første gang.

Nu er banen væk, men kørsel alligevel turen og få en dejlig oplevelse. HBS er blevet til gang- og cykelsti hele vejen, så muligheden er alligevel til stede, hvis man vil opleve den dejlige natur. Foretages turen om sommeren en lørdag eller søndag, kan man endda få lejlighed til at køre med tog på en del af strækningen, nemlig fra Bryrup til Vrads med veteranjernbanen, muligvis endog med damp, dog vistnok kun om søndagen.

God tur.

J.G.

## nyt fra...

Glædeligvis fik jeg også kontakt med et par forfattere til modelbanestof samt henvendelse fra flere, som havde lyst til at prøve kræfter på en sådan opgave. Løsning af dette problem har jeg lagt på ADAMS skuldre, og resultatet fremkommer i hans hjørne hen ad vejen.

Som sædvanlig gik min nytårsdag med at udarbejde SPs årsregnskab. Resultatet ses et sted i nærheden af denne rubrik. Den løbende årgang gav et noget større underskud end sædvanligt, hvilket dog ikke overraskede mig, fordi jeg var helt på det rene med, at jeg udgav for mange sider i årgangen. Desuden var der sket prisstigninger undervejs og vi nåede ikke op på forrige års abonnenttal men fik "kun" 965 mod 982 i 1980. Men da forlaget iøvrigt havde solgt temmelig dønt, og vi således ikke risikerede at gå fallit lige med det samme, ja, så lod jeg "stå til". Regnskabet viser iøvrigt et drønende underskud på "Danske Jernbanestrækninger 1844 -" og også et større underskud end jeg havde forudset - men det er vel prisen for at udgive "kulturelle skrifter".

Iøvrigt må jeg allerede nu sige, at 18. årgangs abonnementspris vistnok egentlig er ansat lidt for lavt til, at jeg kan udgive 196 sider over de 4 numre (som 17. årgang blev på). Der var ingen prisstigninger, da regningerne på 17/4



HBS, ØRNSØ  
indgangssporskifte Horsens



HBS, SILKEBORG  
HBS-perron set fra øst



HBS, SILKEBORG  
sidste køredag, 30/3 1968

kom frem, og den økonomiske	6	25,-	146	17,1
krise medfører jo nok en moms-	7	30,-	202	14,9
forhøjelse. Mens jeg rodede med	8	30,-	188	16,0
regnskabstallene fandt jeg nå	9	35,-	200	17,5
at udregne, hvad vore abonne-	10	40,-	202	19,8
nter egentlig har betalt pr.	11	46,-	200	23,0
A 4-side igennem tiden. Rækken	12	46,-	184	25,0
ser således ud:	13	54,-	180	30,0
Årg.	pris	sidetal	øre/	
	kr.	A 4 side		
4	25,-	106	23,6	35,0
5	25,-	137	18,2	39,6
				43,4

FORTEGNELSE OVER SIGNALPOSTENS FORLAGS  
UDGIVELSER, RESTOPLAG og PRISER.

A. SIGNALPOSTEN, hele årgange

8. årgang, 1972	rest	25	pris	30,-
9. årgang, 1973		45		35,-
10. årgang, 1974		0		-
11. årgang, 1975		0		-
12. årgang, 1976		5		46,-
13. årgang, 1977		51		54,-
14. årgang, 1978		42		65,-
15. årgang, 1979		64		70,-
16. årgang, 1980		44		76,-
17. årgang, 1981		86		85,-

De anførte priser er incl. porto.

B. SIGNALPOSTEN, enkeltnumre

6. årgang, nr. 6	4	5,-
7. årgang, nr. 1	27	5,-
8. årgang, nr. 1	42	5,-
8. årgang, nr. 2	9	5,-
8. årgang, nr. 3	37	5,-
8. årgang, nr. 4	27	5,-
8. årgang, nr. 6	42	5,-
9. årgang, nr. 1	20	5,-
9. årgang, nr. 2	99	5,-
9. årgang, nr. 3	11	5,-
9. årgang, nr. 5	64	5,-
9. årgang, nr. 6	43	5,-
10. årgang, nr. 2	50	5,-
10. årgang, nr. 3	111	5,-
10. årgang, nr. 4	51	5,-
10. årgang, nr. 5	74	5,-
10. årgang, nr. 6	103	5,-
11. årgang, nr. 1	112	6,-
11. årgang, nr. 3	4	6,-
11. årgang, nr. 4	55	6,-
11. årgang, nr. 5	93	6,-
11. årgang, nr. 6	72	6,-
12. årgang, nr. 2	14	9,-

altså en forholdsvis jævn stigning og ialt en tredobling på 14 år, hvilket ikke forekommer mig så urimeligt inflationen taget i betragtning og fordi der nu skal indregnes 22% i moms. Hvis 18. årgang også omfatter 196 sider vil prisen blive 45,9 øre/side. Dette sidetal kan nås, hvis vi bare får nogle flere abonnenter!

