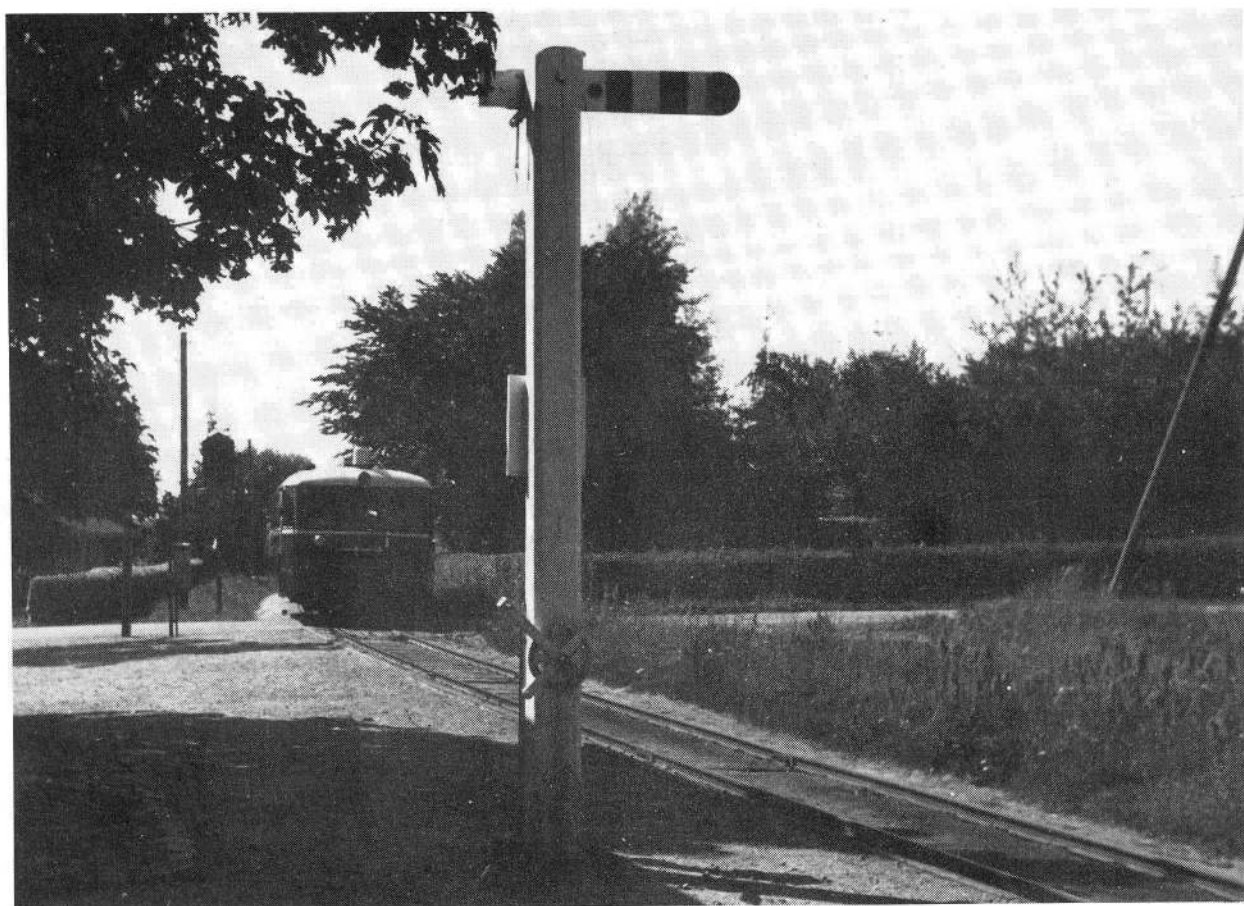
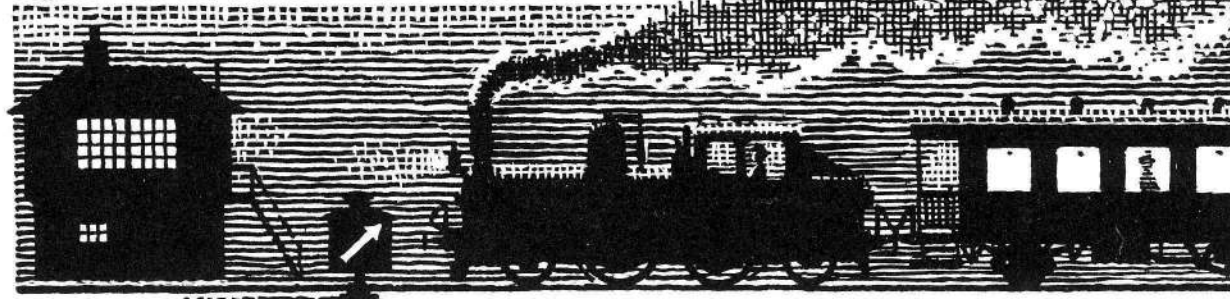


# SIGNALPOSTEN



**19** **SIGNALPOSTEN**  
årgang **1983**

dec., nr. **4**

# 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  
Tlf. 01 - 71 79 03

## REPRODUKTION:

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

## TRYK & BOGBINDING:

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

## ANNONCEKSPEDITION:

Morten Hansted  
Bistrupgårdsvej 21, 2860 Birkerød.  
Tlf. 02 - 81 24 26

19. ÅRGANG - NUMMER 4

DECEMBER 1983

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, HOJ	
Sporplaner og Løst og fast	139
Klubnyt	152
Vore Færgeoverfarter:	
Storebælt 1883-1983, 1.del	153
Nyt museum i Korsør	163
ADAMS hjørne. Vi bygger QR	164
Vi Bygger: MO i HO	169
- - Ganske alm. huse	174
- - VG 600 mm i HO..	177
En sporplan	179
De gode gamle dage	180
Litteratur	182
Postkort efter mit hjerte	183

Forsidebilledet: DBJ, Nylars med SM 31, 5/8 1968.

Foto: Jens Stensgaard.

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

PRIS: 19. årgang 1983:  
Kr. 96,- incl. 22% moms.

Kære læser!

Min vigtigste opgave i denne spalte i dette nummer (der er det sidste i 19. årgang) er at klargøre for alle abonnenter

1. at det nu er tiden, hvor ham dem umættelige udgiver og redaktør af SIGNALPOSTEN atter engang skal til at snakke om det mest trivielle: PENGE,
2. at disse penge faktisk er nødvendige og uundværlige for at SIGNALPOSTEN kan udgives,
3. at redaktøren har gjort op med sig selv - dog efter megen granskning i regnskaberne, at han vil "nøjes med" at lade abonnementsprisen stige med 4% (man er vel solidarisk!),
4. at 20. årgang således vil koste kr. 100,- for et årsabonnement, bestående af 4 numre og ialt på omkring 200 sider,
5. at redaktøren og kassereren særdeles gerne ser at dette beløb indbetales særdeles snarest,
6. at der til dette formål vil blive fremsendt et girokort separat cirka samtidig med at dette nummer fremkommer via Avispostkontoret,
7. at redaktionskomiteen særdeles gerne ser bagsiden af omhandlede girokort benyttet til ris (eller ros) og meddelelse af gode forslag m.m. eventuelt
8. at man, såfremt man måtte have nænnet at træffe den uforståelige beslutning: ikke at ville forny abonnementet, da vil ofre et brevkort til redaktøren med meddelelse herom.

Overgangen til udsendelse af SIGNALPOSTEN som postadresse-ret blad gennem Avispostkontoret er tilsyneladende forløbet gnidningsløst. Jeg har i hvert fald kun fået et par reklamationer (som jeg plejer), men det kan jo være, at jeg bliver belært om noget andet på bagsiden af girokortene i de kommende uger.

Omlægningen giver en besparelse på forsendelsesomkostningerne på næsten 50%, hvilken besparelse er særdeles behagelig for redaktøren/regnskabsføreren også fordi det desværre viste sig, at de optimistiske forhåbninger om en aflastning ved hjælp af annonceindtægter beklageligvis ikke viste sig at holde stik.

## Nyt Fra Redaktionen

Vort budget må derfor (som tilforn) lægges efter princippet at abonnenternes indbetalinger skal dække bladets udgifter - altså, at vi udsender så mange sider som vi får abonnentindbetalinger til.

Forlaget har rent faktisk ligget stille igennem lang tid. Der har kun været ganske få bestillinger og dermed indtægter, og det har derfor lange udsigter med at nå den kapital som er nødvendig for nye udgivelser.

Skulle der være nogen, der er i tvivl om, hvilke udmærkede (og billige) titler, der er til købs, så se venligst 19. årgang nummer 1 - næstsidste side!

Som det vil kunne forstås af de ovenstående udgydelser, vil SIGNALPOSTEN atter udkomme i 1984 med 20. årgang. Redaktøren skal ikke klage over stofmangel, men vil alligevel opfordre mulige skribenter til at sende stof til bladet. Det giver mulighed for at komponere et godt - men nok ikke bedre - blad!

Næste nummer vil udkomme sidst i februar måned 1984. På genhør og i mellemtiden ønskes alle

EN RIGTIG GLÆDELIG JUL  
OG ET GODT NYTÅR!

Holtrup

# Nedlagte Baner

## KOMMENTARER TIL SPORPLANERNE FOR HOJ

Da vi ikke har fundet hverken sporplaner eller fotos i nævneværdigt omfang fra banens første år, er de her bragte stations- og sporplaner udarbejdet hovedsagelig efter et stort billedmateriale fra 1960'erne, og meget kan have forandret sig i de ca. 60 år, banen havde været i drift, da billederne blev taget. Af de 7 "rigtige" stationer fra banens start var 2 helt nedlagt, bygningerne bortsolgt og læssespor fjernet, mens et trinbræt i stedet var oprettet tæt ved den tidligere station. Her tænkes på Torupvolde og Bilsbæk.

Fire tidligere holdepladser med billetsalg: Horsens Havn, Elbæk Strandskov, Oldrup og Drammelsbæk var ligeledes reduceret til trinbrætter, mens der i øvrigt har været et skiftende antal trinbrætter på ruten - særlig efter motoriseringen i 1920'erne. P. Thomassen hævder at der ialt har været ikke mindre end 14 standsningssteder mellem Horsens DSB og Haldrup station, dog ikke alle på én gang. Så mange har jeg ikke fundet, og det her gengivne antal er altså ret vilkårligt og nummereringen blot mit eget forsøg på at holde rede på rækkefølgen, og til henvisningsbrug.

Sporplaner for Horsens DSB, hvorfra HOJ udgik, findes i SP 2/82, siderne 55 og 56, og det skal lige bemærkes, at der er

en fejl på planen side 56: Sønderbrogades trinbræts nordre perron var for tog TIL Odder, den søndre for tog FRA Odder, idet togene skulle holde FØR vejkrydsningen af sikkerhedsmæssige grunde.

Sporplanen for HOJs godsstation er en komprimeret udgave af den originale sporplan fra banens åbning, og det bemærkes at de mange spor efterhånden fjernedes, da HOJ i begyndelsen af 1950'erne fik en ny remise ved siden af HJJ's på DSBs sydøstlige terræn, og da der her anlagdes et antal opstillingsspor for HOJ og HJJ i fællesskab. Iflg. Jens Bruun-Petersen var der stadig spor til HOJs gamle remise ved "Flasken" i 1959, men fotos viser, at de var fjernet i 1964/65, så kun visse private sidespor endnu lå der til banens lukning i 1967.

De 7 stationer: Bygnings-skitserne er alle tegnet i samme størrelsesforhold (fra min hånd i 1:1000), og placeringen af Hovedbygning (H), Udhus (U) og Varehus (V) er holdt i samme forhold. Derimod er spornettet tegnet på "lurenkig" og må kun opfattes som principskitser, og andre bygninger, ramper etc er IKKE tegnet i det rette forhold. Spornettet er jævnt tegnet i alt for lille målestok i længden, bl.a. af pladshensyn, men også fordi de virkelige mål ikke kendes, hvorimod det har været muligt at tælle mursten og tagplader på alle stationsbygningerne - og som

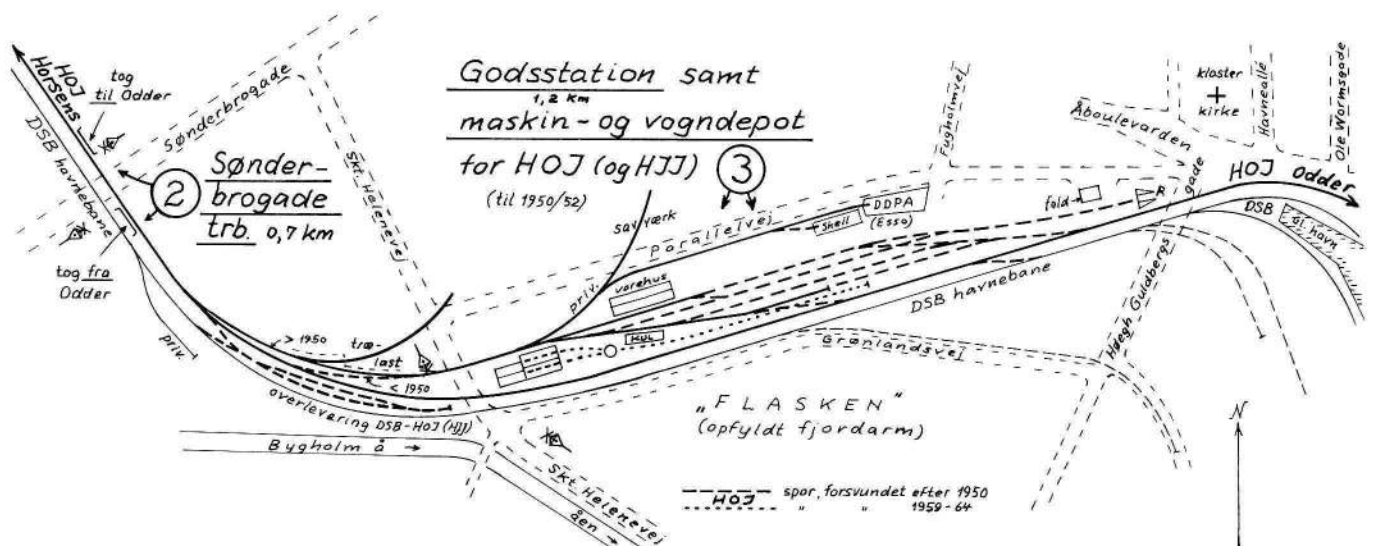
kontrol haves en originaltegning af Frøstrup station på TFJ - den var nemlig blot en spejlvendt udgave af Falling station på HOJ!

De 7 stationsbygninger var alle tegnet af DSBs overarkitekt Wenck, og de forskellige typer går da også igen med større eller mindre modifikationer mange steder i landet, Torupvolde/Bilsbæk-typen således i Nybo st. på Viborg-Herning banen - eller på mange af VNJs stationer, f.eks. Hyllerlev, idet bygningerne dog ved VNJ har halvvalmet tag mod gavlene, og udhusene er mere primitive.

Den almindeligste HOJ-type (Søvind, Hundslund, Ørting) ses også i Vedde (på HTJ), og flere steder på Hammelbanen (HAJ) fandtes lignende bygninger. Sammenlign også med den let forvoksede udgave: Nærums gamle stationsbygning, der endnu kan ses ved Bystykket i Nærum.

Endelig er Haldrup-typen heller ikke enestående, idet f.eks. Outrup station på VNJ er syet efter samme læst, bortset fra det halv-valmede gavltag.

Ved Torupvolde har der formentlig været et læsse- og/eller omløbsspor, ligesom der iflg. et gammelt billede har været det i Bilsbæk, og begge steder har der vel også været et varehus, men heraf sås i 1960'erne ingen rester, hvorimod udhuset, såvel som hovedbygningen begge steder var velbevarede og i det



ydre så godt som uændrede, trods de 60 år på bagen.

Bygningerne ved de 7 stationer er i øvrigt kun undergået få, synlige ændringer i banens levetid, men vi kan dog bemærke følgende: I Haldrup på perronsiden er den oprindelige, dobbelte fløjdør med sidevinduer erstattet med en mere moderne enkeltjør, og vinduesfagene i siderne muret til. Dørpartiets oprindelige udseende kan dog ses på vejsiden af Falling station i den vestre ende. Et lignende dørfag er også (næsten) bevaret på VNJs Outrup station, idet dog træfyldningerne under vinduerne ved begge sider af dørene her (senere) er blevet erstattet med murværk.

I Falling er en oprindelig enkeltjør med sidevinduer i midterpartiet mod perronen erstattet med et noget "upassende" vindue, der både var for bredt og havde en fra de andre vinduer afvigende sprosse-inddeling. Endvidere havde varehuset sammestid fået påbygget et lavt, ræddeligt bræddeskur ved vestgavlen. Derudover er de egentlige stationsbygninger ikke undergået iøjnefaldende ydre forandringer i hele banens levetid.

Det er påfaldende, at der ikke på en eneste af stationerne fandtes synlige spor af svine- eller kvægfolde, og kun ved Hundslund fandtes noget, som jeg har opfattet som resterne af en siderampe, uden at jeg dog vil æde hatte på dette! Utvivlsomt har sådanne faciliteter været tilstede ved de fleste stationer i banens storhedstid, men de har - på grund af banens ælde - nået at bortsmuldre, inden "vore" billeder blev taget, mens f.eks. de meget nyere folde ved HV og HBS stadig fandtes ved disse baners lukning, omend i mere eller mindre brøstfældig stand!

Murstenshuset ved Oldrup synes at være en privat villa, der måske ikke har haft nogen ferrovial funktion, mens træbygningen formentlig er det gamle billetsalgssted, der da også var udstyret med egenvarme: Bemærk skorstenen! Iflg. Thomassen var det lille varehus i Oldrup IKKE et HOJ-bygværk, men opført af lokale folk. Det var ved banens lukning i meget ringe stand, og havde måske ikke været brugt i mange år.

I Drammelsbæk må den nordligste bygning være HOJs diminutive stationsbygning, der skulle være opført omkring 1915 mens de sydligere tilbygninger må være opført efter stationens nedlæggelse. Det synes at være smede- eller maskinværksteder,

hvoraf den sydligste først er tilkommet i 1965/66.

Kort nord for Drammelsbæk lå HOJs gamle grusgrav, hvortil der tidligere udgik et sidespor på fri bane fra venstrekurven og nordpå mellem Over- og Næder Randlev. Herefter var der ikke flere holdsteder inden Odder.

Sporplanen for Odder er tegnet udelukkende ud fra talrige fotos, og den er IKKE i nogen- somhelst fast målestok - blot en principskitse. På begge sider af sporterrænet vrimler det med mindre og større virksomheder, skure, plankeværker, skrammelbunker m.v., og kun de mest markante er antydnet på skitsen. For ikke at gøre sporplanen alt for lang og smal, har jeg udskilt planen over maskindepotet, der lå nord for Odder å, i en særlig tegning. Depotet er kun forbundet med selve stationens spornet med et enkelt spor, nemlig HHJ's hovedspor, formentlig for at man kunne nøjes med en enkeltsporet bro over åen.

Mens HOJ blev anlagt 1902-04, udvidedes Odder station betydeligt, så der bl.a. kunne blive sporplads til en HOJ-togstamme, ligesom der sørgedes for en lokomotivplads til HOJ ved en udvidelse af remiseanlægget. Det skulle samtidig kunne optage yderligere 2 HHJ-lokomotiver, idet banen i 1904 havde købt ikke mindre end 3 aflagte DSB P-maskiner (Thybanetyper), men til gengæld solgt gamle HHJ nr. 1 til Hammelbanen. Først 1948 suppleredes remisekapaciteten yderligere med en skinnebus-remise i stationens sydende, men den overgik allerede i begyndelsen af 1960-erne til andet formål, da man blev dampdriften kvit.

Odder station udstyredes endvidere allerede i 1904 med noget så moderne som et centralt sporskiftesikringsanlæg - jo, Odder var rigtigt nok blevet en stor station nu!

Endelig aftaltes det mellem HHJ og HOJ, at den udvidede station fremtidig skulle ejes af de to baner i fællesskab "med lige Andele", men det blev HHJ, der udførte stationstjenesten, og HOJ betalte en ikke ubetydelig, årlig tilslutningsafgift til HHJ.

HOJ's tog kørte normalt lige ind i spor I ved selve hovedbygningen, og så var der ikke langt til drejeskiven ved maskindepotet, hvor der også kunne tages kul og vand - og i de senere år også benzin eller dieselolie. Derudover fandtes der i damptiden vandkran lige

syd for perron II ved signalhuset, så både Hou- og Horsensmaskinerne let kunne læske sig her.

I HHJ's jubilæumsskrift fra 1944 ser jeg, at der dengang var følgende private sidespor i Odder:

Andelstørreriet,  
Hads Herred Pakhusforening (foder),  
Christianslund Teglværk,  
Andels-Svineslagteriet,  
Fælleskraftstationen (elværk),  
Gasværket,  
Georg Nielsens korn og foderstof  
Odder Trælasthanhandel.

Heraf var kun de understregede sidespor tilbage i 1960-erne, hvorfra hovedparten af vore billeder stammer. Bemærk, at Georg Nielsen foruden i Odder også havde et ret stort pakhus i Falling, men sporforbindelserne var allerede borte i 1950-erne, og i 1965 var i Odder hele pakhuset forsvundet og erstattet med et moderne industribyggeri.

Teglværks-sporet udgik IKKE fra stationsområdet, men grene- de fra HHJ mod sydvest et par hundrede meter nord for maskindepotet og var således HOJ uvedkommende.

HOJ havde et almindeligt armsignal med en arm for hver kørselsretning på alle de rigtige stationer, men signalerne fjernedes fra Bilsbæk og Torupvolde, da disse stationer nedlagdes. I Hundslund og formentlig i Falling erstattedes armsignalerne i begyndelsen af 1960'erne med fremskudte daglyssignaler. I Falling har jeg dog ikke kunnet se disse på billederne, derfor er de ikke indtegnet på sporplanen.

Ved indkørslen til Odder var der oprindeligt et fremskudt armsignal for hver af banerne HOJ og Odder-Hou. De erstattedes efter krigen med 2 daglyssignaler. Det samme gjaldt formentlig ved indkørslen til Horsens. Ligeledes vides intet om eventuel signaldækning af HOJs godsstation i Horsens, bl.a. fordi stationen allerede var nedlagt, da vore billeder blev taget.

Ved banens trinbrætter var der anbragt den samme type "slikkepind"signaler (tommelfinger-forstærkere), som også kendes fra de andre Horsensbaner. Dog syntes slikkepinden at mangle ved Sønderbrogade og Lindealle.

Kort øst for trinbrættet Strandskoven (8A) møder vi et skilt: 45 km - en fast hastighedsnedsættelse, gældende for en strækning langs stranden, hvor sporet i de seneste år var meget ringe på grund af svig-

tende underbygning med fare for dæmningsskred. Skiltet ved strækningens begyndelse viste mod toget en gul, ligesidet trekant med hvid kant og stående på spidsen. Sort påskrift: "45". Ved strækningens slutning var trekanten set fra toget grøn med hvid kant. Det bemærkes, at banens normale maksimalhastighed i de seneste år (skinnebus-tiden) var sat op til 70 km/h for persontog, men kun tillod 30 km/h for godstog på grund af sporets brøstfældighed. Desværre savner vi fotos fra visse af banens mindre holdesteder, bl.a. den såkaldte "Personstation ved Horsens Havn", der lå omtrent over for toldkammerbygningen. Her lå en mindre træbygning, der rummede både billetsalg og venterum. Denne bygning fjernedes engang i 1950-erne og afløstes af et ejendommeligt zigzag-venteskur: Horsens Havn trinbræt, der an-

bragtes på tomten efter "Stationen".

Billetsalgstedet Elbæk (Strandskov) har vi heller ikke billeder af, men også her lå en let træbygning, der nok blev fjernet kort efter nedlæggelsen af holdestedet i 1926, hvor det blev erstattet med TO trinbrætter: Strandskoven og Brakøre.

Endelig savnes fotos af visse trinbrætter, bl.a. Næset, Brakøre, Aakær og Smedrupvejen. Om sidstnævnte oplyser Guldvang, at det kun eksisterede "en kort tid", hvornår vides ikke her, og der har - som tidligere nævnt - været en del flere holdesteder, hvorom oplysninger beklageligvis savnes.

Visse af banens trinbrætter havde mere eller mindre primitive læskure, men det primitive var uden al diskussion "huset" ved Haldrup Strand. Groth antyder, at det kan have været styrehuset fra en fiske-

båd, men et nærmere studium af de foreliggende fotos viser med sikkerhed, at det faktisk VAR et afdanket bremsehus fra en lukket godsvogn - det bar sågar stadig mærker og skruehuller fra de håndbøjler, det var udstyret med i sin godsvogn-tid! Ganske lignende publikum-fornærmelser fandtes på HBS ved Lille Davdingvej og Rodvigsballe trinbrætter. Gulvflade 900 x 1150 mm svarende til godt 1 m<sup>2</sup>. Forsigtig! 6 personer - med åben dør og Rexona! (Døren var indadgående).