Der var mange der efter lyste en oversigt over, hvilke gamle årgange eller enkeltnumre, der endnu var til købs. Jeg har på den givne foranledning været på lageroptælling i en kølig kælder og hidsætter en oversigt over restoplag, priser m.v. på alle forlagets udgivelser. Jeg håber så, at man vil benytte listen til snarest at rekvirere det, man måtte mangle.

Der er flere af publikationerne, hvor restoplaget er meget lille, specielt vil jeg gøre opmærksom på DSB OLD-TIMERE i model, som vil være udsolgt i løbet af 1982, i hvert fald hvis det hidtidige årlige salg fortsætter, og hvorfor skulle det ikke det?

Iøvrigt har jeg også på baggrund af de priser, jernbane-

bøger efterhånden er nået op i (150-200 kr.) forsøgt at kalkulere, hvad er fortsættelse af vor håndbogsserie (en fortsættelse jeg egentlig har stor lyst til) vil beløbe sig til. Hold nu fast: Med et sidetal på ca. 200 indbundet og i udstyr som de forrige (altså absolut ikke luksus) og i et oplag på 1000 må udsalgsprisen sættes til en gatel af ca. 235,- kr. eller incl. forsendelsesomkostninger kr. 250,-, og det er baseret på et "strakksalg" af 750 eksemplarer! (Forklaring: "strakksalg" er forudsætningen for, at udgifter til tryk, bogbinding m.v. bliver dækket straks, så man undgår at optage lån her til). Er der mon overhovedet nogen, der vil betale en sådan pris? For slet ikke at tale om flere hundrede - næppe. Og derfor kommer der nok heller ikke nogen ny håndbog foreløbig.

SIGNALPOSTENS efterårsauktion 1981 (avterret i denne rubrik i 17. årgang nummer 3) forløb vist til alles tilfredshed - såvel udbyderes som tilbyderes. Fra begge sider er jeg blevet opfordret til at "gentage spø-

12. årgang, nr. 3	39	9,-
12. årgang, nr. 4	28	9,-
13. årgang, nr. 2	4	12,-
13. årgang, nr. 3	26	12,-
13. årgang, nr. 4	4	12,-
14. årgang, nr. 2	3	13,-
14. årgang, nr. 3	6	13,-
14. årgang, nr. 4	6	13,-
15. årgang, nr. 1	8	14,-
15. årgang, nr. 3	38	14,-
16. årgang, nr. 2	43	15,-
16. årgang, nr. 3	38	15,-
16. årgang, nr. 4	115	15,-
17. årgang, nr. 1	132	17,-
17. årgang, nr. 3	34	17,-
17. årgang, nr. 4	30	17,-

Her skal tillægges 1 kr. pr. stk. der bestilles, dog aldrig over 5 kr. pr. ordre.

C. SIGNALPOSTENS BØGER

DSB-Old timere i model	41	gram	1100	50,-
Damptrækraft i model	353		1100	95,-
Romantik i røg og damp	458		400	35,-
Fotohefte 1, FFJ	29		125	10,-
Fotohefte 2, AHJ/AHB	0		-	-
Fotohefte 3, TFJ	464		175	18,-
Fotohefte 4, NKJ	577		125	12,-
Trine	427		150	14,-
DSBs S-TOG	217		150	14,-
Danske Jernbanestr. I	253		50	8,-
Danske Jernbanestr. II	469		150	40,-
Supplement til Bay	89		70	20,-
JS/DMJK 40 år	39		75	12,-

Her skal ved bestilling tillægges betaling for porto efter følgende skala: Samlet vægt indtil 500 g: kr. 3,50, 500 - 1000 g: kr. 5,50, 1-5 kg: kr. 12,00 og over 5 kg: kr. 20,00.

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

gen", hvilket jeg da gerne vil, så derfor vil jeg hermed opfordre abonnenter (og skulderkiggere) om, hvis de har jernbanelitteratur eller jernbaneeffekter, som de kunne tænke sig at afhænde via en skriftlig auktion, snarest at rette henvendelse herom til redaktøren. Det er så mit håb i næste nummer at kunne fortælle lidt nærmere om auktionen indhold og tids-terminer, som gerne skulle ligge noget tidligere end i 1981, hvor vi sluttede for tæt op mod jul. Kom altså frit frem.

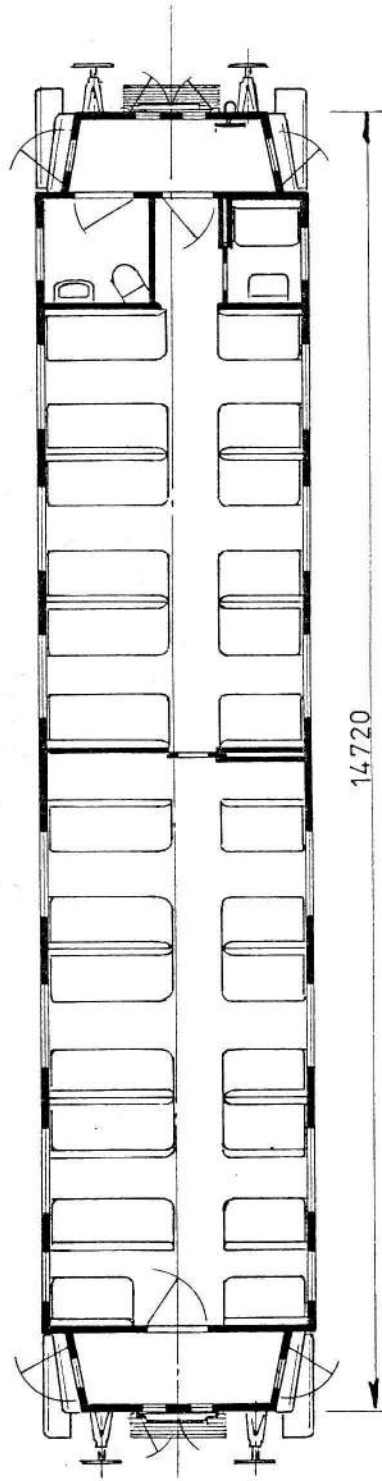
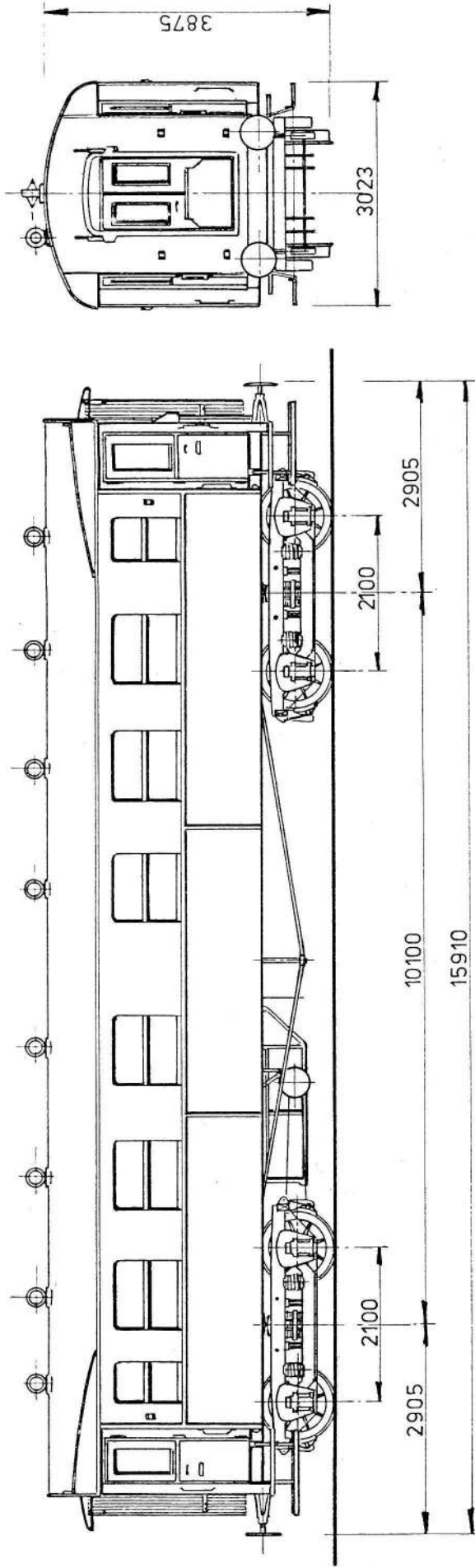
Det blev den gang til en temmelig lang udgydelse fra den gamle redacteur - og jeg burde måske endda have brugt mere plads til at svare på adskillige andre indlæg fra læserne. Det må dog vente til en anden gang, og der skal jo også være plads til andet og mere interessant stof!

Næste nummer forventes udsendt planmæssigt op mod 1. juni 1982.

På genhør!

Holtrup

# DSB. Personvogn litra CP Nr.: 2913 & 2914.



Bygget 1908 - 1910. Scandia.  
Ombygget i Aarhus 1941.  
64 Siddepl. på fælleskl.  
Skruebremse.  
Skala: 1:87