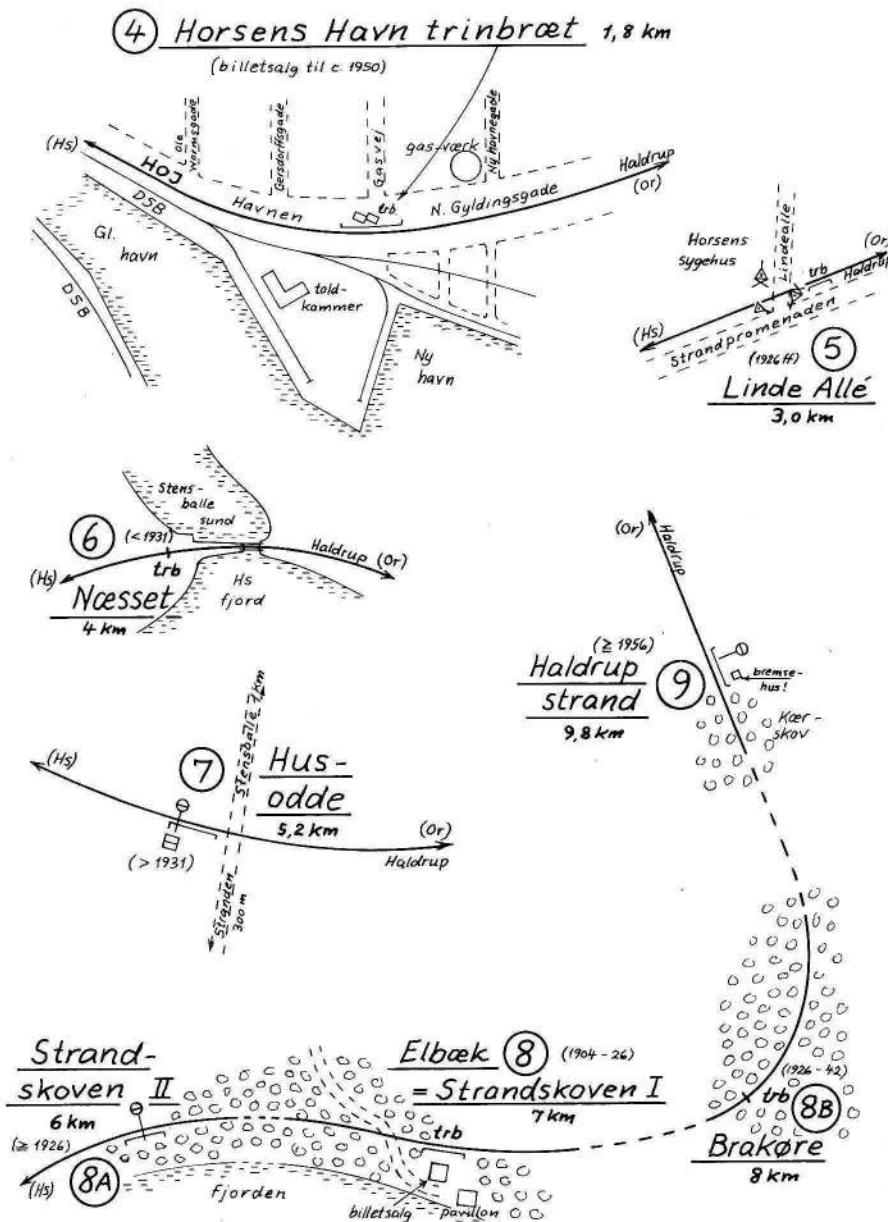
Det skal lige bemærkes, at retningsangivelserne på 4 billeder i SP 4/82 på siderne 156 og 157 er blevet forbyttet, idet "Horsens" er blevet forbyttet med "Odder" i underskrifterne til billederne af Kronholmvejen og Tendrupvejen. Bemærk, at telegrafpælene på hele strækningen stod på syd/øst-siden af banen - eller skal vi sige til højre, set fra Horsens - bortset fra diverse forvirring omkring stationerne, hvor pælene ofte af praktiske grunde skiftede plads, ligesom der her optrådte et virvar af "fremmede" pæle, der forstyrrede billedet.

H. Alkjær

#### LØST OG FAST OM HOJ

Hvis man tænker på hvor vanskeligt det var at rejse eller at få transporteret gods i midten af forrige århundrede, ihvertfald når det skulle foregå på landjorden, er det ikke vanskeligt at forstå, hvorfor man i alle egne af Danmark blev grebet af "jernbanefebren". Da man havde fået bygget de første baner her i landet, og man fik at se, hvilke fordele de egne en bane berørte opnåede, var det ikke så underligt, at man overalt, hvor der var bare den mindste mulighed for det, gjorde ihærdige forsøg på at få en bane bygget i sit eget område.

Forretningsfolk var de fleste steder ivrige fortalere, når det gjaldt om at få oprettet jernbaner, idet de ved et sådant foretagende klart kunne se deres egen fordel. Det blev nemmere at få kunderne til byen, hvilket igen bevirkede, at handelen og omsætningen blev større. Men det var også en fordel, at det gods som kunden ikke selv kunne tage med sig eller de varer, som kunden solgte til de handlende hurtigt og sikkert kunne blive transporteret med de dertil indrettede godsvogne. Det var også langt større



mængder gods og varer, der kunne være på en godsvogn end på en hestetrukken vogn. Det var ikke mange ton, der kunne være på en hestevogn og når man samtidig tænker på den tids veje, skal der ikke megen fantasi til at forstå alle de fordele jernbanen havde i forhold til den hidtidige transportform.

Nu var det selvfølgelig ikke forretning det hele. Også en vis lokalpatriotisme spillede absolut en væsentlig rolle.

I oktober 1868 blev strækningen fra Fredericia til Århus åbnet. Inden da var strækningen mellem Århus og Randers blevet åbnet i 1862. Det var ganske tydeligt at se de fordelene købstæderne - især Århus - fik af de nyåbnede baner. Man var inde i en periode, hvor handelen blomstrede og i de købstæder, som fik deres egen jernbaneforbindelse, havde banerne haft deres store andel i en yderligere blomstrende handel, men ikke nok med det: folk rejste i langt højere grad end det før havde været tilfældet, og rejser bliver efterhånden en ganske almindelig foreteelse for mange mennesker.

Århus var især inde i en god periode, handelsmæssigt set. Det var vel ikke så underligt, at byen søgte at føre successen videre ved at få flere baner til at udgå fra Århus, baner som ganske automatisk ville udvide byens opland. Det var heller ikke mærkeligt, at store forretningsmænd som for eksempel Hans Broge meget aktivt gik ind i forsøgene på at få flere baner til byen.

I 1876 åbnedes strækningen fra Randers til Grenå, hvilket ikke rigtigt faldt i god jord hos de gode forretningsfolk i Århus, idet de ikke uden grund kunne frygte konkurrencen fra Randers, der heller ikke lå på den lade side med hensyn til at styrke handelen. Selv om man var lidt bagefter lykkedes det alligevel dem i Århus at tage et stik hjem, idet man allerede året efter fik åbnet en bane fra Århus til Ryomgård. Da banenettet mod nord nu var så nogenlunde dækket ind, begyndte man i Århus at se sig om efter nye områder, hvor der kunne anlægges en bane.

I området mod sydøst skulle der være muligheder, fandt man ud af. Imidlertid havde anlægget af Randers-Grenå og Århus-Ryomgård ikke været ubetingede succeser. Det var oprindeligt meningen, at de to baner skulle have været private, men på grund af dårlig økonomi - de var begge ved at gå fallit - måtte staten træde til. Efter

mange og til tider heftige diskussioner i rigsdagen lykkedes det i 1881 at få de to baners fremtid sikret, idet staten overtog dem. Det havde været en dyr spøg for aktionærerne, der måtte se halvdelen af deres indskudte kapital gå tabt. Trods disse dystre forhold jernbanemæssigt set, arbejdedes der ihærdigt på at få anlagt en bane mod sydøst, selvom man skulle tro, at de førnævnte baners uheldige økonomiske forhold skulle virke afskrækkende på tanken om anlæg af flere baner i Århusområdet.

Man havde flere linier i tankerne, men det var planen om en bane til Odder, der vandt gehør. Fra Odder ville man have en eventuel bane ført videre til Ørting - og her er det så, at HOJ indirekte kommer ind i billedet - men af grunde som vi ikke her skal komme ind på - vælges Hou istedet som en kommende banes endepunkt.

Hvis man havde valgt Ørting som endepunkt, havde det været ensbetydende med, at man så småt var kommet ind i det opland, der hørte til Horsens.

Forslaget om en bane fra Århus til Ørting via Odder bevirkede ihvertfald, at der kom gang i planerne med hensyn til en jernbane fra Horsens og ud i områderne mod nordøst omkring Odder. Disse planer kunne Horsens selvfølgelig ikke være helt ufølsom over for, idet det var en klar fordel for byen handelsmæssigt set, at udvide sit opland i de egne, hvor en sådan jernbane var blevet foreslået. Der fremkom adskillige forslag med hensyn til linieføringen, men efterhånden fik man reduceret dem til tre.

1. Fra Horsens til Bovlstrup via Gylling.
2. Fra Horsens til Odder, igen via Gylling - byen, der ingen jernbane fik alligevel, men som først en snes år efter HOJ's åbning endeligt opgav håbet, og
3. Fra Horsens til Odder via Falling og Ørting.

Det var resultatet af 20 års arbejde, der lå i forslagene om disse tre strækninger. På et møde i maj 1899 blev disse tre forslag nærmere drøftet, og det viste sig da, at der så afgjort var flertal for forslag nr. 3. Man ville ikke svigte Gylling, så man fik tilføjet, at der skulle bygges det man kaldte en "diminutiv sidebane til Gylling". Gylling fik som nævnt aldrig sin bane, men i adskillige år efter HOJ's åbning var der altså kræfter igang, der forsøgte at få banen til byen. Tilhængerne af denne plan blev dog færre og færre i takt med

HOJ's dårligere og dårligere økonomi.

Det er vel ikke stedet her at komme ind på de meget spægede politiske forhold, som herskede i Danmark fra 1885-94, da Estrup var regeringschef. I disse år var det næsten umuligt at få gennemført nogle egentlige love, deriblandt de ønskede love om anlæg af jernbaner rundt om i landet. For at stoppe de foreløbige finanslove som højreregeringen gennemførte i denne periode, lykkedes det i 1894 med lovene om anlæg af en helt utrolig mængde baner, hovedsagelig privatbaner, som løftestang, at få ende på provisorietiden. Ved princippet: jeg går med til den foreslåede jernbane, hvis min kreds også får sin, lykkedes det at få en vis samling af partierne, hvilket igen smittede af på det øvrige folketingsarbejde, så andre love også kunne gennemføres.

Ved loven af 8. maj 1894 blev der vedtaget anlæg af 9 baner til DSB og 29 private baner. I denne eller rettere disse love vil man lede forgæves efter en bane fra Horsens til Odder, hvis linieføring man på det tidspunkt ikke var enig om. Men alligevel kom HOJ med i lovsamlingen, selvom det skete på et lidt senere tidspunkt. Det lykkedes at få anlægget af denne bane med som et tillæg til 8. maj-loven. I denne lov fik man samtidig klaret et andet problem. Hidtil havde der været forskellige regler, når der skulle anlægges en privatbane. Nu får man ensartede regler med hensyn til de betingelser, staten kræver ved bygning af disse baner. Da HOJ nu var kommet med i lovkomplekset, var der altså nu mulighed for anlæg af banen.

Nu bliver forslaget om anlæg af en jernbane fra Horsens til Odder fremsat af en række af egnens folketingsmænd i rigsdagssamlingen 1899/1900. I forvejen havde de interesserede kommuner afgivet tilsagn om et garantibeløb på ca. 775.000 kr. Forslaget blev ret godt modtaget og blev endelig vedtaget som lov i marts 1900. I denne lov, der selvfølgelig omfatter strækningen Horsens-Odder, er der også strækningen eller rettere sidebanen til Gylling. Imidlertid vil ministeriet ikke imødekomme kravet om, at denne "diminutive" sidebane skal have lige så mange tog som hovedstrækningen. Et nyt forslag bliver fremsat, hvor sidebanen opgives. Dette forslag bliver vedtaget som lov af 20. marts 1903.

På dette tidspunkt havde Horsens allerede ret gode jernbaneforbindelser med en stor del af sit opland. I de områder hvor der ikke var jernbane altså bl.a. i nordøst, opret holdt man forbindelsen med disse egne ved hjælp af dagvogne. I en periode - 1890 - havde man ikke mindre end 14 ruter. Bortset fra tirsdage havde man ellers en daglig forbindelse med Odder, hvortil man ankom fra Horsens kl. 11 og returnerede igen kl. 5½ eftermiddag, som det hed dengang. Nye jernbaner kommer til og i 1903 er der kun 7 dagvognsruter tilbage. Nu kører man kun fire gange om ugen til Odder, til gengæld havde Gylling nu fået sin egen dagvogn. I det hele taget kan man sige, at Horsens var lidt af et trafikknudepunkt, også når det gjaldt skibsforbindelser. To gange om ugen havde man dampskibsforbindelse med København og en gang hver uge

havde man forbindelse med Newcastle. Foruden havde man ofte dampskibsforbindelse til Samsø, Alrø, Hjarnø og Snaptun med to lokale dampskibe. Om søndagen foretog skibene turisme. En af bådene fungerede endvidere som bugserbåd og om vinteren under isforhold som isbryder, så sig ikke, at der ikke skete noget, rent trafikalt, i Horsens og omegn.

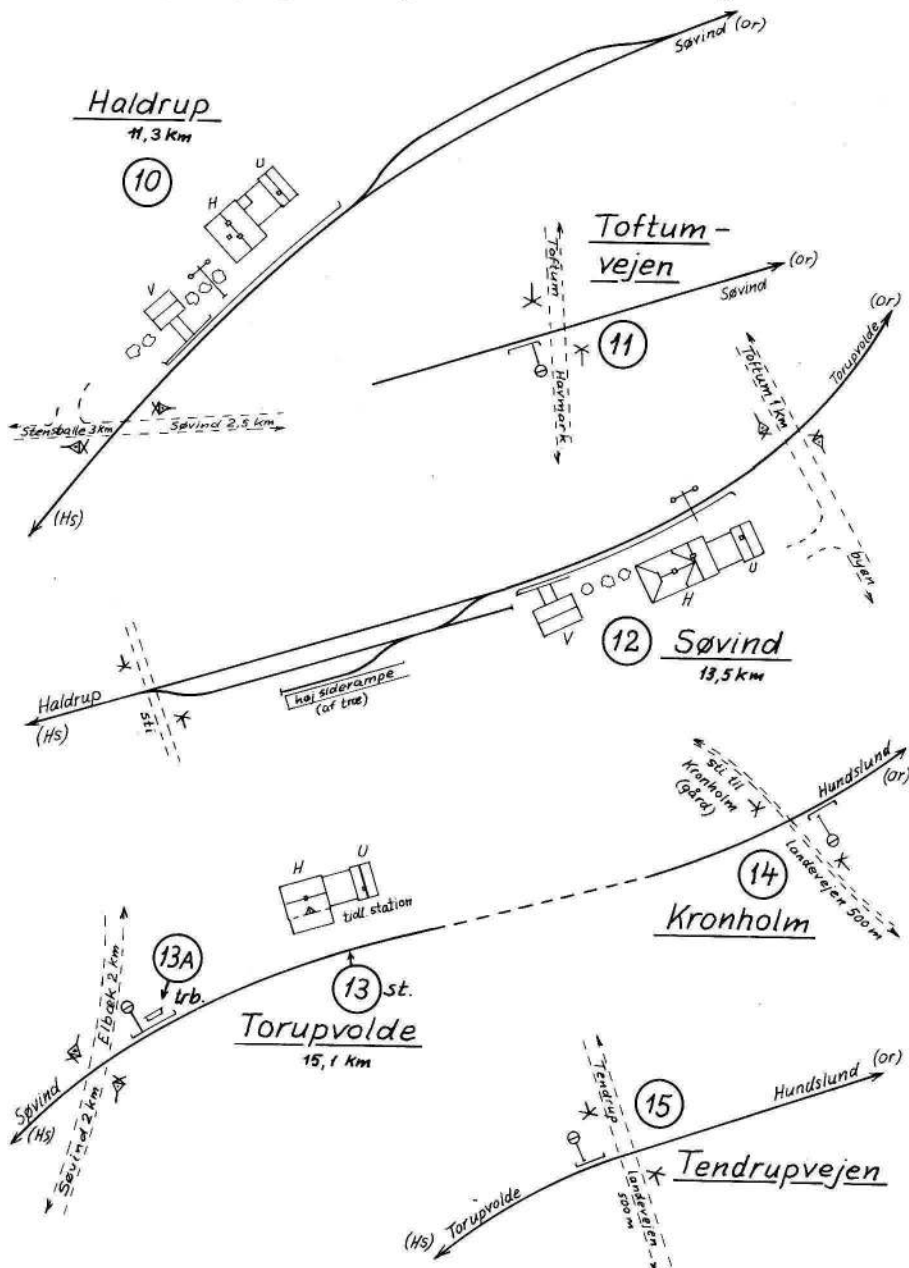
Men lad os vende tilbage til HOJ efter dette "sidespor". Da loven om anlægget af banen nu er vedtaget og man også er blevet klar over linieføringen, forlanger ministeriet for offentlige arbejder, at der bliver nedsat en taksationskommission. Samtidig får Horsens byråd tilladelse af indenrigsministeriet til at optage et lån på 231.215 kr., som byen skal bruge som tilskud til anlægget af banen.

Så snart eneretsbevillingen var givet den 24. juni 1901, blev de nødvendige udstiknin-

ger i marken foretaget, men selvfølgelig også opmålinger og andre forberedende arbejder med henblik på, at man i løbet af efteråret og vinteren kunne udbyde de forskellige entrepriser. Det egentlige arbejde med selve bygningen af banen kunne så påbegyndes i det tidlige forår 1902.

Der er nedsat et forretningsudvalg for banen, og dets opgave er bl.a. andet at få kommunerne til så hurtigt som muligt at indbetale de lovede tilskud. I Horsens optager den kommende bane sindene stærkt. En gruppe ønsker, at HOJ får person- og godsbanegård ved havnen, og af den grund foretages der en underskriftindsamling. 1442 borgere underskriver en erklæring om, at de ønsker, at HOJ får station ved havnen, eller sagt på en anden måde, at banen får endestation i havneområdet, og altså ikke som de tre øvrige privatbaner i Horsens på (HJJ) eller ved statsbanestationen (HTJ og HBJ). Byrådet kan ikke sidde en sådan henvendelse overhørig og der ned sættes et udvalg, der skal se på sagen. Resultatet er bekendt; HOJ får hovedstation ved havnen, en afgørelse, der i det lange løb viser sig at være mindre heldig. Et flertal i byrådet er vel nok interesseret i den ønskede løsning, men man er dog klar over, at DSB kan man ikke undvære. Af den grund retter man henvendelse til statsbanerne med ønsket om at få lov til at benytte havnesporet "på en mindre strækning" således at HOJ kan få forbindelse med "storebroder". DSB svarer hverken nej eller ja, men henviser spørgsmålet til kommissarius for HOJ.

Den 22. oktober 1901 finder det første vigtige møde sted på statsbanestationen, hvor besigtigelses- og ekspropriationskommissionen fremkommer med eksakte planer om HOJ. Man beskæftiger sig med banens krydsning med offentlige veje, stigningsforhold, planum m.m., som i det store og hele ikke afveg fra den praksis man normalt fulgte for andre normalsporede privatbaner. Men også spørgsmålet om den ønskede station i havnen blev taget op til drøftelse. Kommissionens stilling til dette spørgsmål gik i korthed ud på, at man går ind for at der bliver bygget en særlig godsstation ved havnen, men man ønsker, at der bliver bygget en særlig bygning - på statsbanestationen - hvorfra HOJ's persontrafik kan betjenes. Dette sidste ønske kan DSB ikke tilslutte sig, idet man henviser til de meget trange forhold, der



hersker på stationen. HJJ, der også deltager i mødet, kommer med forslag om, at der foretages en ombygning på statsbanestationen af sporarealerne, således at HJJ ikke stilles ringere ved en eventuel optagelse af HOJ på stationen. Efter lange og til tider drøje forhandlinger fremkom DSB med følgende forslag, som Horsens byråd vel nok selv ønskede: at HOJ fik både person- og godsstation i havnen. De gennemgående rejser kunne så ekspederes fra spor- og perronanlæggene syd for statsbanernes hovedbygning. Dette forslag fulgte man. I det hele taget går bølgerne til tiden højt i det lille samfund her i 1901. Tidligere på året har de implicerede kommuner og de to amter, HOJ berører, været ret uenige om de tilskud, der skal ydes til banen. Årsagen er, at man jo har strøget sidebanen til Gylling, hvilket man mener kræver ændrede tilskud. Efter igen lange og drøje forhandlinger falder brikkerne også til sidst på plads her.

En mængde gøremål finder sted i forbindelse med bygningen af banen. Henimod 1904 er man nået så langt, at der kan foretages status over, hvad HOJ vil koste. Desværre viser det sig, at den bliver langt dyrere end beregnet. En medvirkende årsag hertil er, at man har besluttet sig til at bruge sværere skinner end først beregnet. Desuden er ekspropriationsudgifterne blevet langt større end man i starten havde forventet. Ændringer af linien foretaget af besigtigelseskommissionen ved Hundslund station og ved via-dukten ved Bilsbæk bevirker en yderligere fordyrelse. Ejendommeligt nok tager kommunerne udgiftsstigningerne forholdsvis pænt og betaler uden at lave alt for meget vrøvl. Trods disse besværligheder og forøvrigt en hel del andre, skrider arbejdet frem og den 14. maj 1904 tages banen i brug for "almindelig trafik".

Den er 33,6 km lang og efter vore begreber i dag en yderst let bygget bane, hvor den største stigning er 1:77 og mindste krumningsradius 470 m. I Horsens har man en personstation og en "særlig godsstation" i havnen. I den modsatte ende, nemlig i Odder, har man "i alle Henseender Station fælles med Hads-Ning Herreders Jernbane". Fire lokomotiver bygget hos Hannover skal trække vognene. Af dem har man 5 personvogne, 2 post- og personvogne, 2 bagagevogne samt 24 godsvogne. Alt vognmateriellet er bygget hos Scandia. Med dette rullende materiel kla-

rer man sig en lang række år frem i tiden.

Og så er man i gang med den ordinære drift. Den første driftsperiode er kun på 322 dage, men den afsluttes med et ganske pænt overskud, så alle kan være tilfredse. Meget ofte har man på nyanlagte baner vanskeligheder med planum, der ikke altid har sat sig rigtigt, når banen tages i brug. Også på HOJ bliver man udsat for vanskeligheder af denne art. Det alvorligste af slagsen sker nær ved Ørting station, hvor et gennemløb knækker. Dette bevirker, at man ikke har gennemkørende tog i tre dage i november 1904. Med forsinkelser må passagerer og gods udveksles på stedet. Det er måske af samme grund, at Hads-Ning Herreders Jernbanes lokomotiver kører 302 km plantog og 34 km særtog på HOJ? Men også HJJ kører plantog på banen, idet et af denne banes lokomotiver kører 470 km på HOJ. Har man mon haft begyndervanskeligheder med trækraften, så man har været nødt til at hente hjælp på nabobanen?

Forøvrigt beklager HJJ sig over, at antallet af rejsende på denne bane, der plejer at bruge enkelt-billetter gældende som dobbelt-billetter er aftaget. Grunden hertil er formentlig, at HOJ åbnedes for driften i sommeren 1904, og at publikum i Horsens da i høj grad foretog udflugter med den nye bane, konkluderer man på HJJ.

Ser man på HOJ's regnskaber, er der et par poster vi lige vil se lidt nærmere på. For benyttelse af statsbanestationen i Horsens betaler man det første år, der som nævnt kun er på 322 dage, 1.756 kr. I de følgende år udviser denne post på regnskabet en fast udgift på 2.000 kr.

Også for benyttelsen af HHJ's station og remise i Odder må man naturligvis betale - i det første skæve driftsår er beløbet på 4.839 kr. Men i modsætning til afgiften til DSB, er afgiften til privatbanenaboen støt stigende år for år, og ligger betydelig over de beløb, man betaler til statsbanerne. En anden post, som man ikke møder andre steder, er havelån for ansatte, som i årtier frem figurerer i regnskaberne.

Efter det første vel overståede driftsår kan man med tilfredshed notere sig, at driften, bortset fra de tre dages uregelmæssigheder, har fungeret helt regelmæssigt. Der er ikke indtruffet ulykkestilfælde. Det kan vel heller ikke siges at være et ulykkestilfælde, at man har påkørt og dræbt to lam. Man

har altså heller ikke endnu opnået at påkøre biler i Horsens havn, nok fordi der endnu ikke findes så mange af disse køretøjer endnu, men det varer ikke så mange år, før man her får indhentet det forsømte!

I anden driftsperiode er der god fremgang både med hensyn til person- og til godstrafikken men på grund af, at banen har nedsat taksterne for gods stiger indtægterne ikke ret meget. Et privat sidespor oprettes i Horsens havn til Skandinavisk-Amerikansk Petroleum A/S. Også dette år kører et lokomotiv fra HHJ plantog på HOJ, men kun 67 km. Der går nu en række år, hvor HOJ selv klarer hele trafikken med sine fire små lokomotiver.

Det tredje driftsår slutter igen med et pænt driftsoverskud på godt 36.000 kr., men der kommer et surt opstød over, at udgifterne er steget med 2.000 kr.!

Det er særlig udgifterne til driften af Odder station, man synes er steget lidt vel rigeligt nemlig med 1.200 kr. Ja, det var dengang, hvor 1.200 kr. virkelig var mange penge. I stedet for at være betænkelig over dette store beløb, burde man snarere være glad, for sagen er nemlig den, at HHJ og HOJ deler udgifterne i forhold til banernes indtægt ved stationen; altså må HOJ have haft en god indtægtsstigning på denne station, skulle man tro. Men ser man lidt nøjere på regnskaberne viser det sig imidlertid, at banen slet ikke har haft en særlig stor ekstra indtægt og at det kun er driften af Odder station, der er blevet dyrere end beregnet, så det sure opstød er nok alligevel berettiget!

Nogle år senere får personalet på HHJ et nyt lønningsreglement, hvilket bevirker, at afgiften til driften af Odder station stiger en del, noget man på HOJ jo ikke ligefrem er begejstret for.

Men ellers går det ret godt på den lille bane, man har stadig år efter år overskud på driften, selvom et par hårde vintre tærer lidt på udbyttet, og materiellet trænger nu også til nogle større eftersyn hvilket nedsætter overskuddet.

Der er lidt småuheld som på så mange andre baner, men bortset herfra er alt præget af en rolig udvikling, som både banens kunder og banen selv kun kan være tilfredse med.

Så kommer den 13. driftsperiode. Om 13 er et heldigt eller uheldigt tal er jo en smagssag, i dette tilfælde må det siges, at for HOJ er det ikke så heldigt. For første gang har ba-



nen underskud, og i resten af banens levetid må det desværre konstateres, at underskud på driften er et stadigt tilbagevendende fænomen, bortset fra et par enkelte år.

Driftsunderskuddet er på 8.436 kr. I virkeligheden bliver underskuddet 1.029 kr. større og kommer altså op på 9.465 kr. Årsagen hertil er, at alle fire Horsens privatbaner har fælles driftsbestyrer, og af den grund skal alle baner være med til at betale tantieme til driftsbestyreren og HOJ's andel er 1.029 kr., som så må tages fra banens aktiver. Det er midt under 1. verdenskrig, og banen angiver som en af årsagerne til underskuddet de meget høje kulpriser. En streng vinter bevirker også store udgifter til snerydning. En ekstraordinær udgift til reparation af et lokomotiv og 2 personvogne gør ikke sagen bedre. Årsagen her-

til er en kraftig storm i december 1916. Nogle vogne bliver af stormen ført ud over frispormærket i Odder, hvad man uheldigvis ikke bemærker på stationen. Da tog 7 kommer til Odder, påkører toget vognene ret voldsomt. Lokomotivet og personvognene bliver en del beskadiget, men til alt held kommer ingen rejssende eller noget af personalet noget til.

I samme driftsår opfører man en stationsbygning i Drammelsbæk, hvor der hidtil kun har været et mindre billetsalgssted.

Også i det følgende driftsår har banen underskud, denne gang næsten 4 gange større end året før, nemlig 35.147 kr. Men i 15. driftsperiode 1918/19 ændrer man lettet op, idet der igen er et overskud på næsten 23.000 kr. I dette driftsår opfører man et tørveskur på godsstationen i Horsens og årsagen hertil er

den, at man er begyndt at køre med tørv som brændsel i lokomotiverne, både fordi dette brændsel er billigere, men også fordi der stadig er vanskeligheder med at få kul nok. Årsforbruget af kul ligger på ca. 1.200 t.

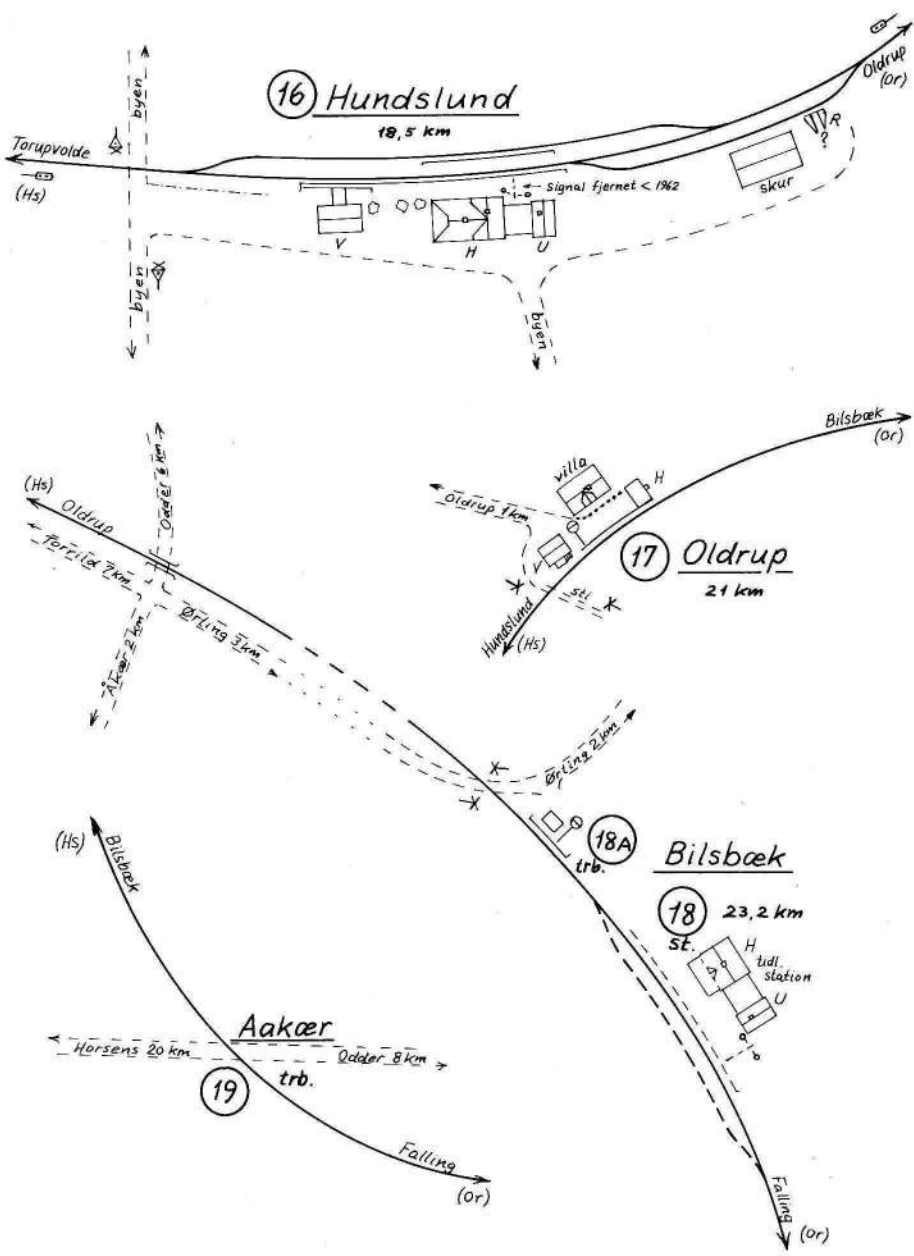
I 15. driftsperiode bruger man kun 705 t kul, men til gengæld godt 671 t tørv, altså vægtmæssigt næsten halvdelen af forbruget. Også statsbanerne manglede brændsel under første verdenskrig, og derfor indledte man forsøg med fyring med tørv. Af den grund udrustede man K 585 med noget, der vel nærmest kan sammenlignes med en prærieskorsten, altså af den type, der sad på amerikanske lokomotiver. Når K 585 fik en sådan skorsten, var grunden, at fyring med tørv gav en utrolig mængde gnister - når der endelig var kommet ild i brændslet!

DSB opgav ret hurtigt forsøgene med tørv som brændsel. Men det gjorde HOJ altså ikke. Om man på banen har ombygget lokomotivernes skorsten ligesom hos DSB, ved jeg ikke, men det må ihvertfald have været en hård tørv for fyrbøderen at skovle alle de tørv ind i fyret. Der blev brugt adskillige flere kg pr. indfyring end når man brugte kul. At HOJ har brugt og i det hele taget har kunnet bruge tørv i modsætning til DSB, er grunden nok den, at man på privatbanen har kørt med langt mindre tog (og har haft bedre tid!). Også det næste driftsår bruger man på HOJ tørv, men nu "kun" 512 t mod 770 t kul.

Det er ikke særlig opmuntrende at tale om underskud på privatbaner, men ligesom så mange andre baner kører HOJ nu for det meste med ret store underskud. I det 17. driftsår (1920/21) er banen ude i så store vanskeligheder, at man indskrænker toggangen drastisk. De rejsendes antal går ned med ikke mindre end 33%, mens mængden af gods tilsvarende går ned med 10%. I månederne maj og juni kører man kun to tog i hver retning daglig. Gerne ved kun at have to tog daglig viser sig at være så store, at man igen fra 1. juli får tre togpar daglig.

Og så foretager man et meget usædvanligt skridt, jeg tror ikke, at noget tilsvarende nogensinde har fundet sted på andre privatbaner.

Fra 1. oktober 1920 og driftsåret ud bliver en stor del af banens trafik kørt af HHJ's materiel og personale. Til gengæld anvendtes en del af HOJ's materiel og personale på HHJ.



Samtidig bruger man i meget stor udstrækning tørvefyring. Disse foranstaltninger bringer i denne periode udgifterne betydeligt ned, men ikke desto mindre bliver underskuddet 79.847 kr. På HOJ har lokomotiverne dette driftsår kørt ialt 44.737 km, heraf har man kørt 5.585 km på HHJ. Man har brugt 295 t kul og ikke mindre end 1.758 t tørv. Til gengæld har HHJ's lokomotiver kørt 31.862 km på HOJ. Det er ikke vanskeligt at forstå, at banen er ude i en meget kritisk periode. Det kan både være deprimierende og trivielt at høre om underskud, men for HOJ vil det vist ikke kunne undgås at berøre dette emne nogle gange endnu.

Som så mange andre privatbaner leder man med lys og lygte efter redning, og redningen mener man at kunne finde ved at indføre motormateriel. Man ansøger derfor de implicerede kommuner om garanti til køb af en motorvogn. En sådan motorvogn koster ca. 50.000 kr. Kommunerne stiller den nødvendige garanti til købet af motorvognen, og den indsættes i driften den 5. marts 1925. Det var De forenede Automobilfabrikker i Odense, der leverede køretøjet. I det første hele driftsår, det 22., kører motorvognen 59.114 km af de ialt kørte 130.451 km. I januar 1926 ventede man i fire timer på motorvognens ankomst til Horsens. Årsagen til forsinkelsen var isslag på skinnerne i Brakøre skov, hvor vognen, som banen udtrykker sig, "sad fast"

Men tro ikke, at banen følte sig reddet med det nye vidunders ankomst, så vi går lidt tilbage i tiden, nemlig til 29. juni 1925. På denne dag havde HOJ indkaldt repræsentanter fra de kommuner, som er andelshavere i jernbaneselskabet på "Hejmdal" i Horsens kl. 2 3/4 eftermiddag. Det banen ønskede var en forhandling om en eventuel standsning af banens drift. Man var altså klar til på HOJ at drage konsekvensen af det dårlige økonomiske resultat banen kunne møde frem med. Mødet blev afholdt som planlagt, men banen standsede ikke denne gang, idet mødets deltagere besluttede, at banens drift skulle opretholdes. Nu kunne man tro at alt tilsyneladende var godt. Men i november 1925 beklager banen sig over, at der er flere kommuner, der nægter at betale deres del af driftsunderskuddet. Man ønsker fra HOJ's side at benytte de resterende 65.000 kr. af det lån man optog til køb af en motorvogn mere. Horsens by sætter i den anledning ba-

nen stolen for døren og siger: "Horsens Byraad maa fastholde, at Banens Driftsunderskud dækkes af den i Behold værende Del af Laanet af 1924, og kan hverken yde sin Garanti for nye Laan eller yde direkte Tilskud til Banens Drift, før de formeldte 65.000 Kr. er anvendt".

Som man sikkert kan forstå, går det mildest talt ikke særlig godt rent økonomisk på HOJ. En anden ting, der viser, at banen ikke har alt for meget at køre med, er driftsmateriellets udvikling. Bortset fra den før omtalte motorvogn, anskaffer banen ikke nye vogne bortset fra 2 lukkede godsvogne i 1911. Man klarer sig altså med det materiel, man anskaffede ved åbningen. De fleste andre privatbaner plejer dog at udvide deres kørende materiel betydelig mere.

Driftsåret 1927/28 bør nævnes, for i den 24. driftsperiode har banen overskud, nemlig 128,22 kr. og det til trods for tilbagegang for både passagerer og gods. Der er altså alligevel ikke meget at råbe hurra for. Det er ikke de store ting der sker på banen. Først i marts 1929 i forbindelse med at man skal til at tage den nye statsbanestation i Horsens i brug sker der noget. HOJ er ikke tilfreds med sin havnestation hverken for personbefordringens eller godsets vedkommende. Man benytter lejligheden til at komme med et "surt opstød", idet man pointerer, at den nuværende ordening har mangler, ja endda mange. Dette er statsbanernes skyld, siger man, for man kunne ikke formå DSB til at lade Horsens statsbanestation være station for banen i Horsens. Statsbanestationen var for lille, sagde statsbanerne. Sidstnævnte var nu ikke helt usandt, men på den anden side var Horsens by og HOJ dengang ikke helt utilbøjelig til at mene at det var lidt af en fordel at have en selvstændig station i havnen, men selvfølgelig har man da lov til at skifte mening især når det viser sig, at ordeningen ikke er så god som ventet.

Da man gik i gang med at bygge den nye station i Horsens, gik HOJ's bestyrelse straks igang med forhandlinger om tilslutning på den nye station. Fra banens side lægger man ikke skjul på, at de krav "storebror" stiller for at en optagelse kan blive mulig er ganske utilbørlige. Da statsbanerne tilsyneladende hverken var til at hugge eller stikke i, fik banestyrelsen den gode ide at henvende sig til ministeriet for

offentlige arbejder om støtte til sagens gennemførelse. Ministeriet vil hjælpe banen, idet det vil søge en bevilling på finansloven på 70.000 kr., der kunne anvendes til udvidelse af aktiekapitalen, der samtidig skal udvides med andre 70.000 kr. tegnet af de i banen interesserede kommuner. For de 140.000 kr. der nu bliver til rådighed, kan man udføre de anlæg, der er nødvendige for at Horsens statsbanestation vil kunne blive station for HOJ. For det samme beløb vil banen enten kunne udvide havnestationen eller eventuelt flytte den. Hvis HOJ nedlægger havnestationen vil man kunne nedbringe de årlige udgifter med 10.000 kr. Men ministeriet sætter dog en betingelse, idet man kræver, at de såkaldt interesserede kommuner skal garantere for banens drift i de første fem driftsår. At det går skidt med banen viser banebestyrelsens holdning til ministeriets forlangende, for den mener ikke at kunne anbefale kommunerne at tiltræde ministeriets betingelser. I stedet foreslår man at kommunerne garanterer for dækning af banens eventuelle underskud i de første fem driftsår, dog ikke ud over et beløb på 70.000 kr. Det er vist lidt svært at se forskellen på ministeriets forlangende og det banen foreslår. Når det går så dårligt for banen er det også lidt vanskeligt at se, hvorfor man så absolut vil søge optagelse på den nye Horsens statsbanestation, når man dårlig nok tør garantere for driften i de fem år.

Også denne gang rider HOJ stormen af, idet Horsens by og de andre interesserede parter - altså kommunerne - går ind for banens videre drift, selvom det ikke skal skjules, at enkelte kommuner har deres tvivl om det rimelige i, at banen fortsætter sin eksistens. HOJ bliver optaget på statsbanestationen og personstationen i havnen fortsætter med at eksistere, nu som en almindelig gennemgangsstation. Godsstationen opretholdes ligeledes indtil videre.

Underskuddene fortsætter og for at nedsætte driftsudgifterne og spare på den dyre lokomotivdrift anskaffer man i 1932 benzinmotorvogn nr. 2, ligeledes købt i Odense; den yder lidt flere hk end nr. 1. Sagen om motorvognen går helt tilbage til april 1930, idet ministeriet for offentlige arbejder tilbyder økonomisk støtte til modernisering af privatbanerne. Det kan forventes, at staten vil yde halvdelen mens restbeløbet må

tilvejebringes af de interesserede kommuner.

HOJ ønsker i første omgang et beløb på 240.000 kr. I begyndelsen af 1931 er spørgsmålet blevet drøftet i de interesserede kommuner, hvor det viser sig, at ihvertfald Gangsted-Søvind sogneråd nægter at deltage i udgifterne, der her er tale om. Dette får Horsens byråd til at erklære, at det ikke er særlig interesseret i baneselskabets drift, og at byen af den grund under ingen omstændigheder vil påtage sig nogen større andel end den forholds-mæssige. Man skal ikke gøre sig falske illusioner om, at Horsens kommune vil betale for andre i banen interesserede kommuner. Jeg skal forskåne læseren for nærmere at komme ind på de utallige skrivelser, der fremkom i forbindelse med sagen.

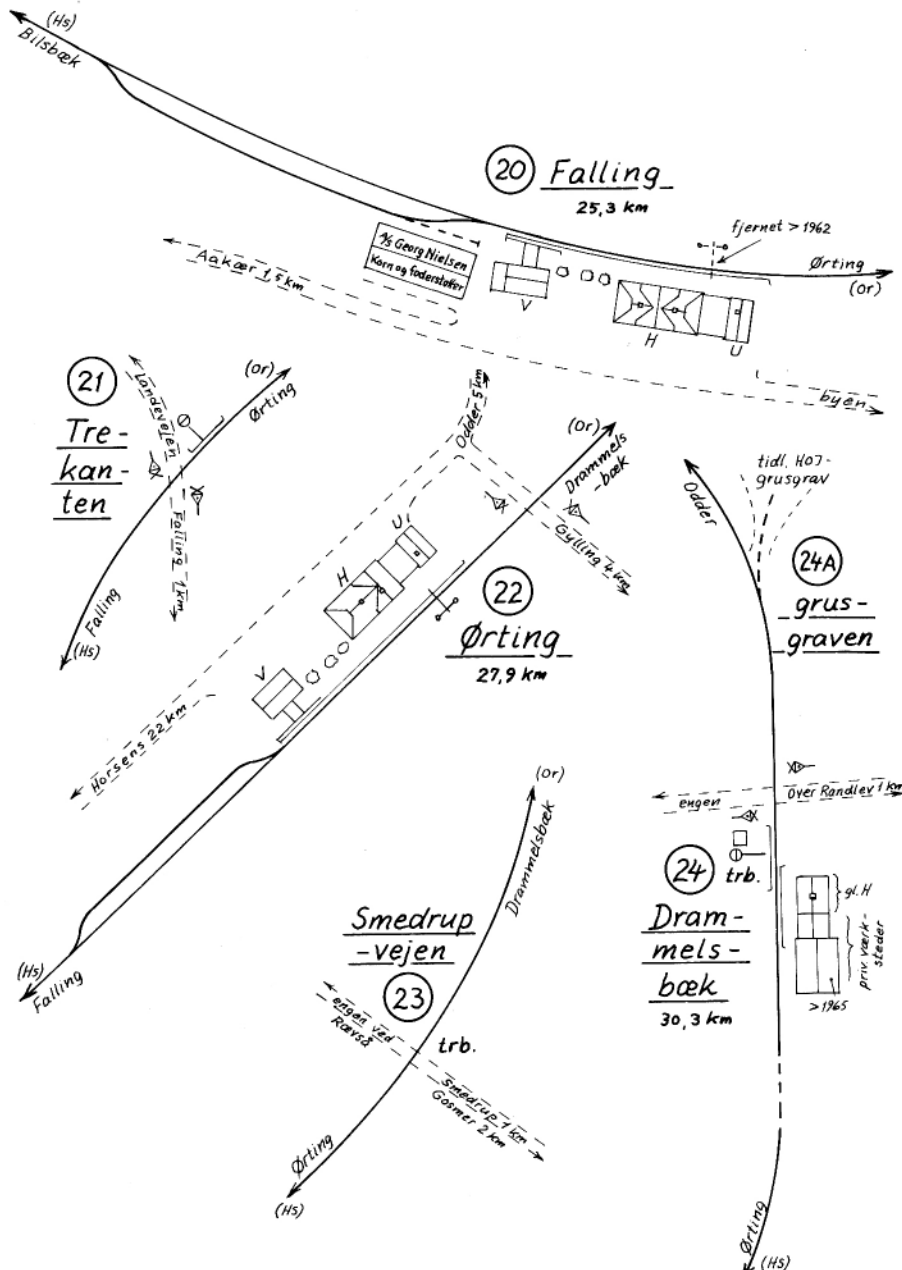
Hertil kom diskussioner om de ting banen skyder ind under moderniseringsønskerne. Ministeriet vil ikke godkende, at den fulde optagelse på Horsens statsbanestation og indretning af kontorer m.v. medtages som modernisering. Man forventer på HOJ at spare 21.000 kr. om året ved den forventede modernisering. Den forventede anskaffelse af en motorvogn har medført afskedigelse af en togfører!!, hvorved der forlods, som banen udtrykker sig, er sparet ca. 3.000 kr. årlig. Når motorvognen sættes i drift forventes der yderligere at kunne spares 9.000 kr. årlig. HOJ er naiv nok til at tro, at man ikke skal betale for vedligeholdelsen af spor og bygninger på Horsens statsbanestation, men her har man gjort regning uden vært. DSB forlanger betaling for disse vedligeholdelsesarbejder,

og dette medfører, at de 9.000 kr. man forventede at spare ved optagelsen på statsbanestationen skrumper ind til kun 5.000 kr. årlig.

De oprindelige 240.000 kr. man regnede med til moderniseringen svinder efterhånden ind til 140.000 kr. Men man får altså den før omtalte motorvogn i forbindelse med det noget reducerede moderniseringsbeløb. En hel del af den øvrige sum anvendes til sporforbedringer. Trods det, at man får den nye motorvogn, kører man stadig med stort underskud. I driftsåret 1933/34 kører motorvognene 101.263 km, mens lokomotiverne kører 34.794 km. Til gengæld stiger den befordrede godsmængde med ikke mindre end 172%, men man skal ikke glæde sig for tidligt. Den store stigning skyldes befordringen af mergel fra Søvind til en desværre meget billig fragt, mens til gengæld Odder Andelssvineslagteri til gode fragter sender langt mindre end sædvanlig.

Det viser sig, at trods det at den befordrede godsmængde som nævnt er steget med 173% er indtægten til gengæld kun steget med 17%. Der har været en lille stigning i antallet af passagerer og driftsåret slutter med et underskud på 21.353 kr. men trods alt en forbedring på godt 10.000 kr. i forhold til året før.

Også det næste driftsår må vi se lidt nærmere på, idet de før nævnte moderniseringsforanstaltninger afsluttes. Og hvad har man så brugt de 140.000 kr. til? Benzinmotorvognen kostede 53.687 kr. Og så sker der minsandten noget med det rullende materiel. Hidtil har passagererne måttet klare sig med petroleumslampernes skær, når det om aftenen var nødvendigt at have lys i kupeerne, nu - efter 34 års forløb - kommer der elektrisk lys i personvognene, hvilket koster godt 18.000 kr. På et punkt er HOJ tidligere på den end storebror DSB, nemlig med hensyn til bremsesystemet. For næsten 7.000 kr. får man trykluftbremse og tilmed forbedret varmesystem i person- og postvogne. Det er uden tvivl HBS og HV der smitter af med hensyn til tryklufften, idet disse to baner ved ombygningen fra smalspor til normalspor anskaffede nyt materiel med dette bremsesystem. En temmelig stor post udviser fornyelse af sveller på godt 48.000 kr., hertil kommer, at der bruges lidt over 6.000 kr. til lasker og skinner. Til udvidelse af havestationen i Horsens anvendes 4.652 kr., og så reparerer man linietelefonanlæg-



get for ca. 1.650 kr. og når man til uforudsete udgifter og administration anvender 711 kr. så er hele moderniseringslånet på de 140.000 kr. spist op. I det samme år sætter man taksterne ned på personbilletterne, hvilket bevirker, at antallet af rejsende stiger med 14,7%. Igen er der stor stigning i transporten af mergel, men det er jo som tidligere nævnt til lave takster. Driftsåret 1934/35 slutter med et underskud på 23.521 kr.

Det var i de år hvor man i perioder daglig kunne se mergeltog, trukket af et af de små damplokomotiver, snegle sig op gennem havnen. Som oftest bestod toget af 10-12 vogne og turen var startet i Søvind, hvor der var liv og glade dage med stor travlhed. Når man i banens sidste år passerede Søvind station, kunne man stadig fornemme, at der herfra var foregået store transporter, selv om losseanlæggene efterhånden nærmest lignede en ruin, men sporene fra dengang var dog stadig bevaret. Indtægterne - skønt fragterne for mergel som nævnt var små - bevirkede, at Søvind kunne fremkomme med det bedste resultat regnskabsmæssigt for mellemstationerne gennem flere år.

Den 1. november 1934 åbnede banen en bilrute fra Horsens til Odder. Man startede med 2 små rutebiler på den 27 km lange rute, og de havde tilsammen 32 siddepladser. Bortset fra det første driftsår, hvor man havde et lille underskud på 463 kr., gav ruten imidlertid overskud i en lang årrække. På et senere tidspunkt kom der flere ruter til, og en overgang havde man 8 busser. Det var selvfølgelig udmærket at HOJ ihvertfald her havde overskud, men det var på bekostning af banen, idet en ret stor del af de passagerer, der hidtil havde benyttet togene, nu i stedet brugte rutebilerne. Det kan vel lige så godt siges med det samme, skønt det ikke er særlig behageligt, at jernbandedriften lige til HOJ lukker, nu giver underskud hvert år. Selv under den 2. verdenskrig kører man med underskud. Adskillige andre privatbaner kunne dog udvise overskud under krigen, hvor "arvefjenden" var sat ud af spillet.

Det er ikke de store og sindsoprivende ting, der sker på banen før og under krigen. Man køber et par fragtruter, en ny rutebil og underskuddet stiger støt og roligt, og dog! I driftsåret 1941/42 stiger antallet af rejsende med ikke mindre end 32,6%, så under-

skuddet falder da lidt - med 18.432 kr., så det år har man et underskud på "kun" 58.733 kr. I det samme år henstiller man et af de fire lokomotiver, og noget tyder på, at man har sat gengas på en af motorvognene - eventuelt planlægger man det?

Under krigen får man som på de øvrige baner i Danmark indskrænkninger i togtrafikken. På HOJ kørte man f.eks. i de sidste besættelsesmåneder (fra februar 1945) kun plantog tirsdage, torsdage og lørdage. Og så må jeg bekende, at jeg har løjet en lille smule, for i driftsåret 1944/45 havde banen ikke underskud - men heller ikke overskud, for det endelige driftsresultat blev 0 kr. Fra den 25. juni 1945 kører man igen med tre togpar daglig på hverdage, men fra oktober 1945 køres der fire togpar på alle dage, og så stiger underskuddet igen.

Inden vi helt forlader besættelsen, bør det vel nævnes, at HOJ i 1944 kunne holde 40 års jubilæum, men på grund af tiderne med besættelse og andre genvordigheder, fejrede man ikke dagen med større festivitas.

Egentlige sabotagehandlinger har man vist ikke haft på HOJ, for det kan vel ikke kaldes sabotage, at der en dag i 1944 var lagt sten på sporet hvilket havde til følge, at Oddertoget blev afsporet ved Løvenørns-gade, da det kom bakkende fra Horsens station. Forøvrigt er det vel nok ganske utænkeligt, at toget skulle have bakket hele vejen til Odder, hvis det altså ikke var blevet afsporet!

Når vi nu er ved de små uheld, havde banen et års tid efter det før nævnte uheld med stenene et andet, der uden tvivl har haft de dårlige kul, man måtte fyre med, til årsag. Da tog 4 nærmede sig Horsens opdagede man på lokomotivet, at det brændte lystigt i den bageste vogn, der var læsset med halm. Man fik standset toget og vognen blev koblet fra og Horsens brandvæsen blev tilkaldt. Ilden blev slukket, men vognen var på det nærmeste blevet totalt skadet. I august 1947 var banen særlig uheldig, men det var også den 13. Om natten brændte motoren sammen på aftentoget. Den anden motorvogn blev sendt ud for at føre de rejsende videre. Men også motoren på denne vogn brændte sammen, så man blev nødt til at rekvirere biler for at få passagererne transporteret hjem.

I de næste par dage måtte damplokomotiverne træde til og køre alle togene på banen. Forøvrigt er det en årlig tilbage-

vendende passus, at banen skriver: "Iøvrigt har Banens Drift været regelmæssig bortset fra enkelte Forsinkelser på Grund af Motorskade".

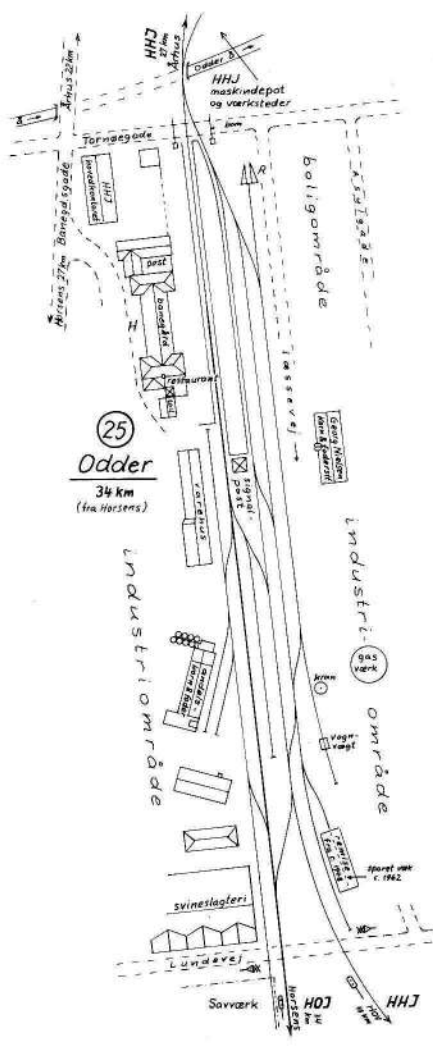
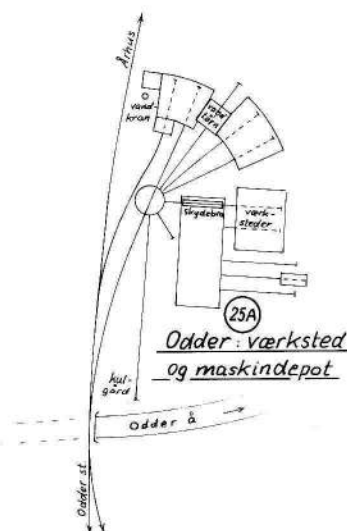
I 1947 fremkommer regeringen med et lovforslag om støtte til privatbanernes modernisering. Det drejer sig om et beløb på godt 50 mill. kr. I denne forbindelse fremkommer der fra banerne forskellige ønsker, nogle vil gerne anskaffe et diesellokomotiv, andre ønsker skinnerne fornyet, men det alt overvejende ønske er anskaffelse af skinnebusser. Enkelte privatbaner har allerede anskaffet sig sådanne køretøjer, og det har vist sig, at skinnebusserne er faldet ud til stor tilfredshed både hos baner og hos publikum.

Først i juni 1949 ansøger HOJ de interesserede kommuner om tilskud til moderniseringen. Som tidligere skal nemlig kommunerne sammen med staten begge deltage ligeligt i betalinger til moderniseringen. HOJ ansøger ikke alene om penge, men også om, at de interesserede kommuner vil afgive garanti for underskudsdækning regnet fra 1. april 1949 og 10 år frem. Sagen går i orden, selv om man har lidt vrøvl med et par enkelte kommuner, der mener de vil komme til at betale uforholdsmæssigt meget i tilskud til moderniseringen i forhold til deres indbyggertal. Garantien går i orden, og HOJ kan se de næste 10 år roligt i møde. Det bør vel bemærkes, at loven om moderniseringen blev vedtaget den 23. marts 1948, en del forsinket fordi et valg først skulle overstås. Selvom pengene er til rådighed tager det selvfølgelig et godt stykke tid før en sådan modernisering er til ende. For HOJ's vedkommende varer det næsten syv år.

I samme periode ansøger man om - og får bevilget - fuld optagelse på Horsens statsbanestation, hvilket også får indflydelse på moderniseringsprogrammet. Man nedlægger godsstationen og salg af arealer m.v. indbringer ca. 159.000 kr. som også anvendes til moderniseringen. Samtidig med at moderniseringstilskuddet bliver bevilget ønsker man i ministeriet, at de fire privatbaner i Horsens sluttet sammen. Det viser sig imidlertid ikke muligt at komme til enighed om dette forslag mellem repræsentanter for de fire privatbaner. I stedet foreslår man et udvidet samarbejde, der i korthed går ud på, at hovedkontoret og det rullende materiel bliver fælles for banerne. Samtidig vil man oprette et fælles trafikkontor i

Horsens i stedet for kontorerne i Lund, Juelsminde og HOJ's godsbanegård. Sidstnævnte er jo allerede så småt ved at blive nedlagt i forbindelse med optagelsen på DSB-stationen i Horsens.

I driftsåret 1949/50 starter man så på moderniseringen, og noget af det første man foretager sig er at bestille et par skinnebusser. Desuden begynder man på en højst tiltrængt sporforstærkning. I 1950/51 bestiller man et diesellokomotiv hos



Frichs og fortsætter med sporforstærkninger samt foretager diverse sporarbejder i forbindelse med den fulde optagelse på statsbanestationen og sporomlægninger på den nedlagte godsstation. Uden for den egentlige modernisering køber man desuden en 5 t lastbil. I det næste driftsår 1951/52 fortsætter sporforstærkningerne og man køber 10 sporskifter fra de nedlagte Kolding Sydbaner. I den samme periode sælger man to udrangerede personvogne, nemlig litra B 1 og D 31, som indbringer den formidable sum af 1.458 kr.

Ved bestillingen af de to skinnebusser har banen også bestilt en påhængsvogn til samme. Denne vogn modtager banen den 19. marts (SP 3). Den for banen overskudsgivende rutebilkørsel udvides med to nye ruter. I 1952/53 modtager man så de længe ventede skinnebusser. SM 3 ankommer den 8. maj og SM 4 den 24. maj. Sporforstærkningen fortsætter. Den består hovedsagelig af indlægning af dobbeltsveller. Med hensyn til driftsmateriellet iøvrigt sker der flere interessante ting.

Lad os tage damplokomotiverne først. Som tidligere nævnt må man i en periode have hensat et af lokomotiverne. Men i driftsåret 1949/50 figurerer det pludselig igen, så man igen råder over fire af slagsen. Men i det driftsår, vi nu er kommet til, sælger man tre af maskinerne, som indbringer 15.000 kr., efter at man pænt har spurgt ministeriet om tilladelse til transaktionen.

Det er nr. 1, 3 og 4 man lader udgå. Til gengæld køber man hos Horsens Vestbaner dennes damplokomotiv nr. 405 for 35.000 kr. De gamle maskiner havde en tjenestevægt på 27 t, mens deres adhæsiionsvægt kun var 18 t. Den nye HV-maskine vejede tjenstfærdig 47,7 t og adhæsiionsvægten var 36,3 t. Selvom man havde forstærket sporet, var det nye lokomotivs vægt alligevel for stor til, at man turde lade det køre på banen med fuld tjenestevægt. Af den grund lod man en tender koble til 405, således at akseltrykket blev formindsket. Tenderen, der stammede fra en DSB J-maskine, havde et par slanger hvorigennem maskinen kunne få vand til kedlen. Tenderen, der var nummereret 405 da jeg så den i 1959, kunne rumme 7 m<sup>3</sup> vand. På siden, nærmere betegnet på rammen, sad et ovalt skilt med indskriften: Nydqvist 1888, nr. 260. Det vil sige, at den oprindelig er blevet leveret sammen med lokomotivet J 12 til DSB.

Så mister HOJ M 1. Det sker den 3. juni 1952. Den pågældende dag kørte M 1 arbejdstog, hvis opgave var at sprøjte mod ukrudt på HV. Der sker et sammenstød mellem nogle henstående godsvogne og arbejdstogget, hvor både M 1 (især undervognen) og sprøjtevognen på det nærmeste blev ødelagt. Man opgav at reparere motorvognen og HOJ fik udbetalt 29.499,15 kr. - for at være helt nøjagtig - i erstatning, et beløb, jeg bestemt ikke tror, vognen ville kunne have indbragt ved et eventuelt salg. Samtidig udrangerer man personvognene B 12, B 13, C 21, C 22 og D 32 samt bagagevogn E 42. Det hele indbringer 7.000 kr.

På grund af det nære samarbejde de fire baner har indledt går man i gang med remiseudvidelser på privatbanernes areal på den vestre side af statsbanestationen. Også i dette driftsår betaler man af på det diesellokomotiv, man har bestilt hos Frichs. Det ret svage spor, der lå på HOJ, var ikke stærkt nok til at bære et alt for stort diesellokomotiv. Oprindeligt havde man villet købe et sådant lokomotiv fra de nedlagte Kolding Sydbaner, nemlig M 3, der dog blev solgt til ETJ. Der var nemlig den hage ved lokomotivet, at motoren var defekt, og HOJ ville kun købe det, hvis der var mulighed for at lægge en motor i istedet for den defekte af den type som DSB brugte på MO. Men købet blev altså ikke til noget, og da jeg spurgte om årsagen engang jeg var på banen, fik jeg svaret, at man på HOJ havde ment at omkostningerne ved at sætte en MO-motor i var for store.

Vi er nu kommet til den 50. driftsperiode (1953/54). Der er forskellige arrangementer i forbindelse med jubilæet, middag på Bygholm Slot og en køretur på banen for de sogneråd, der er med til at betale for banens drift. Men det er en meget behersket festivitas, der udfoldes. Banens underskud er efterhånden oppe på over 200.000 kr., så det er ikke så underligt at man ikke synes, der er så meget at feste for. Bilsbæk station bliver nedrykket til trinbræt og den solide og velbyggede station bliver sat til salg. Det viser sig meget vanskeligt at få solgt bygningen, og da det endelig lykkes indbringer den kun 10.300 kr. Den der har købt bygningen har virkelig gjort et røverkøb.

Den 26. august 1953 bliver det nye diesellokomotiv, DL 400, sat i drift. Så sælger man igen ud af driftsmateriellet. Denne

gang er det damplokomotiv nr. 2, der ryger for 4.600 kr. I løbet af driftsåret sælger man diverse arealer fra ved en del stationer. Men hensyn til moderniseringen sker der ikke så meget. Kontraktmæssigt har man forpligtet sig til at betale eventuelle prisstigninger i forbindelse med købet af skinnemateriellet, og her får man en kedelig regning på godt 40.000 kr., et beløb banen godt kunne have brugt til noget bedre. Også ifølge moderniseringsplanerne skal der opsættes daglyssignaler ved Hundslund station. Dette arbejde starter man i dette driftsår.

Det er nu ikke alle der er lige begejstrede for banens modernisering. Et amtsrådsmedlem skriver, at en indretning som Horsens-Odder Banen kan aldeles ikke moderniseres, "et forsøg herpå ville være det samme som hvis en landmand i vore dage ville anvende et uforholdsmæssigt stort beløb til modernisering af en gammel landdau". Men moderniseringen fortsætter og afsluttes i driftsåret 1955/56, hvor etableringen af daglyssignaler ved Hundslund station er et af de sidste arbejder, der bliver foretaget i den anledning. Året forinden har man solgt Drammelsbæk station for 17.000 kr., også et billigt køb for den nye ejer, men allerede året efter må banen tage bygningen tilbage, hvilket giver banen et tab på godt 1.800 kr.

Der er sket en bemærkelsesværdig tilbagegang af underskuddet. Fra at være godt 220.000 kr. falder det til lidt over 125.000 kr. i driftsåret 1954/55 og det går yderligere ned i den efterfølgende periode til godt 102.000 kr. Denne glædelige tendens varer ved til driftsperioden 1957/58, hvor underskuddet er helt nede på 56.140 kr., men så er det også slut. Fra nu af og til banen lukker stiger underskuddet igen år for år.

I december 1955 var privatbanekommissionen færdig med sit arbejde. I de tidligere artikler om løst og fast vedrørende de tre andre privatbaner i Horsens er der nærmere beskrevet denne kommissions arbejde, så jeg vil her blot nævne, at HOJ blev placeret i den gruppe, der fik lov til at fortsætte nogle år endnu. Kommissionen mener, at banen fortsat vil være af betydning for de egne, den gennemløber. Man undlader ikke at nævne at banens underskud er store. Man taler om godstrafikken, der ligger over middel i forhold til de øvrige privatbaner, hvilket især skyldes den

mergel, som banen transporterer fra Søvind mergelleje.

Dette redder banen i første omgang. Det er rigtigt at mergeltransporterne betyder meget for banen, men den betydning ville skrumpede betydeligt ind, hvis ikke staten havde en finger med i spillet. Sagen er, at staten yder tilskud til mergelfabrikkerne pr. ton, på betingelse af, at mergelen transporteres med tog. Selvom mergel som tidligere nævnt transporteres til en meget billig fragt, viser det sig, at godsmængden falder med ikke mindre end 36,18%, da Søvind mergelleje ophører med driften i 1961.

Dette forhold er vognmændene meget utilfredse med; som altid er de klar som en anden flok gribbe til at falde over byttet, selv om byttet dog i dette tilfælde falder væk i 1961. Fra samme side høres også kritik over, at det er nødvendigt med et personale på 18 for at klare den årlige kørsel med 142.000 km på den 34 km lange bane, og triumferende siger man, at et personale på 6 kan klare de 229.000 km kørsel på den 65 km lange vejlængde, der trafikeres af banens busser - og så kører de (busserne) endda med overskud. Tallene, som må stamme fra omkring 1958, er ikke helt rigtige, men tendensen er ikke forkert. Med hensyn til overskuddet må man også tage i betragtning, at rutebilerne har afskrivning i deres regnskaber, hvad banen ikke har - til gengæld må banen vedligeholde sin egen trafikbane - medens amtet og kommunerne betaler for vejene.

I efteråret 1958 bliver garantien for banens drift fornyet for fem år frem indtil april 1964. Og så tuller banen stille og roligt videre. Først i 1961 begynder der at ske ting

og sager, der tyder på at den dystre skæbne, som så mange privatbaner har været ude for, nu også venter HOJ. Men lad os lige se på et par andre ubehagelige ting først. Skinnibusserne der nu er 9 år gamle, og som har klaret persontrafikken næsten helt alene, er nu så slidte i motorerne, at en hovedreparation er nødvendig. Dette belaster reparationskontoen med ekstra 30.000 kr., og så lyder der dystre toner på generalforsamlingen i september 1961. Muligheden for at HOJ må standse driften ved garantiperiodens udløb i 1964 bliver nemlig berørt. Men så fremkommer der en noget forbløffende oplysning: det fremhæves tydeligt og klart, at skinnerne er ved at være opslidte. Det er der i og for sig intet mærkeligt i, for de er efterhånden 57 år gamle. Men i privatbanekommissionens bilag står der klart og tydeligt at med den nuværende drift vil skinnerne kunne holde 25 år endnu. Der er altså kun gået seks år siden da, og nu erklærer man altså, at skinnerne er opslidte. Tilmed har man i kurver udskiftet de gamle skinner med skinner fra de nedlagte Kolding Sydbaner. Hvis de tilbageværende gamle skinner skal udskiftes, vil det koste 1 million kr. Til gengæld kunne man påregne, at staten ville yde 75% i tilskud. Samtidig ville ministeriet kræve garanti fra kommunerne for en dækning af underskuddet i en længere periode, formentlig 10 år. Efter formandens beretning drøfter man især skinnenudvekslingen, og i almindelighed fik man det indtryk, at der var velvilje til stede, så formanden for banens bestyrelse tilkendegav, at han troede at problemet, der betød så meget for banens fremtid, ville blive løst. Muligheden for



Vogn 10.000 i Søvind mergelleje. (Arkiv: P.T.)

at købe 27,55 kg-skinner fra HV, der standser driften den 1. april 1962 er det, HOJ satser på. Men det kommer til at gå anderledes. Det er ligesom man fornemmer at bestyrelsen for banen inderst inde er klar over hvor det bærer hen.

I 1962 sælger man en udrangeret godsvogn Q 454. Det rullende materiel, ihvertfald for vognenes vedkommende - er efterhånden slidt ned. Af samme grund ønsker man at købe tre godsvogne til erstatning for tre af banens udslidte godsvogne. Da stat og kommuner har pant i de tre vogne for en del af moderniseringslånet, skal de forskellige panthavere give tilladelse til salget og samtidig sanktionere, at pantet føres over til de tre "nye" godsvogne. Tilladelsen bliver givet i januar 1963 og man køber tre godsvogne fra Horsens Vestbaner i likvidation. Men fornyelsen af vogne er langt større end her angivet, det drejer sig ikke om tre godsvogne, men om 1 rejsegodsvogn, 1 personvogn og 18 godsvogne, alle overtaget fra HV. Til gengæld ophugges 19 af banens egne godsvogne.

Med hensyn til fornyelsen af skinnerne viser det sig meget hurtigt, at man ikke kan opfylde de stillede krav. Privatbaneudvalget, hvorunder sådanne sager beror, forlanger at der gives garanti for banens drift til 1972. Det er altså den 10-årige garanti, man før hørte om på generalforsamlingen, og som man forventede at kunne opnå uden særlig store vanskeligheder. Bestyrelsen for HOJ undersøger mulighederne for at opnå en sådan garanti, men den gode stemning fra generalforsamlingen er væk, og de barske realiteter er, at det på forhånd, efter samtale med kommunerne, kan anses for givet, at en 10-årig garanti ikke kan opnås. Banen opgiver så at købe de ønskede skinner, "patienten" er ved at opgive ånden. Men da man har et akut behov for skinner, idet man er helt udgået for reserveskinner, opnår man dog tilladelse til at købe en halv km spor for ca. 13.000 kr. fra HV.

Ved næste års generalforsamling går kommunerne med til at sikre banen i yderligere tre år, og man lægger ikke skjul på, at hermed er sidste chance givet. Man sælger til stadighed større og mindre arealer fra ved de forskellige stationer, også et ubehageligt tegn på, at økonomien er yderst ringe.

Der er til stadighed tilbagegang af rejsende og gods, og for at det ikke skal være løgn, giver rutebildriften nu også

underskud. Denne sørgelige udvikling fortsætter, og enhver kan se, hvor det bærer hen. Staten har strammet grebet om de danske privatbaner ved at nedsætte statstilskuddene også med hensyn til HOJ.

I en skrivelse af 18. juni 1966 fra bestyrelsen for HOJ meddeler denne, at den har drøftet banens stilling i anledning af, at garantiperioden udløber den 31. marts 1967. Man har vedtaget, at forelægge spørgsmålet om en eventuel fornyelse af garantien for en 5-års periode for de i banens drift interesserede amts-, by- og sogneråd. Når svarene foreligger, vil der blive indkaldt til et møde for en orientering og drøftelse, hvorefter banens bestyrelse vil anmode om de interesserede parters endelige stillingtagen til spørgsmålet om banens fremtid.

Rundt om i de forskellige kommuner drøftes sagen i den kommende tid. For Odders vedkommende skete det på det første møde efter sommerferien den 8. august 1966. Debatten her afveg ikke væsentligt fra hvad der foregik i de øvrige kommuner, hvor allerede tre kommuner havde vedtaget ikke at anbefale en ny garanti. Sognerådsformanden begrundede den borgerlige gruppes afslag med den betydelige nedgang, der havde været både med hensyn til persontrafikken og godsbeholdningen. Over en tiårs periode var den befordrede mængde gods faldet fra ca. 36.000 t til ca. 9.000 t. Yderligere skulle skinnerne udskiftes, hvilket ville koste 5 millioner kr., og så kom han ind på den "hellige kø", landevejstrafikken. Landevejen mellem Horsens og Odder skulle blandt andet have en udretning, hvor det især var ved Haldrup station, hvor vej og bane krydsede hinanden, at der ville opstå problemer.

Transporten af skolebørn kunne man ordne på anden vis med f.eks. rutebiler. Nu skal man ikke tro, at det kun var de borgerlige partier, der var imod banen. Også socialdemokraten, forhenværende folketingsmand Aage Knudsen, kunne på sit partis vegne give tilslutning til afslaget på ansøgningen. Han mente ikke at kunne forsvare en fornyet garantiperiode, når man så på hvordan banen kørte og materiellets tilstand. Sognerådsformanden sluttede i den helt hårde stil med at sige: "Banen har fuldstændig mistet offentlighedens interesse, og jeg kan kun se, at vi må fremme sagen med likvidation for øje". Herefter blev der foretaget afstemning

og afslaget med hensyn til fornyelse af garantiperioden for HOJ blev énstemmigt vedtaget.

Horsens by havde holdt sig lidt i baggrunden, idet man ville afvente reaktionen i kommunerne og her især Odders stillingtagen. Den 23. august holdt byrådet møde og da det viste sig, at alle landkommuner ikke gik ind for banens opretholdelse, vedtog byrådet også ved en eventuel afstemning om banens fremtid heller ikke at stemme for dens opretholdelse.

Da banens bestyrelse blev klar over udfaldet af dens forespørgsel, meddelte den den 22. august 1966, at da alle kommuner langs banen var spurgt og da ingen af dem ønskede banen opretholdt ud over den nuværende garantiperiode, mener banens ledelse, at det er unødvendigt at holde det foreslåede møde mellem amts-, by- og sogneråd, hvis ikke ønsker om det modsatte fremsendes. Samtidig har banens ledelse vedtaget at foreslå den kommende generalforsamling, at jernbanen skal træde i likvidation inden den 30. marts 1967. Hermed var altså dødsdommen afsagt over HOJ. Selvfølgelig blev det vedtaget på generalforsamlingen, at banen skulle standse driften. Den sidste køreplan for HOJ havde kun fire togpar daglig. Om fredagen, vel af hensyn til forretningernes åbningstid, havde man indlagt et ekstra togpar, og da den 31. marts netop var en fredag, var det tog 635 og tog 636 der skulle køre som sidste tog.

Med nogle minutter forsinkelse rullede tog 635 så afsted mod Odder, som det nåede med kun  $\frac{1}{2}$  times forsinkelse. Tog 636 kom først fra Odder 35 minutter efter ordinær afgang, og nåede først Horsens kl. 23.30, fem kvarter efter normal ankomst. Årsagen var den sædvanlige ved slige lejligheder: Mange mennesker, der ville sige farvel, "cow-boy overfald", kannonslag o.s.v. Man kan ikke tale om begravelsesstemning, tværtimod var der tale om en festivitas, der anledningen taget i betragtning nok kan siges at være malplaceret. En ældre gårdmand udtrykte mere præcis sin mening om det der skete: "Det var ikke i aften, vi skulle have været med, nej det var alle de andre dage".

Allerede i midten af maj gik man i gang med at optage spor og sveller. Det var en af den tids store baneslagtere, Petersen & Albeck, der stod for arbejdet. Det var MFVJ M 16, der skulle køre skinneoptagningstog, men da den brød ned før den overhovedet kom i gang,

blev det M 4 fra HHJ, der fik opgaven. I den anden ende af banen, nemlig fra Hundslund var det en traktor nr. 38, der klarede sagen.

Man var ret hurtigt gået igang med at realisere banens værdier. Det gik nemt med at få solgt stationsbygningerne, som indbragte 405.000 kr. Spor-materialerne blev solgt for 192.000 kr. og omtrent halvdel af det rullende materiel gav 180.000 kr. Banens friarealer var man fra flere sider stærkt interesseret i. Flere strækninger blev omgående solgt og en del udlagt til gang- og cykelsti. Horsens kommune købte ikke mindre end 37.000 m<sup>2</sup> for en samlet pris af 350.000 kr. Uden særligt vederlag overtog kommunen desuden noget af banens hovedspor, venteskuret ved Horsens havn og gitterbroen ved Stensballe Sund. Hads-Ning Herreders Jernbane overtog alle rettigheder over bygninger, spor og arealer i Odder for 275.000 kr. Banens sidste driftsresultat viste forøvrigt et underskud på 316.057 kr. - ca. 76.000 kr. mere end året før.

Efter banens nedlæggelse overtog DSB og HHJ rutebildriften i fællesskab, men allerede i 1971 havde DSB fået nok og ville ikke være med længere. HHJ kom derfor til at drive ruterne alene.

En mængde af banens rullende materiel blev ophugget i Odense hos H.I. Hansen. Enkelte stykker blev dog bevaret. F.eks. blev SM 411 og SP 422 solgt til ØSJS, hvor motorvognen fik litrabetegnelsen SM 14. Efterhånden som likvidationen skred frem viste det sig, at den gav et større udbytte end beregnet. Man ventede at dividenden ville blive på godt 60%. Kulturministeriet deponerede et beløb på 294.000 kr. med henblik på at købe banestrækningen fra Sundet i Horsens og til Haldrup med det formål at oprette en natursti. Også naturfredningsmyndighederne ville gerne overtage strækningen fra Ørting til Odder, men det var lodsejerne imod, og det lykkedes dem at få friarealerne, hvilket havde den betydning, at deres marker så kunne sammenlægges. I stedet stillede de private fællesveje til rådighed, så en natursti kunne oprettes.

Så er vi vel så nogenlunde ved vejs ende. En typisk op-landsbane var ikke mere. HOJ havde altid ført en meget tilbagetrukket tilværelse. Det var ikke ret tit den var i offentlighedens søgelys, man bemærkede den kun, når den de 4-5 gange om året lavede påkørsler ved overskæringerne, især i

Horsens havn, og så selvfølgelig når man havde haft generalforsamlinger og aviserne bragte uhyggelige oplysninger om den lille banes voksende underskud. Det kan måske undre, at HOJ gik ram forbi i så mange år, hvor andre - langt bedre kørende - privatbaner blev lukket.

J.G.

## Klubnyt

### MODEL DAMP KLUBBEN

Onsdag den 6. april 1983 afholdtes der i Frederiksberg Biblioteks foredragssal stiftende generalforsamling af en klub for modeldampbyggere og byggere af dermed beslægtede modeltekniske aktiviteter.

6 initiativtagere havde indbudt modelbyggere af dampmodeller til oprettelse af et forum for deres hobby.

Der deltog 30 personer til stiftelsen af modeldampklubben, hvis formål vil være at skabe kontakt modelbyggere imellem ved afholdelse af møder, udstillinger og deltagelse i veteranstævner med minidamp tog sammen med de "store" veteran klubber.

Aftenen indledtes med videoforevisning af en af initiativtagernes modeldamp tog i hans flotte haveanlæg. Derefter blev klubbens formål, struktur og vedtægter gennemgået og énstemmigt vedtaget.

Aftenen sluttede med film, hvor endnu en af initiativtagerne viste sit modeldamp tog under rejser til klubber i Holland og Tyskland samt deltagelsen i Dampromleklubbens veteranstævne i Gilleleje i august 1981.

Flere af gæsterne havde taget modeller med til megen glæde for de fremmødte. Aftenen viste hurtigt klubbens berettigelse.

Modeldampklubben blev startet med 36 medlemmer og man håber flere vil komme til.

Henvendelse kan ske til: Sekretæren: Jesper Böhm, Harrestrupvang 9C, 2500 Valby eller Formanden: Erik Kammeyer, Nordlandsgade 9, 2300 København S.

SEHERSEHERSEHERSEHERSEHERSE

Redaktøren har fået følgende nødråb (det er fra april måned, dog 1983, og jeg beder mange gange om forladelse for, at det er syltet så længe!!!):

En særdeles tilfreds abonnent skriver således: "Jeg kan dårligt forestille mig, at jeg er din eneste abonnent i Esbjerg-området. Har du mulighed for i bladet at gøre opmærksom på, at jeg meget gerne vil høre fra personer med interessefællesskab, eventuelt med henblik på etablering af en klub? Henvendelse kan ske til mig på telefon 05 - 15 58 83, bedst mellem kl. 17.00 og 19.00. Jørgen Kragh Nielsen, Kребseparken 101 A, 6710 Esbjerg V.

SEHERSEHERSEHERSEHERSEHERSE

## SÆLGES:

### M Å N E D S K A L E N D E R MED JERNBANEMOTIVER

Nørrebro's Bog- og Offsettryk ApS udsender hvert år en kalender til forretningsforbindelser og venner. Kalenderen indeholder et blad for hver måned dels med et fotografi og dels med en kalenderoversigt over den pågældende måned.

1984-kalenderens fotografiske motiver er hentet fra danske stats- og privatbanestrækninger. Kalenderens format er 29x38½ cm (altså temmelig stor), og billederne er for de flestes vedkommende af ældre dato (ca. 20x27 cm). Adskillige er med damptrækraft og ikke tidligere offentliggjort. Fotografen er SIGNALPOSTENS medarbejder Ib V. Andersen.

SIGNALPOSTEN har fået overladt et lille parti til salg til eventuelle interesserede. Prisen er kr. 30,- incl. moms pr. stk. Til forsendelse skal beregnes kr. 8,- for ét stk., og kr. 11,- for 2 eller 3 stk. (For 4 eller flere vil 1. pakkesats = kr. 16,- være gældende).

Bestilling ved indbetaling til postgirokonto 6 49 47 22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj.

PS. Oplaget er ret lille, hvilket blot meddeles til orientering. Red.



# Vore Færgeoverfarter

STOREBÆLT-SOVERFARTEN  
1883-1983 (1. del)

## Forhistorie

Gennem århundreder blev sejladsen over Storebælt mellem de to overfartsbyer Korsør og Nyborg udført med sejlfartøjer, der enten tilhørte færgelaugene eller det for godt 300 år siden oprettede kongelige danske postvæsen. Denne befordring var året rundt meget afhængig af vejrforholdene ikke mindst om vinteren, hvor isen i bæltet tillige meget ofte og hurtigt kunne standse sejladsen.

Med fremkomsten af dampskibet i begyndelsen af det 19. århundrede ændredes forholdene imidlertid. Dampskibet viste sig ret snart at være rimeligt driftssikkert, og derved opstod der store muligheder for at for-

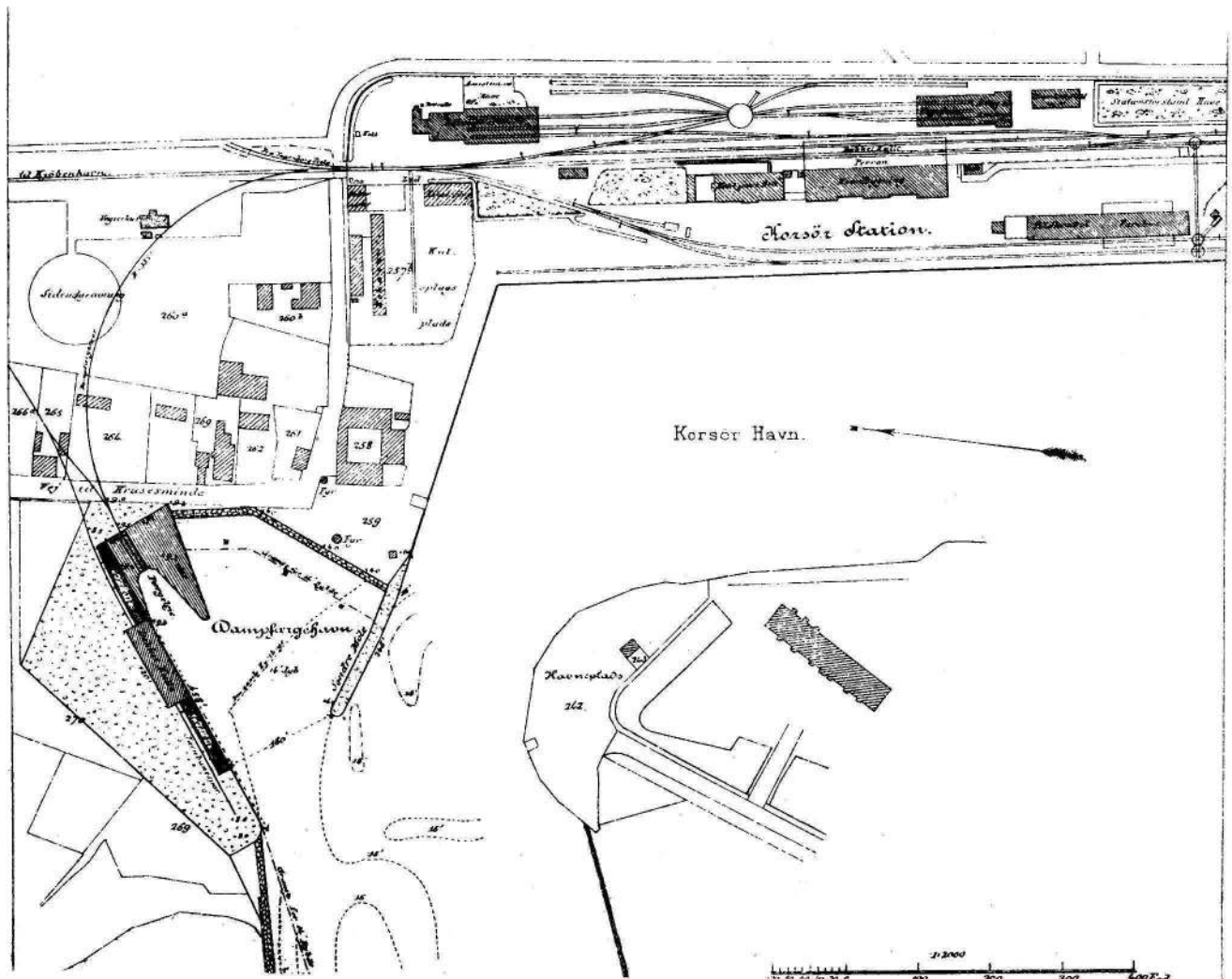
bedre kommunikationen til søs såvel udenrigs som indenrigs. Dette skete ved oprettelsen af forskellige dampskibsruiter, hvoraf den ældste blev åbnet i 1819, da hjulskibet CALEDONIA blev sat i fart mellem København og Kiel. Andre ruter fulgte hurtigt efter, men der skulle dog gå endnu nogle år inden dampskibssejladse blev indledt på Storebælt mellem de to gamle overfartsbyer Korsør og Nyborg.

Den 11. juni 1828 blev det lille af Generalpostdirektoratet i England indkøbte hjuldampskib MERCURIUS sat i fart på Storebælt mellem Korsør og Nyborg. På sin første rejse befordrede skibet post og 3 passagerer, og hele turen varede trods stiv kuling fra VSV kun 1 time og 57 minutter.

De følgende år indsatte postvæsenet flere og større post-

dampskibe på Storebælt, og denne ordning var inden bygningen af jernbanerne stort set tilfredsstillende for den trafik, der dengang foregik mellem landsdelene. Efter anlægget af de første jernbaner i Jylland, på Fyn og på Sjælland var dampskibsfarten over bælteerne - i første række Lillebælt og Storebælt - imidlertid ikke længere en tidssvarende trafikform, da den nødvendiggjorde omlæsning af godset ved overfartsstederne. Løsningen på problemet var etablering af dampfærgefart, hvorved de hidtil adskilte jernbanesystemer kunne forbindes. Første trin i denne udvikling var åbningen af Lillebæltsoverfarten mellem Fredericia og Strib i 1872.

Samme år blev der nedsat en kommission, der til opgave fik at undersøge, om der også



burde tilvejebringes en dampfærgeforbindelse over Storebælt. Kommissionen afgav betænkning i 1874, og i denne foreslog man, at der blev anskaffet 2 dobbeltsporede damphjulfærger, der hver skulle være i stand til at medtage 24 af datidens almindelige godsvogne. Endvidere blev det foreslået, at der blev anlagt 1 færgeleje i henholdsvis Korsør og Nyborg, havne ved Slipshavn og Halsskov samt en tilflugthavn på Sprogø. Herudover blev det foreslået at anskaffe et til sejlads i is særligt egnet fartøj, anskaffe 3 nye postdampskibe samt at lade et af de ældre ombygge.

Når kommissionen foreslog bygning af 3 nye postdampskibe, skyldtes det, at man påregnede, at personbefordringen over bæltet som hidtil skulle foregå med skib, medens besørgelsen af godstrafikken, d.v.s. overførslen af jernbanevogne, skulle ske med færge. Denne adskillelse af person- og godstrafik ville under de daværende forhold helt sikkert have været en meget uøkonomisk ordning, og tanken blev da også i princippet hurtigt forkastet.

På grundlag af kommissionens betænkning fremsatte indenrigsministeren lovforslag om tilvejebringelse af den nævnte dampfærgeforbindelse mellem Korsør og Nyborg, men forslaget fik ikke nogen særlig gunstig modtagelse på Rigsdagen og blev sendt i udvalg, hvorefter sagen fik lov til at hvile nogle år.

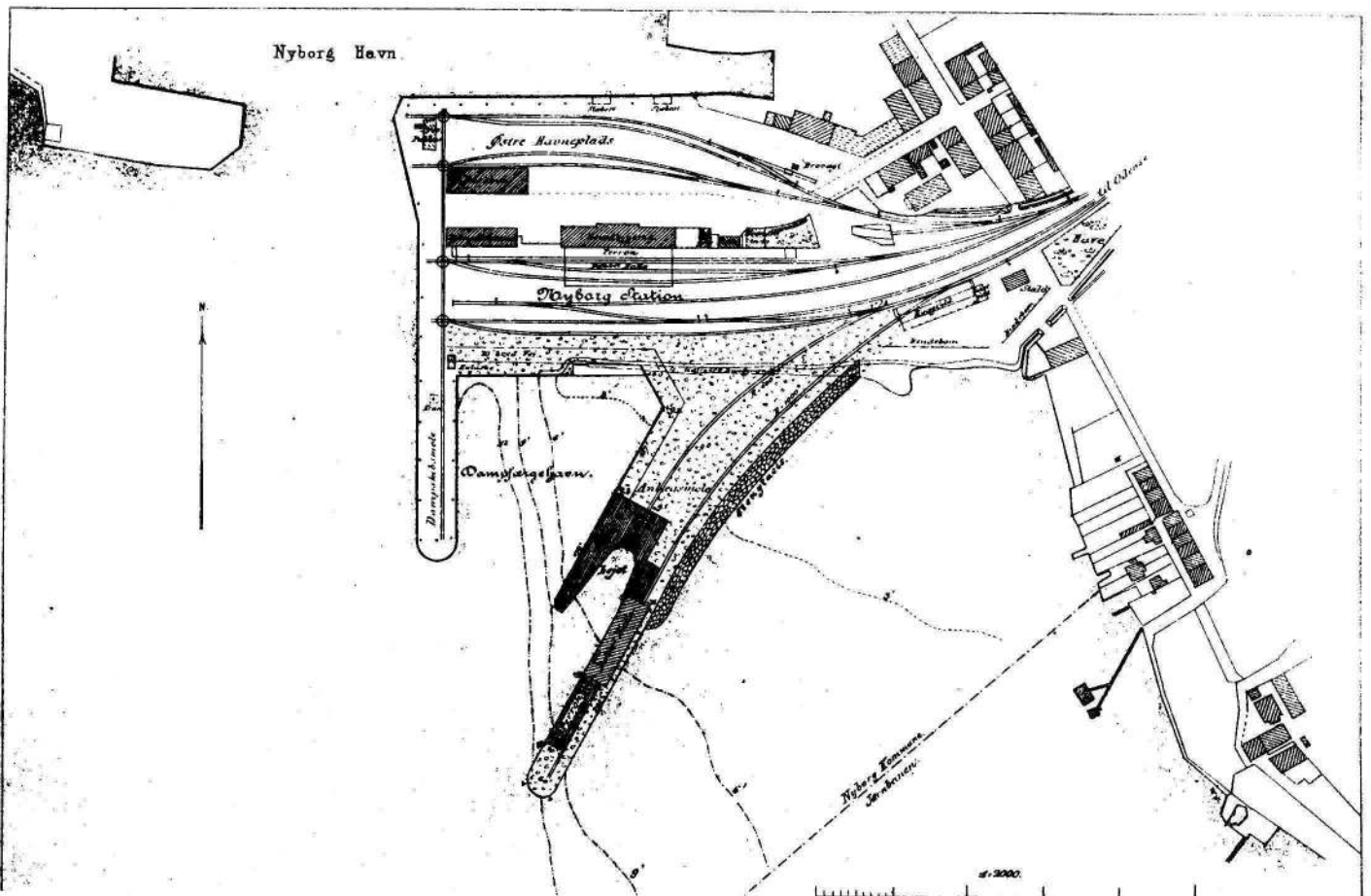
At der virkelig var behov for en dampfærgerute over Storebælt stod dog efterhånden klart for de fleste. Til denne opfattelse bidrog ikke mindst den voldsomme stigning i trafikken over Lillebælt, der i løbet af ganske få år steg med 100%, hvorfor der kun 5 år efter overfartens åbning måtte anskaffes endnu en færge.

Hvor ejendommeligt det end lyder, så havde forslaget om etablering af dampfærgefart over Storebælt ikke det sjællandske Jernbaneselskabs interesse. Selskabet, der var et privat selskab med koncession på driften af de dengang eksisterende sjællandske hovedstrækninger, havde den opfattelse, at den daglige vognoverførsel over Storebælt højst ville an-

drage 4-6 vogne, og dette var alt for lille et antal til at kunne berettige anvendelsen af de ca. 7,2 millioner kroner, som gennemførelsen af det fremsatte forslag blev anslået at ville koste.

Projektet om dampfærgefart over Storebælt blev derefter stillet i bero indtil 1880, da der efter statens overtagelse af det sjællandske Jernbaneselskab pr. 1. januar dette år endelig syntes skabt mulighed for gennemførelse af planerne om etablering af dampfærgeleje over dette vigtige farvand. I december 1880 blev der atter fremsat lovforslag om dampfærgefarten, og ved de efterfølgende forhandlinger blev der skabt enighed om følgende lovforslag, som den 23. april 1881 blev ophøjet til lov:

1. Der anskaffes 2 dampfærger hver med 2 jernbanespor. Deres fart skal være den samme som de hidtil benyttede postdampskibe.
2. Der bygges 2 færgelejer, 1 i Korsør og 1 i Nyborg.
3. Der anlægges 2 lette baner til henholdsvis Halsskov og Knudshoved/Slipshavn og anskaffes en isbryder.



Efter at det fornødne lovgrundlag således var tilvejebragt, kunne ordrene på bygning af de to færger og isbryderen afgives, ligesom anlægsarbejderne i de to overfartsbyer kunne påbegyndes.

#### Anlægsarbejder i land:

#### Færgehavnene

Arbejdet med bygningen af Korsør dampfærgehavn blev efter foretaget licitation overdraget entreprenørfirmaet Gluud & Werner. Arbejdsopgaven var for så vidt angik bygningen af færgelejet den samme i begge overfartsbyer, men medens det i Nyborg var muligt at placere færgelejet i kort afstand fra de bestående stationsanlæg, var en tilsvarende løsning ikke mulig i Korsør.

Grundet forholdene måtte Korsør dampfærgehavn bygges udenfor den eksisterende havn og nord for denne. Endvidere blev havnens placering i høj grad bestemt af muligheden for at sætte de nye anlæg i sporforbindelse med de allerede eksisterende jernbaneanlæg, der dengang var helt anderledes end de er i vore dage. Som bekendt lå Korsør stations hovedbygning længere ind mod Korsør by ved havnen, hvilken beliggenhed var naturligt bestemt af 2 forhold, nemlig dels en placering så nær bykernen som muligt og dels det ønskelige i tilvejebringelse af en så let omstigning til postdampskibene til Nyborg og Kiel som muligt.

Korsør dampfærgehavn blev bygget i en tørlagt udgravning, idet der blev bygget en fangedæmning udenom området. Den største del af havnen blev dog udgravet i land. Anlægget omfattede som nævnt 1 færgeleje, hvis nordlige side blev udført som et kajanlæg. Her blev bygget en overdækket halle samt 300 m perron. Havnens øvrige sider blev bygget med stenglaci. De samlede udgifter androg ca. kr. 360.000,-.

Bygningen af dampfærgehavnen i Korsør skred planmæssigt frem i byggeperioden. Dog var der en mindre forsinkelse ved opførelsen af selve færgehallen, hvilket skyldtes at frost i marts måned 1883 havde skabt vanskeligheder ved byggearbejderne. Forsinkelsen blev iøvrigt straks indhentet, og forholdet fik ingen indflydelse på tidspunktet for færgefartens påbegyndelse, jf. senere.

Færgeklappen og den tilhørende galge blev leveret af det tyske firma Beuchelt & Co., Grünberg, der også forestod monteringen, som udførtes af et fra fabrikken udsendt arbejdshold.

Klappsporet i Korsør dampfærgehavn stod ved et krumt spor i forbindelse med sporene på den eksisterende station. Endvidere var der fra klappsporet gennem 2 sporskifter forbindelse med hovedsporet fra Slagelse og hallesporet. Da der derved blev meget ringe afstand mellem broklappen og det nærmeste sporskifte, blev det umuligt at indlægge et almindeligt sporskifte.

Forbindelsen mellem sporene blev derfor etableret ved 2 fulde skinner, der kunne indtage 2 stillinger, idet de i den ene ende nærmest land drejede sig om en tap, der var faststøbt i 2 underlagsplader og som gik op i foden af skinnerne. For hver svelle blev de 2 skinner fastholdt af et par stole, hvis åbninger nøje svarede til skinnernes vandring + skinnerhalstens tykkelse og som forhindrede skinnernes kæntring. Skinnernes bevægelse blev iværksat med en almindelig sporskiftebuk.

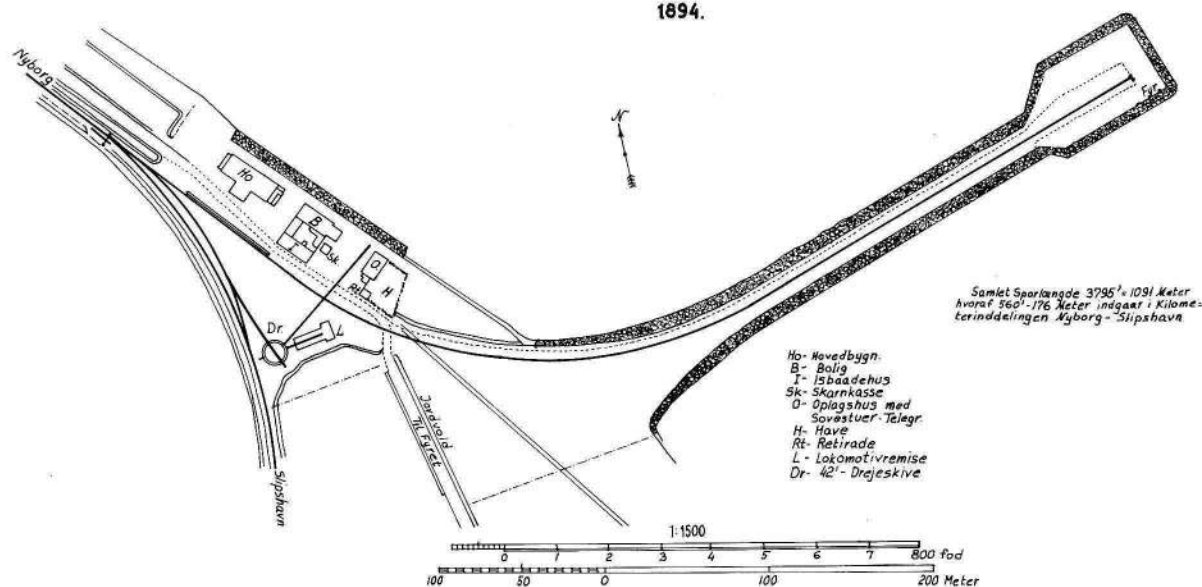
Hvor længe denne konstruktion var i brug vides ikke, men muligvis eksisterede den helt indtil afslutningen af den store ombygning af Korsør station i 1907.

Den nye færgehavn rummede kun 1 færgeleje. Oplægning af en reservefærge skete derfor på østsiden af fæstningen indtil de 3 Duc d'Alber blev anbragt i nordre bådehavn, d.v.s. omtrent ud for vestre ende af nordlige del af nuværende leje 4.

Arbejdet med bygningen af Nyborg dampfærgehavn blev efter en forudgående licitation overdraget entreprenørfirmaet A.P. Gunnarson & Heinrich Hoffmann for en entreprisensum på kr. 170.500,-. For denne sum skulle entreprenørerne bygge en fuldt færdig færgehavn inclusive en overdækket færgehal med jernbanespor samt forskellige andre mindre havneanlæg. Entreprenørerne skulle kun udføre arbejdet, idet alt tømmer og tilhugne sten m.v. blev leveret

#### KNUDSHOVED STATION.

1894.



af staten på Nyborg havns oplagsplads, hvor materialerne efter besigtigelse blev overdraget entreprenørerne. Til brug ved tilførsel af ballast til dampfærgen i Nyborg og Nyborg-Knudshoved-Slipshavnbanen lejede entreprenørerne af statsbanerne 1 lokomotiv og 20 ballastvogne.

Ved bygningen af havneanlæggene, der skulle påbegyndes umiddelbart efter underskrivelsen af kontrakten, hvilket skete den 19. december 1881, blev hele det berørte område omgivet af en fangedæmning, hvorefter arbejdspladsen blev pumpet tør, således at bygningen af den nye færgehavn kunne foregå under de gunstigst mulige forhold.

Til benyttelse for dampfærgerne blev der bygget en mole, der inderst mod land bestod af en jorrdæmning. Denne var mod øst indfattet af et stenglacis og mod vest af et bolværk, som skulle benyttes som liggeplads for en reservefærge. Jorrdæmningen fortsatte mod syd i en af kajmure indfattet mole, på hvis vestside færgelejet blev indbygget. Øst for færgelejet blev der opført en overdækket halle med et jernbanespor og en perron. Jernbanesporer blev ligesom sporet til broklappen sat i forbindelse med sporene på Nyborg station. Hele anlægget blev iøvrigt lagt lige syd for den daværende hovedbygning

på Nyborg station, og ud over det allerede nævnte var der tillige sporforbindelse til anlægsmolen for dampskibene.

Arbejderne skred planmæssigt frem, og i midten af maj 1883 var man så vidt, at kaj anlæg og moler var færdige, ligesom færgehallen var fuldført. Derefter blev vandet lukket ind gennem fangedæmningen, der kort tid efter blev fjernet.

Endvidere var galgen til ophejsningen og nedfiringen af broklappen færdigmonteret på dette tidspunkt. Tilbage stod i det væsentlige kun monteringen af selve færgeklappen over hvilken ombord- og ilandkørslen af jernbanevogne og andre køretøjer til overførsel skulle foregå, planering af terrænet, samt sporelægningen til Nyborg station, der som bekendt og som det også fremgår af det foregående lå helt nede ved havnen.

Også færgeklappen med tilhørende galge til Nyborg dampfærgehavn blev leveret af det tyske firma Beuchelt & Co., der ligeledes her udførte monteringen med egne udsendte medarbejdere.

"Korsør Avis" noterede i denne forbindelse, at der på galgen blev anbragt et bevinget hjul med årstallet 1883.

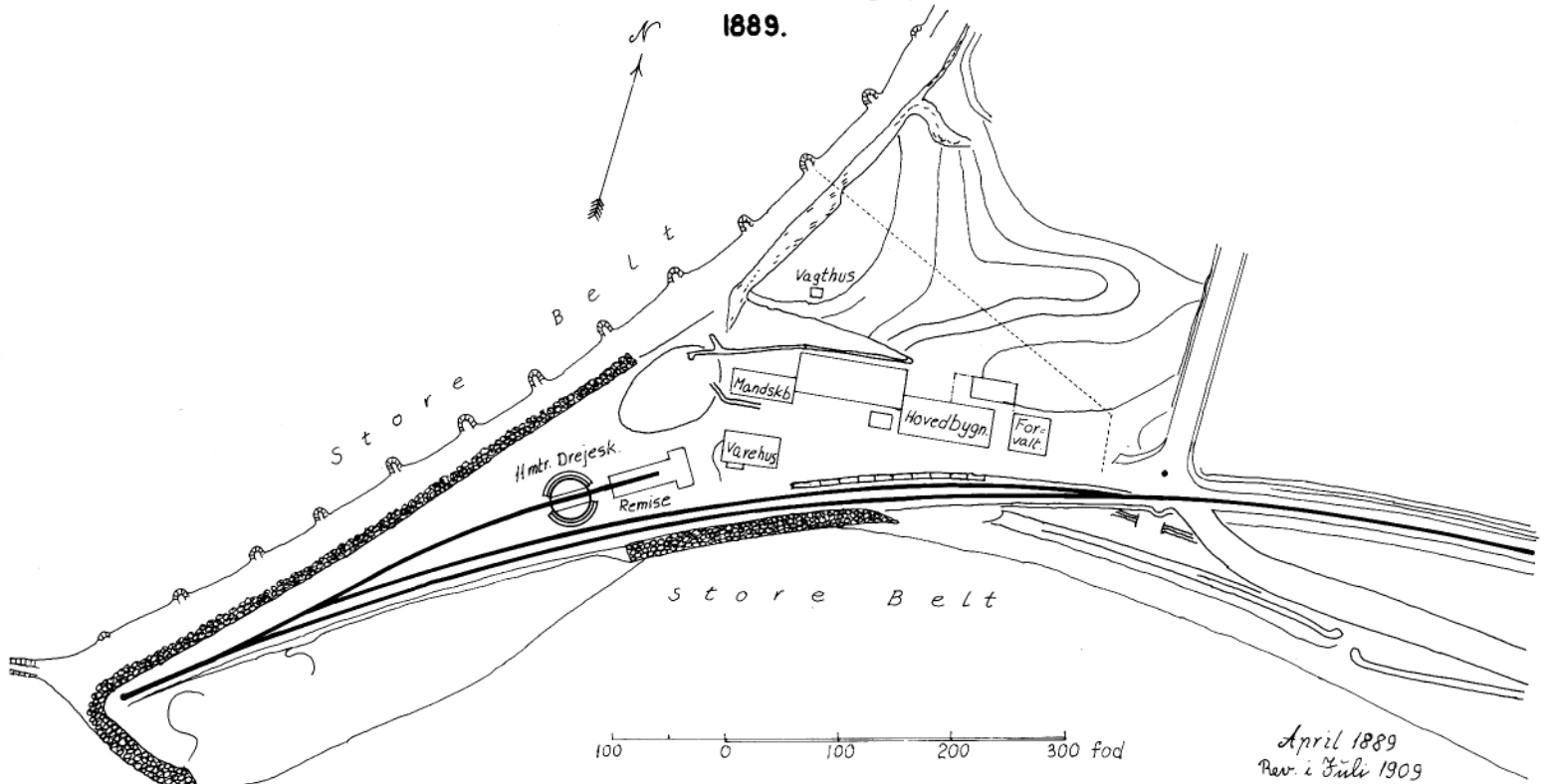
De to færgelejer blev bygget således, at den ene side var almindelig kaj, medens anlægsbroerne på begge sider af fær-

gens stævn var udført af træ på pælekonstruktioner. Denne byggemetode indebar den fordel, at vandet - og om vinteren isen - ved færgens indsejling i færgelejet kunne komme væk og ikke volde vanskeligheder, når færgen skulle lægge til. Vanddybden i færgelejerne var 12 fod = ca. 3,80 meter.

Broklappen over hvilken ombordsætning og ilandkørsel af jernbanevogne og andre køretøjer skulle foregå, var udført med 2 hoveddragere, der begge kunne dreje om en tap i landenden, medens dragerne i yderenden var holdt sammen med en tværbjælke. Når klappen var sænket ned på færgen, blev den styret og fastholdt af en tap på undersiden af klappen, der gik ned i et hul på en konsol på færgens forkant. Klappen kunne derved følge færgens bevægelser, men da den ikke måtte hvile med for stor vægt på færgen og dog som nævnt følge dens bevægelser, blev der ved overlappens yderende som allerede omtalt opført en galge, hvori klappen blev ophængt og samtidig afbalanceret med kontravægte. Klappelængden var 18 meter, hvorved knækvinklen mellem land og klapp og klapp og færge ofte blev for stor, hvorved der opstod vanskeligheder ved rangeringen til og fra færgen. Ophejsning og nedfiring af broklappen skete med håndspil, i Korsør betjent af

## HALSKOV STATION.

1889.



litsenbrødre, i Nyborg af statsbanepersonale.

Færgeoverfarten over Storebælt mellem Korsør og Nyborg fik en sejlængde på 14 sømil (= 26,4 km), og sejltiden for de første færger var 1 time og 15 minutter. Af hensyn til færgernes skovlhjul, der bedst tålte fremadgående sejlads, blev der sejlet Korsør-Nyborg uden svaj, medens der svajedes 2 gange i retningen Nyborg-Korsør. \*)

I slutningen af maj 1883 var alle arbejder på de to færgehavne i det store og hele afsluttet, og indbyggerne i Korsør og Nyborg ventede derefter spændt på anløbet af den første af de nye dampfærger. Af årsager, som vi senere skal vende tilbage til, kom der til at gå adskillige måneder, inden færge-sejladsen kom i gang. Først i slutningen af november 1883 var det muligt at påbegynde regelmæssig sejlads i et vist omfang; der kom til at gå flere måneder inden færge-sejladsen rigtigt var indarbejdet.

#### Halsskovbanen og Knudshoved/Slipshavnbanen

De nye anlæg ved Storebælt omfattede udover færgelejer m.v. i de to overfartsbyer tillige 2 forbindelsesbaner: Korsør-Halsskov og Nyborg-Knudshoved-Slipshavn. Banerne var kun beregnet benyttet under isforhold, når ishindringer i bæltet umuliggjorde sejlads med dampfærgerne og sejlads med isbryder til enten Nyborg eller Korsør, eventuelt begge havne, ikke kunne opretholdes. Hjulfærgerne måtte som bekendt ret hurtigt give op for is, da skovlhjulene ikke tålte at arbejde i is, hvorfor overfarten under de nævnte omstændigheder forudsås forlagt som nævnt - eventuelt suppleret eller erstattet af isbåde. Bygningen af de to baner med tilhørende faciliteter var derfor efter datidens forhold en ganske rimelig foranstaltning til sikring af opretholdelsen af trafikken over bæltet.

Bygningen af Korsør-Halsskovbanen blev påbegyndt midt på året 1882. Banen kom til at udgå fra hovedsporet mellem Korsør og Slagelse umiddelbart nord for Korsør station. Bygningen af banen gik hurtigt både fordi den var så kort og

fordi der ingen terrænvanskeligheder forekom af betydning. Den 24. februar 1883 var anlagt så vidt færdigt, at banen for første gang kunne befares med lokomotiv. Prøvekørslen foregik i overværelse af kontrolkomiteen ved de sjællandske statsbaner, der godkendte anlægget.

Banens længde blev 3,67 km og overbygningen bestod og består for den del af banen, der endnu eksisterer, af 32 og 34 kg/m skinner, der er ret korte (5,5, 6,4 og 7,3 m længde). Stærkeste stigning er 5 o/oo, medens mindste kurveradius er 188 m. Største tilladte akseltryk er 13,5 tons og den maksimale hastighed 45 km/h.

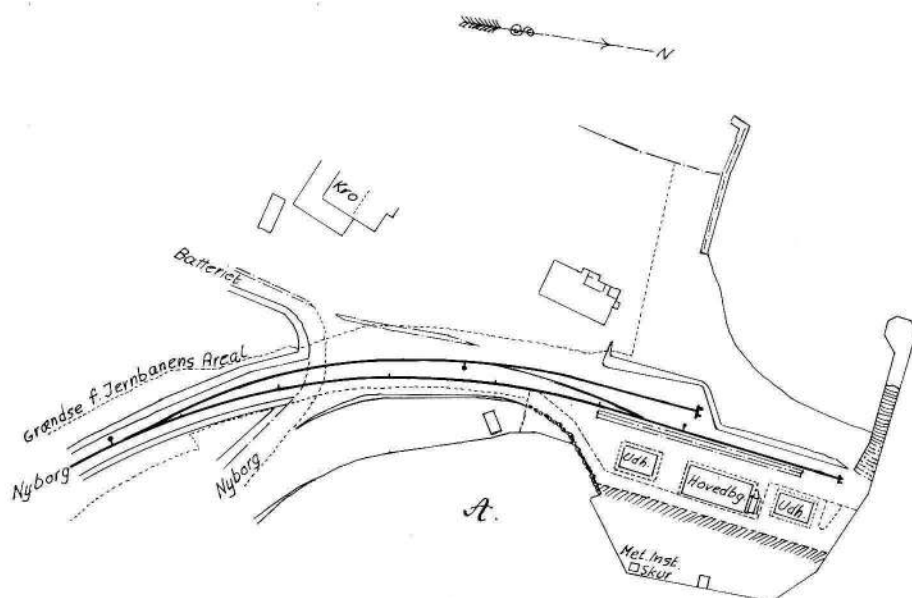
I Halsskov fandtes allerede ved anlægget af banen forskellige bygninger, idet isbådstransport jo ikke var en ny foreteelse, men tværtimod havde været udført gennem århundreder, når sejlads over bæltet ikke havde været mulig. Ved anlægget af banen blev der til supplerende af de allerede eksisterende bygninger efter tegnning

af arkitekt I.P.E. Eriksen, Aarhus, opført en ny stationsbygning og en lokomotivremise, hvorefter stationskomplekset udover disse to bygninger bestod af en forvalterbolig, et isbådehus samt et mandskabshus (Chr. IV's posthus). Med undtagelse af lokomotivremisen var de nævnte bygninger mere eller mindre sammenhængende. Mellem mandskabshuset og lokomotivremisen var opført et mindre varehus. Herudover fandtes på stedet nogle mindre udhuse og retiradebygninger m.v.

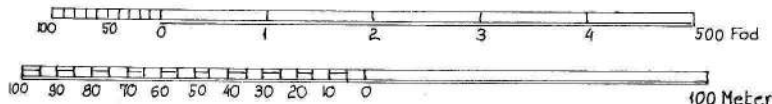
Stationen blev udstyret med hovedspor og omløbsspor, der var sammenløbende i stationens vestlige ende helt ude på pynnten. Herfra udgik også sporet til remisen, foran hvilken der blev anbragt en 11 m lokomotivdrejeskive.

Forbindelsesbanen fra Nyborg til Knudshoved og Slipshavn fik en samlet længde på 0,80 mil = 6,026 km. På banen blev bygget Knudshoved station (eller holdeplads), der var behørigt dækket af hovedsignaler. Spornettet i Knudshoved bestod

### D.S.B. J.F. SLIPSHAVN STATION. (1889.)



1:1500.



\*) Efter anskaffelsen af de to skruefærger Christian IX og Odin i henholdsvis 1908 og 1910 blev sejladsen omkring 1912 ændret til den form, der stadig benyttes, nemlig 1 svajning på hver tur.

af hovedspor og omløbsspor, senere tilkom et remisespor i forbindelse med forskellige udvidelser af anlægget i de følgende år.

Fra Knudshoved fortsatte banen gennem en stor kurve til Slipshavn, hvor der opførtes en stationsbygning samt 2 udhuse. Stationen (eller holdepladsen) blev forsynet med omløbsspor og et ganske kort læssespor.

Kontrakt om bygningen af banen blev afsluttet i juli 1882 med entreprenørfirmaet A.P. Gunnarson og Heinrich Hoffmann og arbejdet skulle påbegyndes med det samme. Banen skulle stå færdig senest den 31/12 1882, så der var ikke lang tid at give af. Udgangspunktet for banen var umiddelbart nord for Nyborg station, hvorfra den i østlig retning førtes til Knudshoved og derfra i sydlig retning til Slipshavn. Tilslutningen i Nyborg skete direkte til hovedsporet til Odense. Senere ved bygningen af den nye station i Nyborg kom banens udgangspunkt til at ligge midt ud for den nye hovedbygning. Endepunktet for banen var det nordre bolværk på Slipshavns havneplads.

Arbejdet med bygningen af banen, der ikke indeholdt særlige terrænmæssige vanskeligheder, blev straks iværksat efter underskrivelsen af kontrakten, og allerede i slutningen af november samme år var den så vidt færdigbygget, at der kun resterede nogle nødvendige efterjusteringsarbejder ved sporet. De anvendte skinner var imidlertid ikke tilfredsstillende, hvilket ikke var overraskende, da de var hentet godt brugt fra mange forskellige stationer på Fyn og i Jylland. Desuagtet blev der den 23/2 1883 foretaget forskellige prøvefarter på banen i overværelse af bl.a. baningeniør le Maire og maskinmester Wood, der repræsenterede de jydsk/fyenske statsbaner, overingeniør Tegner og afdelingsingeniør Simony, der repræsenterede anlægsstyrelsen,

medens entreprenørerne var repræsenteret ved entreprenør Heinrich Hoffmann.

Knudshovedbanen blev som det hed befaret, eftersat og godkendt, således at den eventuelt kunne tages i brug allerede samme vinter om nødvendigt.

Banens overbygning kom som nævnt til at bestå af brugte skinner (vægt 68 pd.pr.yard) og skinnematerialer, der som også allerede nævnt blev leveret af de jydsk/fyenske statsbaner. Svellerne derimod var nye. Stærkeste stigning var 7,5 o/oo, medens mindste kurveradius var 190 m. Størst tilladelige akseltryk blev fastsat til 13,5 tons, og den maksimale hastighed til 45 km/h. De anvendte skinnematerialer var dog for dårlige, allerede året efter måtte skinnerne udskiftes med andre, som i vægt og længde svarede til de skinner, der var blevet anvendt på Halsskovbanen.

I Knudshoved blev der efter tegninger af arkitekt I.P. Eriksen, Aarhus, bygget en sta-

tionsbygning og et udhus. Ligesom i Halsskov fandtes der for banens bygning allerede forskellige bygninger, hvorfor etablerementet Knudshoved som det fremover blev kaldt, fik et ret stort omfang. Efter banens bygning bestod komplekset af følgende bygninger og tilbygninger: Vaaningshus med udbygning, staldlænge og gæstesal, oplægshus for isbåde, krudthus, stuehus, vaskehus, stationsbygning og brændselshus. Hertil kom forskellige lastrinbygninger, tilbygninger m.v. Etablisementet undergik i årene efter 1883 endnu en række udvidelser, bl.a. tilkom en lokomotivremise jf. tidligere med tilhørende drejeskive på 11 meter (der hidtil havde været anbragt i Langå). Senere blev der bygget en ny mole, som skal blive omtalt i en senere artikel.

Besigtigelse og overtagelse

Den 23. og 24. november 1883 blev der afholdt besigtigelses- og afleveringsforretning

Fig. 10.

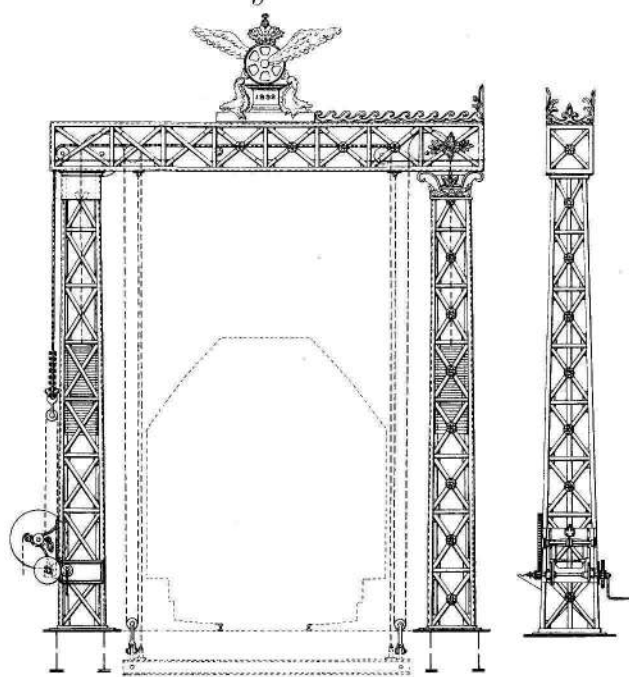
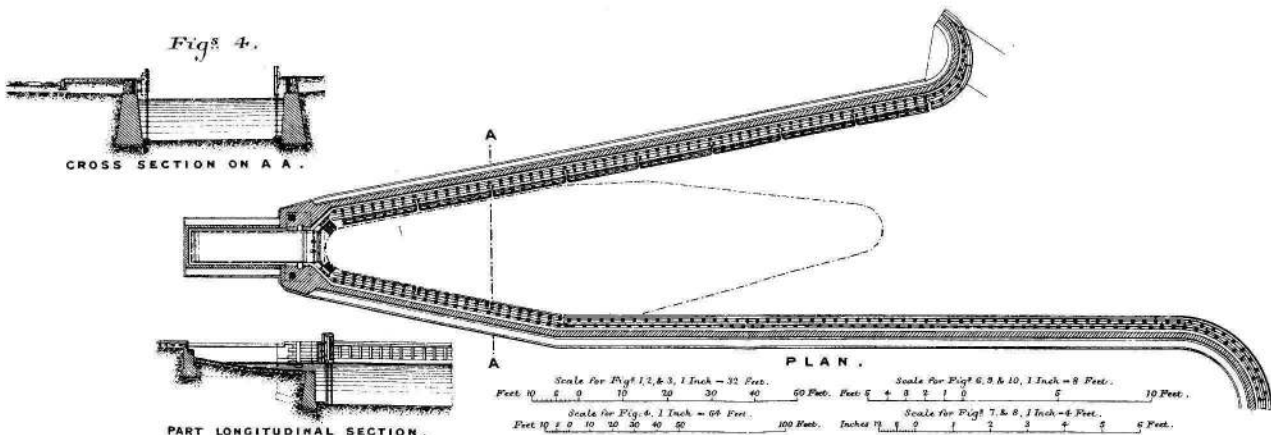
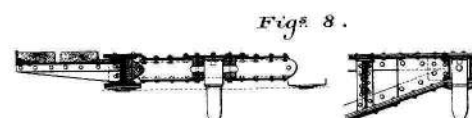
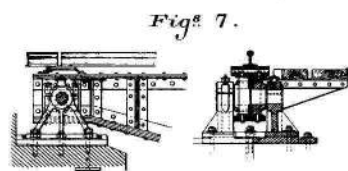
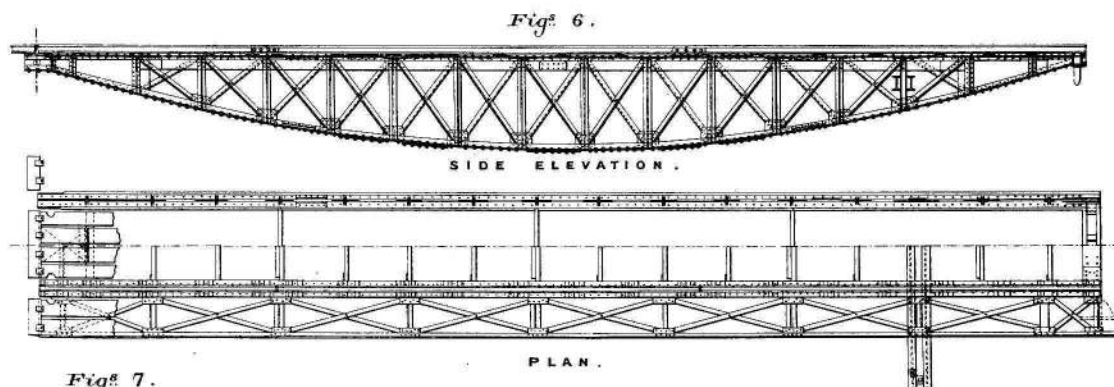


Fig. 4.





vedrørende de nye anlæg i Korsør og Nyborg samt de 2 forbindelsesbaner. Til stede ved denne lejlighed var bl.a. en række af datidens mest kendte embedsmænd, herunder afdelingsingeniøren ved de nye statsbaneanlæg Tegner, overmaskinmester ved de jydsk/fyenske statsbaner Busse samt førerne af de nye dampfærger, kaptajnerne Weidemann og Elmquist.

Man begyndte i Korsør, hvor der blev foretaget prøver med ombordsætning og ilandtagning af jernbanevogne fra en af dampfærgerne. Anlæggene blev derefter i det store og hele godkendt, dog havde Indenrigsministeriets konsulent i søfarts-sager, orlogskaptajn Lütken, der ikke var tilstede den 23/11 grundet sygdom, ved skrivelse den 21/11 til direktionen for de sjællandske statsbaner meddelt, at han anså en række suppleringsarbejder for nødvendige, hvilket også i alt væsentligt godkendtes, men dog med et vist forbehold fra overingeniør Tegnens side, idet denne fastslog, at anlægget var udført fuldstændig som bestemt af Indenrigsministeriet.

Banen Korsør-Halsskov blev derefter overtaget. De tilstedeværende foretog ingen prøvetur på banen, der den 22. november var blevet inspiceret af oberst Hedemann og kaptajn Elben.

Deltagerne i besigtigelses- og overtagelsesforretningen tog derefter over bältet, hvor overbaneingeniør, oberst Thulstrup fra de jydsk/fyenske statsbaner og dampskibsekspeditor, løjtnant Schalburg, Nyborg, stødte til. Derefter blev Nyborg-Knudshoved-Slipshavnbanen besigtiget. Specielt havde Slipshavn stationsbygning interesse, hvorom overingeniør Tegner kunne oplyse, at det havde vist sig umuligt at tilvejebringe vandforsyning til husholdningsbrug, hvilken oplysning de sjælland-

ske statsbaner imidlertid ikke tillagde nogen væsentlig betydning.

Dagen efter fortsatte forretningen ved Nyborg dampfærehavn. Ved denne lejlighed deltog yderligere overdriftsinspektør Møller fra de jydsk/fyenske statsbaner. Der blev ligesom i Korsør foretaget forskellige prøver med ombordsætning og ilandtagning af jernbanevogne fra en dampfærg. Også for Nyborgs vedkommende havde orlogskaptajn Lütken fremsendt en liste over forskellige arbejder, som han anså for nødvendige som det hed "til Fuldstændiggørelse" af anlæggene. Overingeniør Tegner havde samme bemærkninger hertil som for Korsør dampfærehavns vedkommende, hvorefter dampfærehavnen blev overtaget af de jydsk/fyenske statsbaner. Et ønske om, at der tilvejebragtes en vandledning til forsyning af dampfærgerne med drikkevand blev imødekommet.

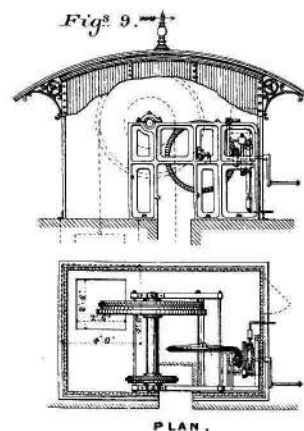
Med hensyn til Knudshovedbanen og Knudshoved og Slipshavn stationer blev der indført den ordning, at banestrækningen og de to stationer blev henlagt under de sjællandske statsbaner, medens de jydsk/fyenske statsbaner skulle føre tilsyn med strækningen og sørge for vedligeholdelse, bevogtning og snerydning. Dog skulle de sjællandske statsbaner refundere de jydsk/fyenske statsbaner alle de hermed forbundne udgifter.

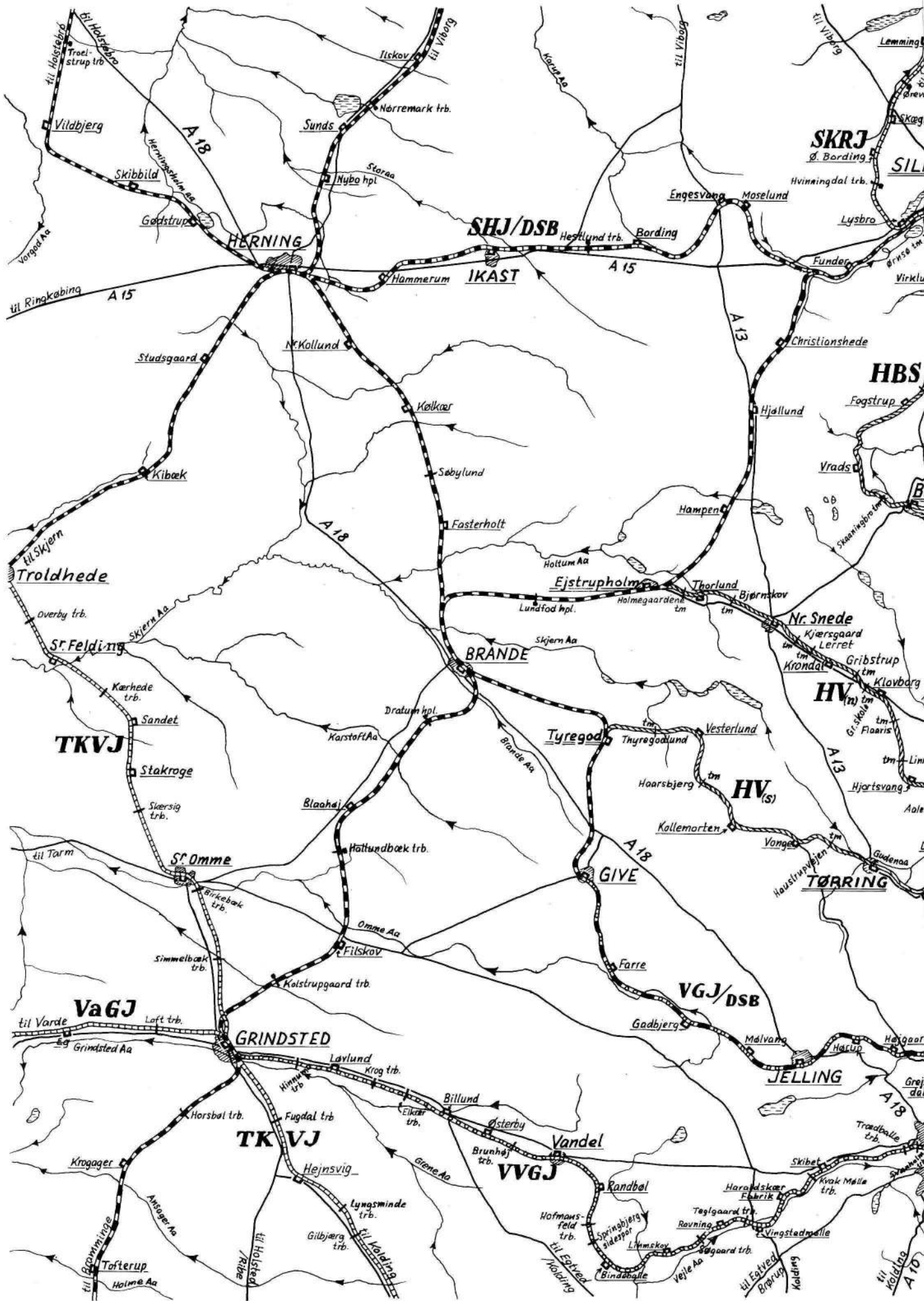
Ved Knudshoved station blev der udnævnt en stationsforvalter (stationsforstander), hvis tjenestoområde og -pligter var nedfældet i en særlig "Instrux". Indholdet af denne "Instrux" er ganske interessant, idet det deraf fremgår, at man påregtede etablerementet Knudshoved og den tilhørende "filial" i Slipshavn ret ofte benyttet, muligvis de fleste vintre, hvilket kan have sin årsag i hjulfær-

gernes manglende evne til sejlad i is. Stationsforvalterstillingen blev derfor en helårsstilling, men som følge af, at der mod forventning kun blev lidt brug for anlæggene, blev der efter stationsforvalterens pludselige død i 1906 ikke udnevnt nogen efterfølger.

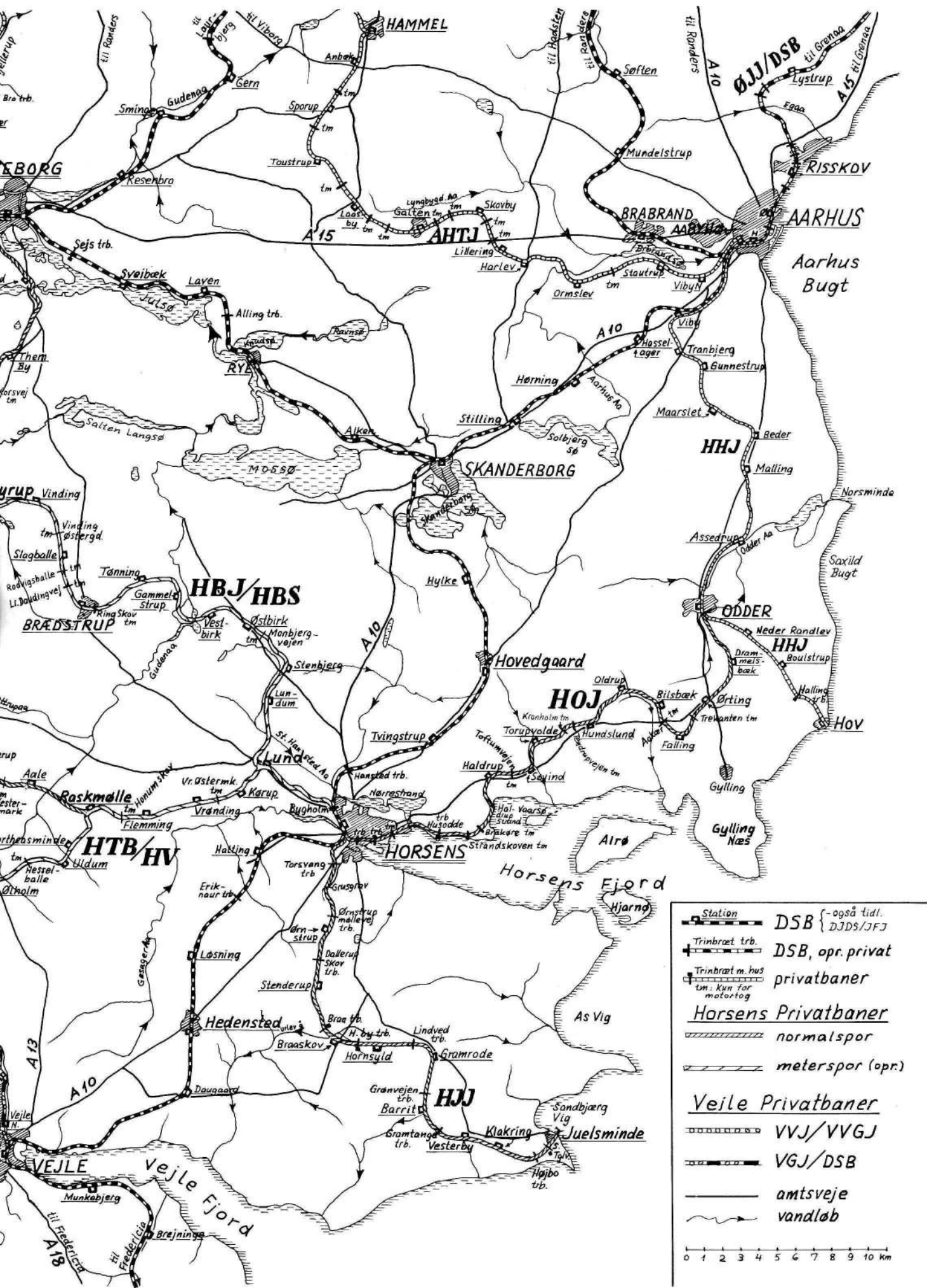
#### Færge- og skibsmateriel

Til Storebæltsoverfarten blev der anskaffet 2 dobbeltsporede damphjulfærger, der blev opkaldt efter de 2 overfartsbyer. Færgerne blev bygget af det svenske skibsværft Kockums Mekaniska Verkstad Aktiebolag i Malmø, med hvem der af det danske Indenrigsministerium den 22/9 1881 blev skrevet kontrakt om bygningen. Kockums var en ny leverandør af færger, men allerede dengang et meget velanskrevet værft.









De nye færger fik følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 77,42 m  
 Største længde mellem stopbomme: 72,80 m (Korsør)  
 og 72,40 m (Nyborg)  
 Største bredde over hjulkasserne: 17,68 m  
 Største bredde på spant: 10,37 m  
 Bruttoregistertonnage: 945 tons  
 Kedeltryk: 5,6 kg/cm<sup>2</sup>  
 Kulbeholdning: 56 tons  
 2 hoveddampmaskiner, hver med 1 HT-cylinder  
 med diameter 857 mm og 1 LT-cylinder med  
 diameter 1607 mm. Stempelslag: 1372 mm  
 Max. omdrejninger pr. minut: 33  
 Hestekraft, nominal: 363, indiceret: 1200.  
 Diameter af skovlhjul: 6020 mm  
 Max. fart: 12,25 knob  
 1 dynamo.  
 Overførselskapacitet: 235 tons vognlast og  
 900 passagerer.

Indretningen af færgerne var således, at næsten al aptering fandtes under dæk. I færgens forende var indrettet luk-afør for besætningen og saloner for 3. kl. rejsende. Derefter fulgte de 2 kedelrum og maskinrummet, hvorefter der i færgens agterende var indrettet saloner for 1. og 2. kl. rejsende samt lukaf for færgens fører.

På færgens vogndæk fandtes de 2 jernbanespor og i vingehusene foruden hjulkasserne enkelte mindre saloner, færgens kabys samt toiletter. Ovenover vingehusene var der nogle mindre vingedæk forbeholdt 1. og 2. kl. rejsende. Over vogndækket midtskibs fandtes færgens kommandobro båret oppe af et jernskelet og midt herpå styre-huset, en ejendommelig pagodelignende bygning. Udsigten fra kommandobroen hæmmedes i nogen grad af skorstenene, der var placeret i skibets midterlinie foran og agten for kommandobroen.

H/F KORSØR blev søsat den 28/12 1882, men den oprindelige kontraktmæssige afleveringsfrist kunne ikke overholdes, da der fra dansk side var blevet forlangt en hel del ændringer i færgernes indretning i forhold til de oprindelige specifikationer. Derfor var H/F KORSØR først den 25/6 1883 så vidt færdig fra værftet, at den kunne sejle ud på sin første prøvetur, der forløb udmærket bortset fra, at der blev konstateret en mindre fejl ved det ene skovlhjul. Fejlen blev rettet, og der foretoges flere prøvesejladser i overvårelse af forskellige sagkyndige. På den sidste af disse prøvesejladser, hvor færgens maskiner gik forceret bak, skete imidlertid et større uheld, som nødvendiggjorde et længere ophold ved byggeværftet. Den 22. - 24. oktober 1883 kunne færgen imidlertid sejle ud på de officielle prøveture, der fik et til-

fredsstillende forløb. Kulforbruget blev således målt til at være ca. 20% lavere end kontraheret, medens færgens max. fart blev målt til 14 knob i stedet for 13,44 knob.

Færgen afsejlede derefter til Nyborg, men ved udsejlingen af Københavns havn kolliderede den med en norsk damper, der lå for anker. Den norske damper fik en del ovenbords skader, hvorimod færgen kunne fortsætte rejsen til Nyborg, hvortil den ankom efter 14 timers sejlads i hårdt og uroligt vejr. Efter nogle timers ophold her forlod færgen atter Nyborg og anløb Korsør for første gang.

Den nye færge blev både i Nyborg og Korsør modtaget af en stor menneskemængde, der ønskede at bese dette teknikkens sidste vidunder. Færgen sejlede med en efter den tids forhold ret betydelig fart, og

Største længde over stævnene: 50,83 m  
 Største bredde: 8,535 m  
 do. på spant: 8,460 m  
 Bruttoregistertonnage: 522 tons  
 Kedeltryk: 5,6 kg/cm<sup>2</sup>  
 Kulbeholdning: 36,4 tons  
 2 hoveddampmaskiner hver med 1 HT-cylinder  
 med diameter 635 mm og 1 LT-cylinder med  
 diameter 1118 mm. Stempelslag: 686 mm.  
 Max. omdrejninger pr. minut: 102  
 Hestekraft, nominal 158, indiceret 600  
 Max. fart: 10,25 knob  
 Overførselskapacitet: Dagfart 400 passagerer,  
 natfart over 3 timers varighed 100 passagerer.  
 Herudover en del gods og/eller levende dyr.

Som det vil ses var der tale om en meget lille isbryder med en meget beskeden maskinkraft sammenlignet med nutidens isbrydere. Skibet var imidlertid bygget med den for en isbryder karakteristiske form med bl.a. en stærkt underløben stævn. Den omstændighed, at skibet

den imponerede tilskuerne i begge byer ved trods sin størrelse at være særdeles manøvre-dygtig.

Den anden af de nye færger H/F NYBORG søsattes fra værftet den 10. april 1883, og den gik ud på sin første prøvetur i Øresund den 28. oktober 1883. Den 2. november ankom færgen til København for at rette kompasser, og dagen efter foretoges en ny prøvesejlads i overvårelse af en række teknikere. Alle prøver forløb særdeles tilfredsstillende, og der skete ingen af de uheld, man havde været ude for med H/F KORSØR. Den 7. november 1883 blev færgen forevist for en del af Rigsdagens medlemmer, hvorefter den afsejlede mod Korsør. De sidste prøvesejladser foretoges den 9. november, hvorefter færgen var rede til at påbegynde færgefarten.

Udførligere omtale af H/F KORSØR og H/F NYBORG findes i SIGNALPOSTEN, 7. årgang nr. 3 og 4 (kan bese på de større biblioteker - vi har desværre udsolgt! - red. bem.).

Udover de 2 ovenfor omtalte damphjulfærger blev der til Storebæltsoverfarten også anskaffet en isbryder. Dette skib fik navnet STÆRKODDER, og det blev bygget i København hos Burmeister & Wain's skibsværft, der afleverede det til statsbanerne i 1883.

S/S STÆRKODDER var den første egentlige danske isbryder specielt bygget til dette særlige formål. Skibet havde følgende hoveddimensioner:

var et skrueskib gjorde det herudover meget mere egnet til sejlads i is end de hjulfærger, det i givet fald skulle erstatte på Storebæltsoverfarten.

Indretningen af S/S STÆRKODDER var iøvrigt således, at der af dækhuse udover styre-huset på kommandobroen kun

fandtes et omtrent midt på skibet, hvori var indrettet en rygesalon for herrer. Her fandtes endvidere nedgangen til hoveddækket.

På hoveddækket var der i forskibet indrettet lukafer for besætningen, hvorefter der over skibets lastrum var åbent dæk. Derefter fandtes midtskibs skibets kabys og forskellige mindre rum, hvoraf nogle var indrettet med toilet. Dernæst var der en mindre hall, hvorfra der var adgang til førerkammer, postrum og stirrids. Længst agter var i hele skibets bredde indrettet 1. og 2. kl. spisesalon.

Under hoveddækket fandtes forrest et lastrum og derefter kedelrum, kulkasser i hver side maskinrum og endelig agter en mindre passageraptering bestående af 2 større sove- og 4 se-

paratkahytter med ialt 48 sovepladser.

S/S STÆRKODDER var således indrettet til både at kunne overføre gods og passagerer, og skibet blev da også gennem årene især i isvintre anvendt såvel som isbryder som almindeligt fragtskib, ikke alene mellem Korsør og Nyborg men også ved Masnedøoverfarten og Korsør-Kieloverfarten. Desuden fungerede skibet som isbryder i mange andre indre danske farvande. Om skibets formåen især som isbryder viste det sig imidlertid ret hurtigt, at det ikke var så godt egnet til dette formål: maskinkraften var for lille og skruerne for højtliggende. Ikke mindst det sidste bidrog til mange havarier gennem tiderne, og resultatet blev også hurtigt, at statsbanerne anskaffede nye isbrydere af en

anden type - i 1890 S/S MJØLNER og S/S THOR og i 1894 S/S TYR. Disse isbrydere var i brug i mange år helt op til slutningen af 1950'erne.

Udenfor statsbanernes regi blev S/S STÆRKODDER bl.a. også anvendt som karantæneskib ved Gedser og som skoleskib for navigationskoleelever. Det overgik til statens istjeneste i 1929, var derefter i nogle år isbryder på Limfjorden (sammen med S/F VALDEMAR), hvorefter det i 1937 blev solgt til ophugning.

Ib V. Andersen

#### NYT MUSEUM I KORSØR

Den 15. juni 1983 blev et nyt museum, nemlig Korsør by- og overfartsmuseum, indviet. Museet har til huse i en 180 år gammel bygning ved Korsør Søbatteri, der hidtil i ca. 30 år har været indrettet som vandrerrhjem.

Museet er en selvejende institution, men Korsør kommune har såvel økonomisk som praktisk ydet støtte til museet.

Det nye museum lagde ud med en særudstilling om Storebæltsoverfarten i anledning af, at det i år er 100 år siden den første jernbanefærgе blev sat i fart over Storebælt. Til denne udstilling havde museet fået flere ting til låns fra såvel Jernbanemuseet, Handels- og Søfartsmuseet som fra firmaer og privatpersoner.

Særudstillingen lukkede den 31. august 1983, men det er meningen, at museet i etaper skal indrettes med faste udstillingsgenstande til belysning af Storebæltsoverfartens historie og Korsørs udvikling som søfartsby i det hele taget.

Fra udstillingen kan nævnes en smuk model af isbryderen HOLGER DANSKE. Modellen var udlånt af Jernbanemuseet, der også havde udlånt effekter fra et par nu ophuggede færgers kommandobroer og maskinrum. DSB's færgerestauranter havde udlånt service fra tidligere tiders restaurationsdrift. Disse ting var udstillet i et rum, hvor også en buffet fra en af overfartens første hjulfærgе var anbragt. Til yderligere illustration af restauranternes udvikling var anbragt fotostater visende salonerne i M/F Korsør, således som de oprindeligt så ud, da færgen begyndte sin lange karriere ved DSB.

Herudover var udstillet en række færgemodeller, der viste udviklingen i færgemateriellet gennem tiderne.

PBJ



Foto 1. Et par af de mange modeller på udstillingen. Forrest M/F Dronning Ingrid, en af de tre nye storfærgе. Bagved endnu en færgе med navnet "Dronning Ingrid" fra 1951.



Foto 2. Fra damp til diesel. Bagest en smuk model af den navnkundige dampfærgе "Christian IX" udlånt af B&W-museet. De næste fire modeller forestiller "Korsør", "Heimdal", "Nyborg" og "Sjælland". Disse fire modeller er alle udført af V. Casse, Odense.

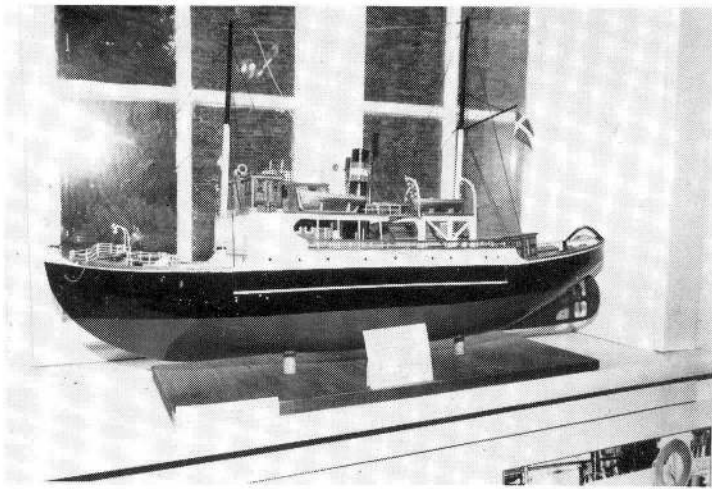


Foto 3. Isbryderen "Mjølner" fra 1890. Modellen er udført af overmatros Svend Aage Hansen, Korsør. Modellen blev overrakt som gave til museet ved dets indvielse.



Foto 5. Buffet og vægpanel fra H/F Korsør eller H/F Nyborg.



Foto 4. Interiør fra rum nr. 4. Her var anbragt forskellige ting fra kommandobro og maskinrum.

# Adams Hjørne

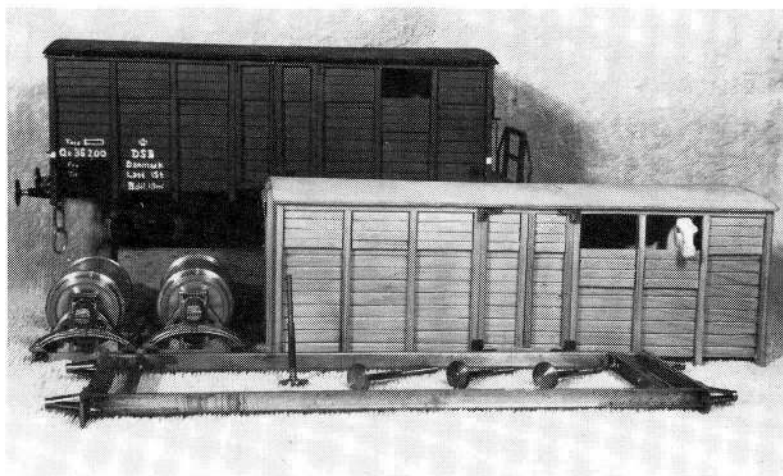
VI BYGGER EN LUKKET GODSVOGN, QR

Det har næppe undgået læsernes opmærksomhed, at EVP og ADAM i mere end én betydning er "Old-timers", forstået på den måde, at forbilledet til de modeller vi bygger fortrinsvis er helt eller delvis udrangeret materiel og at byggebeskrivelserne som oftest er baseret på det forhåndenværende søms princip. Vi gætter på at interessen for de gamle sager er stadigt voksende, samt bilder os ind, at vore byggemetoder er af en sådan art, at enhver kan deltage uden at sprænge budgettet. Med hånden på hjertet må vi dog indrømme, at tiden på en måde er løbet fra os, hvilket diverse læserbreve da også tydeligt gør opmærksom på. I disse henvendelser efterlyses der artikler om mulighederne for anskaffelse af forskellige løsele, omtale af fremgangsmåden ved støbninger i plast og metal og sidst, men ikke mindst, en grundig belæring om anvendelsen af den moderne elektronik. I håbet om, at det må give bonus, har vi videresendt disse ønsker til kredse, der har forstand på de nævnte emner, men skulle der også blandt læserne være en eller anden, der kan bidrage med oplysende stof, er man meget velkommen til at deltage i arbejdet.

Som man kan forstå af ovenstående, er alt dette "nymodens" ikke lige netop vores livret, og læserne må derfor finde sig i, at vi endnu en gang fortsætter i den gamle skure.

I byggebeskrivelsen af litra F forudsattes det at den mindre begunstigede var i stand til, eventuelt ved hjælp udefra, at overkomme en række minusser. Hvad der imidlertid var nok så væsentligt var, om udøveren besad den fornødne øvelse og erfaring, eller sagt på en anden måde, om der ved arbejde med mindre og lettere opgaver var opstået det rette samspil mellem materiale, værktøj og mand. En sådan "lettere" opgave er fremstillingen af en af DSBs gamle Q-vogne og for nu at opgaven ikke skal blive alt for kedelig, har vi valgt litra QR, hvor bremseplatformen udover undervogn og hjulophæng, giver anledning til lidt mere metalsløjde.

De indledende øvelser er: anskaffelse af tegning, fotografier



både nær og fjern samt om muligt, da denne vogntype ikke længere er i drift, et kig på forbilledet i hel størrelse, hvorpå vi gør os fortrolige med det indsamlede materiale. Til opbygningen skal anvendes: En stump ca. 10 mm tykt brædt (gerne krydsfiner), 3 og 1 mm krydsfiner, 2x2 mm liste, 1 mm messingplade og en stump 1 mm messingtråd. Hertil kommer i profilering: U-profiler 7x2 mm, 5x2 mm og 2x2,5 mm. Hjulsettene anskaffes som alt det andet gennem den lokale hobbyforretning, og er vi så heldige, at samme forretning også har færdigstøbte akselkasser i en nogenlunde naturtro udførelse, er det såmænd ingen skam at benytte sig af dette. Foruden det her nævnte skal benyttes stumper af konserverblik eller messingfolie, kobbertråd + andre småting, der vil blive omtalt efterhånden som arbejdet skrider frem.

Vognbunden fremstilles af vort 10 mm brædt, udsavet i det indvendige vognkasse mål, der fremkommer når vi trækker godstykkelsen af sider og gavle fra. Her skal man være opmærksom på, at vi for at skjule samlingerne med hjørnestolperne skræller det ene lag finer af gavlene. Det frem-

komne mål skal være 151x55 mm. Sider og gavle udsaves af 3 mm krydsfiner (gavle altså  $3 \div 1$  mm) hvor sidernes længde er den samme som bundstykkets og gavlenes lig med bundstykkebredden + sidestykkernes tykkelse. Udskæringen skal foretages således, at årerne på det yderste lag finer ligger vandret. Inden samlingen ridser vi plankesamlingerne op ved hjælp af en lineal og et søm, hvor vi forinden med en fil har rundet spidsen af. Ligeledes, inden samlingen, lakeres med en fortyndet spritpolitur, der ved denne behandling får årerne i træet til at rejse sig. Når polituren er tør, slibes overfladerne glatte, plankerillerne uddybes endnu en gang, og vi har herved sikret os en fast og glat bund for den afsluttende bemaling.

Vognkassesider og gulv sammenlimes med hvid PVA-lim og har vi forinden beregnet hvor diverse stolper senere skal anbringes kan vi stifte emnerne sammen medens limen tørrer. Inden taget lægges på, monteres stolper (2x2 mm liste, glem ikke den vandretliggende, umiddelbart under tagskægget), markering af døre i sider og gavle, samt lemme (1 mm finer) hvor alle dele forinden limningen har fået en behandling med poli-

tur og finkornet sandpapir. Målene til dette arbejde tages naturligvis fra tegningen, men det kan godt være, at jeg lige for en ordens skyld bør gøre opmærksom på, at vognsider og nederste vandrette bjælke i gavldøren ligger 2 mm lavere end vognbundens underside.

Jeg har moret mig med at lade nogle af lemmene være åbne, og som det fremgår af foto nr. 1, ladet en hest stikke hovedet ud. Hvad der imidlertid også fremgår af samme foto, og det endda meget tydeligt er, at jeg har udeladt en indvendig afstivning af taget med det resultat, at det synker i knæ på midten. Alt dette må selvfølgelig foretages inden taget lægges på, men ellers er taget blot skåret ud i 1 mm finer og limet på plads, fastholdt under tørringen med tape. Vognkassen er forsynet med en række forstærkninger - beslag/jernbånd! - og dørene med hængsler og lukketøj. Disse er på modellen illuderet ved udklippet og pålimet (Araldit) konserverblik og 0,5 mm kobbertråd. På gavlen ved bremseplatformen er forstærkningen U-jern (2x2,5 mm profil) og i modsatte ende er døren forsynet med vandnase. Der mangler glideskinner og kæder til lemmene, kroge til dørene og meget andet småusseri, men har man tid og kræfter kan det sagtens lade sig gøre at få det hele med.

(RED. vil lige indskyde, at modellen bygges i spor 0, 1:45)

Undervoggen er samlet af vangerne (2x5 mm U-profil) og pufferplankerne, hvor pufferplanken i "bremseenden" er 7x2 mm U-profil, men i modsatte ende af vognen blot fremstillet af 1 mm messingplade. Inden samlingen bores huller til puffer og koblingskrog, samt 1 mm huller til indstikning af bremseplatformens gelænder og trinbrædternes monteringsjern. Denne metode har bl.a. de fordele, at tillodning kan foretages fra undersiden, at detaljen sidder bedre fast, og selv om det skulle blive revet løst alligevel bliver hængende uden af falde helt af. På den viste model er der mellem vangerne og i en afstand af 8 mm fra pufferplanken indsat et tværstykke (2x2,5 mm U-profil) der tjener som støtte for pufferens - på modellen - spiralfjedre. Det giver en lidt mere solid konstruktion af undervoggen, hvilket egentligt ikke er nødvendigt, da den alligevel til slut bliver Araldittet til vognbundens underside, og jeg vil derfor foreslå det ændret til vinkelbøjlet messingplade med huller til påskruining på vogn gulvet.

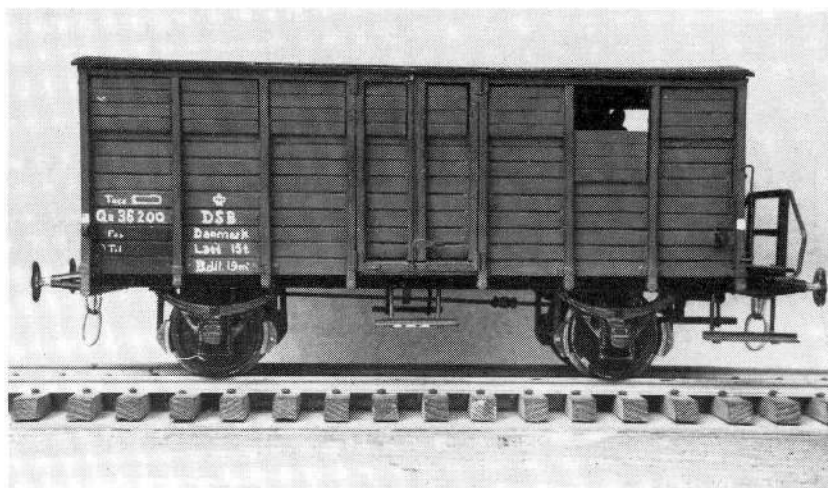
Pufferne fremstilles på følgende måde: 3 mm messingrør afskæres i længder på 13 mm og et krydsliggende snit foretages i en



længde af 10,5 mm. Den letteste måde at udføre dette på, gøres ved at sætte et stykke 2 mm (rørets indvendige diameter) rundmessing lodret i skruestikken, skubbe rørstumpen ned over dette, og så gælder det blot om at holde tungen lige i munden medens der saves. Var vi heldige med det første forsøg, skifter vi bare rørstumpen ud, sætter en mere fintandet klinge i saven, så skulle resten gå af sig selv. Snittene ligger jo allerede hvor de skal.

I et stykke rundjern eller lignende bores nu et 3x9 mm dybt hul, der igen udbores med et 5,5 mm bor i en dybde af 5 mm. Heri indstikkes det flækkede rør og med et kegleformet stykke værktøj af passende diameter - blyant, dorn eller kuglepen - presser vi de på røret fremkomne ben så meget fra hinanden at de "fylder" den yderste diameter ud. Pufferkurvens fødder fremkommer ved at bukke de udragende ender om med et stump instrument og derefter forsigtigt banke dem flade med lette hammerslag. Skulle der ved fremstillingen af ovennævnte hjælpemiddel ikke være foretaget en vinkelret boring, vil kurven blive skæv, men den kan dog stadig bruges dersom vi afsætter et mærke ved boringens "højeste" punkt, og bukkes hvert ben over det samme mærke. De fire kurve sættes (loddet) op på et i forvejen fortinnet stykke 0,5 mm messingplade, og hvis man ellers kan se ideen i det, saver vi pladen ud således, at hver fod på den enkelte kurv står som en del af en ret vinkel i et kvadrat, der måler 7 x 7 mm. Nu ku' vi så lodde pladen fra kurven og herfra sætte den på sin endelige plads på planken, men da den på forbilledet vitterligt er monteret på et sådant underlag som pladen udgør, så er det vel også nok værd at overveje om vi ikke før udsavningen skulle have boret et hul i pladen, og derefter monteret det som et samlet hele. Hvis jeg forekommer lidt svævende på dette område så skyldes det, at risikoen for at det hele falder fra hinanden under loddearbejdet er temmelig stor. Selv slap jeg fra det ved at sætte en 2 mm skrue og møtrik gennem kurv og planke før jeg loddede, og det gik da også meget godt. Til gengæld havde jeg nær aldrig fået skrueerne ud igen.

Puffen består af skive (se fremstilling af runde emner under litra F) med 2 mm hul, stokken (2 mm rundjern), fjeder fra kuglepennepatron samt en 2 mm udboret møtrik som brystning bag pufferplanken og påloddet efter stokkens montering i planken. Som allerede nævnt vil jeg anbefale at stoppet til fjederen fremstilles som et stykke vinkeljern der på-

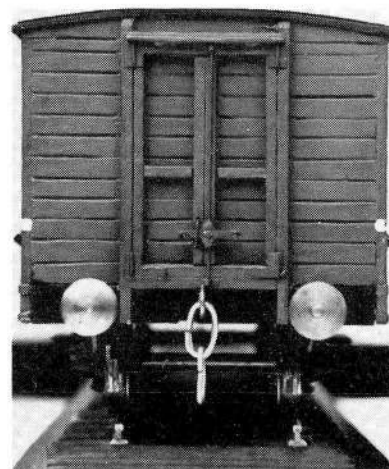
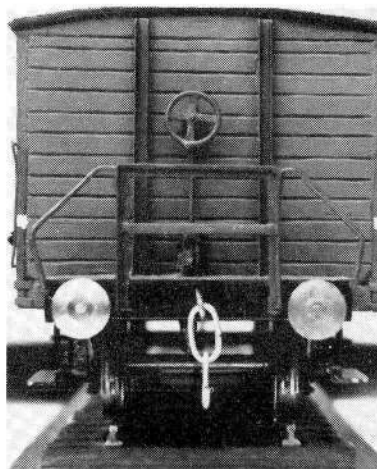


skrues vognbunden, og har vi fremstillet pufferstokken så tilpas lang at den kan føres igennem et i dette stykke vinkeljern beregnet hul, vil det ikke volde de mindste vanskeligheder at få fjederen på plads. Koblingskrogen er 1 mm jernplade, savet og boret i det rette udseende, hvor det stykke af koblingen, der ligger bag pufferplanken, måler 2x15 mm og bores igennem på tværs med et 1 mm bor. På dette stykke sidder igen en kuglepennepatronfjeder, holdt på plads og i spænd ved en stift gennem hullet. Koblingskæden er simpel kæde, hvilket bestemt kunne have været lavet meget mere naturtro, men når man nu som jeg er træt af at skulle forny afrevne fint forarbejdede skruekoblinger, ja så bliver det altså ikke anderledes.

Dersom pufferplanken i bremseenden er fremstillet af 2x7 mm U-profil, vil det ene af profilet's ben ligge oven på vangerne, og hvorfor ikke, sådan er det jo i virkeligheden. Det betyder at platformens udragende ende må gøres tilsvarende tyndere. Med moderne klæbestoffer ville det så være fristende at fremstille dem af tilfilede trælister. Imidlertid er der også behov for en solid tillodning af bremseplatformens rækværk, så jeg valgte at tilfile et stykke 1 mm plade i

den nødvendige profil. Det var dumt. Det havde været langt lettere at tildanne den af 0,5 mm plade, lagt dobbelt fra den synlige ende og blot så langt som et lille stykke ind over vangen fra begge sider. Det gør vi så. I dette stykke plade er iøvrigt indridset og savet så meget, at det med lidt god vilje nok kan opfattes som planker lagt på tværs over vangerne. Rækværket er fremstillet af 2x2 mm vinkelprofil og bukket efter tegningens mål. I selve knækket er først foretaget et V-formet indsnit - filet - og efter ombøjningen, hvor V'ets ben møder hinanden, foretaget lodning. Disse messingprofiler er undertiden temmelig sprøde, og der skal ikke bukkes alt for meget frem og tilbage før man står med to stykker i hånden. Lav det rigtigt første gang! De lodrette ender af vinkeljernet er loddet til platformen, men de er ikke bukket om og ført ind til pufferplanken. Her er de fastgjort og forstærket ved tillodning af et stykke 0,5 mm plade, skåret i strimmel og bukket i en U-profil, der spænder mellem vinkeljern og planke.

Håndlisten - den skrætstillede del af rækværket - er 1 mm hårdtrukket messingtråd, banket flad på det stykke, der ligger op mod vinkeljernet, bukket efter teg-



ningen og ført ind gennem det i forvejen i pufferplanken borede hul. Det er lidt af et stykke pille- og drillearbejde, men det er den slags, der giver god øvelse, når vi senere går i gang med større og mere krævende opgaver. Til bremseplatformen hører selvfølgelig også håndhjulet, det "hus" der indeholder de koniske tandhjul plus diverse skrue- og trækstænger. Tager vi det fra en ende af, er håndhjulet fremstillet af 1 mm messingtråd snoet omkring et stykke 8 mm rundjern, skåret af på langs af rundjernet og de fremkomne ender vredet sammen og loddet. Egerne er 0,5 mm plade, boret 1 mm hul i centrum og savet og filet i "egerfacon". Denne lægges ind i håndhjulets ring og loddes. 1 mm tråd udgør akslen, det samme som håndgrebet, og når vi har fået dette til at hænge fornuftigt sammen pr. loddekolbe eller Araldit, kan vi godt begynde at trække vejret roligt igen.

Huset - som jeg kalder det, og det skal nok være forkert - er fremstillet af en stump messing tilfilet og boret som vist på tegning og fotografi. Skruestangen, eller hedder det spindelen?, er igen messingtråd, stukket ind i huset foroven, ført ned gennem den klods der via gevind og stænger trækker bremsen, og ender i det bundstykke, der samtidig tjener som styr for de to trækstænger. Det lyder som var det en grim mundfuld, men er dog ikke så galt endda. Huset og bundstykket er limet til gavlen med Araldit med den indstukne skruestang med tilhørende klods og stænger på loddet, løst indsat. Hullet til håndhjulet er efter pålimning af huset boret videre gennem vogn-gavlen, og håndhjulet løst indsat. I bremseplatformen er forinden foretaget udskæring til trækstænger og vi er således i stand til at fremstille hele arrangementet i mindre sektioner og endvidere montere inden samling af undervogn og vognkasse. Fodtrin er fremstillet af 0,5 mm plade med ombukket slingrekant og ophængt i vangerne med 1 mm messingtråd, og burde ikke volde større vanskeligheder.

Under fremstillingen af undervognen har vi ind imellem sikret os at den nu også passede til vognkassen, og da de to emner nu skal limes sammen er det kun et spørgsmål om at få Araldittet mellem vanger og vognbund, og sammenholde de to emner i den rigtige stilling medens limen hærdner. Sæt det med bunden i vejret, så undgår vi at overskydende lim løber de forkerte steder hen.

Når dette er overstået kan de manglende detaljer, såsom lukketøj til dørene, forstærkninger mellem nederste ende af sidestol-

per og vanger, samt slutsignalholdere påføres.

Da jeg byggede litra QR, ialt to stykker, var det blandt andet også for at erfare hvor letlobende sådanne vogne kunne gøres ved at sætte hjulsættene op i pinollejer. Det vidste jeg ikke ret meget om, men havde dog den ide, at de modstående akselkasser skulle være sammenbyggede og helt stive i forhold til hinanden. Det var så heldigt at jeg i min rodekasse havde flere sæt færdigstøbte hjulophæng hvor akselleje, bladfyedre o.s.v. altså er et sammenhængende hele. Særlig kønne er de ikke, men absolut velegnede til dette specielle formål. Via afdrejede og gevindskårne afstandsstykker er de skruet solidt sammen og ved tilspidsede akselender og udborede akselkasser med et til formålet slebet bor, er det tilsigtede da også opnået. Nok sætter vognene ikke i gang hvis der skulle være lidt gennemtræk i lokalet, men et forsigtigt nys kan gøre det.

Sådan lyder min undskyldning for at benytte halvfabrikata, men der skal nok være mange andre der lyder mindst lige så troværdige. Forudsætter vi at læseren i hobbyforretningen har kunnet finde sådanne anvendelige løsede, skal det ikke vare længe før vognen kommer ud på sin første prøvetur. Det ene hjulsæt skal være stift ophængt, hvilket vil sige at hvert af de to ophæng påloddes vinkeljern forsynet med huller til påskruining i vognbund. Vinkeljernet kan laves af 1 mm plade af ca. samme længde som ophænget og vinklen 5x15 mm så skruehullerne kan ligge frit tilgængelige. Skulle omtalte ophæng være fremstillet af tin eller andet let smelteligt materiale, må vi enten lime eller skrue emnerne sammen.

På grund af eventuelle ujævnheder i sporet kan vi ikke have begge hjulsæt stift ophængt. Det ene må kunne bringes til at vippe omkring et punkt mellem de to hjul på akslen. De to vinkler forarbejdes derfor som ét sammenhængende hele, en bøjle, hvor afstanden mellem de to ombukninger sætter de påloddede eller limede ophæng i den rette indbyrdes afstand. Dette afstandsstykke bør have samme bredde som akselophænget og der skal i midten bores to huller, der sammen ligger i vognkassens længderetning. Ophængene monteres på afstandsstykket så dette ligger to mm lavere end ophængets øverste kant, og for at kunne give plads til den vippende bevægelse ved kørsel på ujævnt spor, må vi file af det, som på ophænget illuderer bladfyederens montering. Det lyder måske lidt uforståeligt, men de ophæng som

jeg indtil nu er blevet præsenteret for, har alle været forsynet med en flig til montering på vangers inderside, hvorved bladfyederen kommer til at ligge tæt op mod vangers underside. Forhåbentlig letter det på forståelsen.

Vi kan godt samle de tre dele, ophæng og afstandsstykke, med hjulsættet indsat under arbejdet, men det er lige så let at sprede afstanden ved at bukke afstandsstykket på midten - her er det i forvejen svagere på grund af de to huller - indsætte hjulsættet og rette puklen ud igen. Montering foregår ved skrue gennem de huller med afstandsskiver mellem vognbund og afstandsstykke, så vi derved ikke blot får vognenden løftet til rette pufferhøjde, men også et køretøj, der smukt vil indrette sig efter selv de værste buler i sporet.

Bremseklodser er fremstillet af spor 0-skinne, hvor hovedet er filet plant med kroppen, krummet efter hjulets radius, skåret i passende længde og tilfilet til endelig profil. I bremseklodsen er boret et 1 mm hul. Klodsen hænger i et stykke 1x1,5 mm messingstang, der foroven er loddet til de førnævnte vinkler, og fornedet forsynet med et 1 mm hul gennem hvilket klodsen er nittet fast.

Når vognen er prøvekørt og godkendt foretages den afsluttede bemaling. Undervogn m.m. er bemalet med sort, mat emalje, men da messing i al almindelighed ikke byder på særlig god vedhæftning, må der foretages den nødvendige grundning. Tidligere brugtes grundfarven Zinkkromat-primer, men da denne ikke længere findes i handelen, må man lige rådføre sig med sin farvehandler eller hobbyforretning. Efter sigende skulle UK-modeller være kommet frem med et til dette formål velegnet materiale. Vognkassen er bemalet med en mat rødbrun kulør, påført med en blød hårpensel, og gør vi os lidt umage, kan det sagtens lade sig gøre uden at efterlade spor af penselstrøgene. Taget er malet matsort på kanterne og et lille stykke ind over selve tagfladen, der derefter er påklæbet smergellærred af mellemfinhed. Diverse påskrifter er udført med hvid tusch og ridsefjer, hvad jeg desværre, som man ser, ikke er særlig god til. Det er muligt at dette arbejde, der når det er rigtigt udført pynter gevaldigt op på vognen, kunne være løst ved hjælp af letraset-systemet. Jeg ved det ikke, og pudsig nok er vi kommet tilbage til hvor vi startede, for her er igen en af de nyheder, som det nok også var værd at interessere sig for.

Som nævnt i indledningen, er

det ved sådanne mindre opgaver, at den nødvendige øvelse og erfaring opstår. Det behøver ikke nødvendigvis at være den i beskrivelsen omtalte QR-vogn, der er i denne kategori af old-timere en del varianter og når vi inkluderer de åbne godsvogne nok at vælge imellem. Alle har de det tilfælles, at byggematerialerne er en blanding af metal og træ, samt at de alle kan fremstilles efter de i artiklen omtalte fremgangsmetoder.

Til slut en tekst til de tre skitser, der uden at fornærme nogen, godt ku' benævnes: Fidusmagerens ABC.

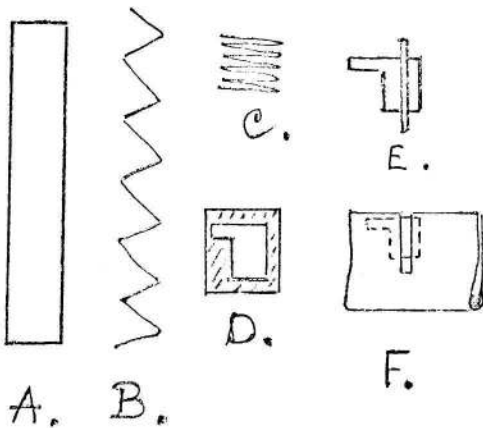


Fig. 1.

Skitse 1. Massefremstilling af hængsler: Et stykke fortinnet konservesblik eller messingfolie, A, klippes ud i en ca. 8 mm bred strimmel, B, bukes i zig-zag med ca. samme mål mellem zaggene, trykkes og loddes sammen til en fast blok, C. I D er indtegnet hængslets konturer på øverste hele flade, det skraverede område afsaves derpå, og fladerne files rene og glatte. Ved opblødning og adskillelse med loddekolbe har vi nu begyndelsen til et antal flotte hængsler, der kun mangler stablen for at se helt rigtige ud. Sidstnævnte kan fremstilles som vist i E, hvor den er illuderet ved en påloddet stump 0,5 mm kobbertråd, eller som i F, hvor hængslet er indsat i et stykke foldet 0,5 mm plade i hvilken der efter sammenfoldningen er indskåret en 0,5 x 5 mm åbning. Med hængslet indsat kan vi nu med en ikke for skarp skruetrækker og lette hammerslag banke stablen op.

Skitse 2: Bespændings- og støttejern til side- og hjørnestolper. A, blik eller folie klippes ud i den ønskede bredde (1,0, 1,5 mm). B, i en 2x15x30 mm messing- eller jernplade lægges to parallelle snit på pladens lange led, i en indbyrdes afstand af 2 mm, og ca. 15 til 20 mm lange. Ved C har vi svejet "2 mm-fligen" så meget ud, at strimmelen kan indsættes som

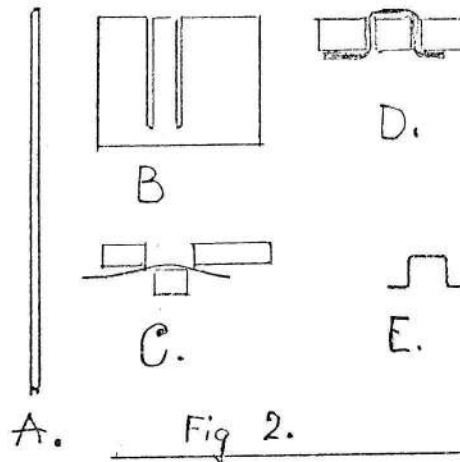
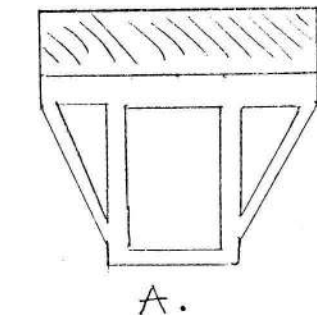


Fig. 2.

vist på skitsen og i D har vi ved hjælp af skruestikken presset i facon. Det færdige resultat efter finpudsning af enderne ses i E.



A.

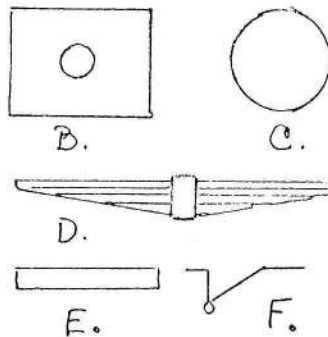


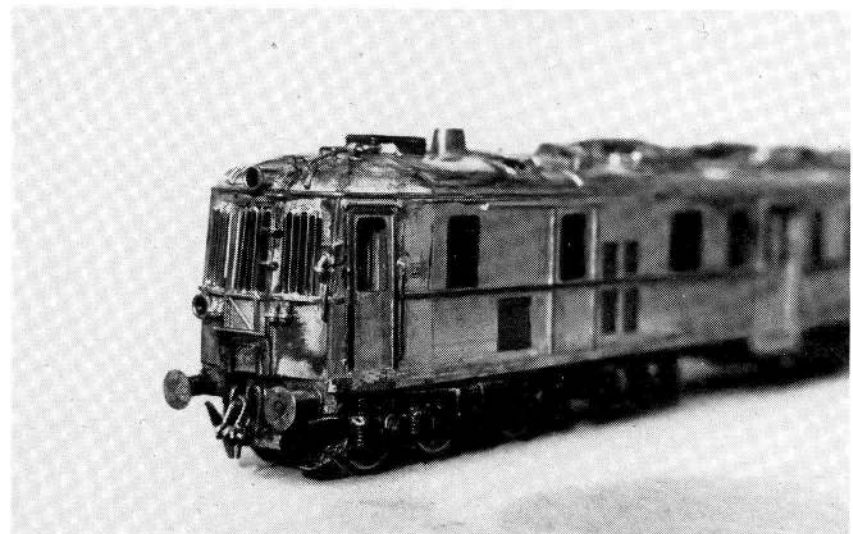
Fig. 3.

Skitse 3. Vi laver vore egne akselophæng. I A har vi udsavet akselkassernes støtteben af 1 mm messingplade. Målene tages på tegningen og tilføjes det stykke som ligger skjult bag vangen, plus det skraverede stykke der i vort tilfælde ombukkes 90° og bores til påskruining på vognbund. B og C er 0,5 mm plade og 6,5 mm rundjern, der tilsammen udboret og påloddet udgør selve akselkassen. Bladfjederen D fremstilles af 2 mm plade, der forinden udsavningen er indridset så dybt, og så tæt, at man opnår en illusion af flere lag blade. Efter udsavning og afpudsning krummes emnet ganske let, svøbet tilføjes og vi kan lodde på plads. Bladfjederens ophæng på vangen er vist i E og F, hvor en metalstrimmel er bukket i facon ved først at klemme det sammen omkring et stykke 1 mm jerntråd og derefter udrette det i den viste figur. Denne bøjle, eller hvad det nu hedder, loddes på selve vangen og selv hængselsleddet må illuderes ved et stykke metaltråd bukket i U-profil. På det vuggende hjulsæt kan begge sider fremstilles i ét sammenhængende stykke, men som allerede omtalt i det foregående, må der ved dette arbejde tages hensyn til, at mellemstykket og bladfyedrenes øverste kant ligger så frit, at vuggebevægelsen uhindret kan finde sted.

Inden dette gik i trykken stak jeg lige næsen indenfor hos Nyborde Hobby og sikrede mig, at både hjulsæt og ophæng var at få i handelen.

God fornøjelse med arbejdet!

ERIK & ADAM



Nyeste stude for EVPs MO. Bemærk gitteret ved førervinduerne. (22/10 83)

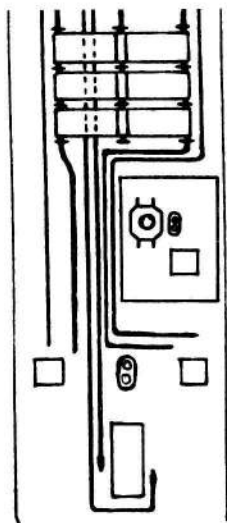


# Vi Bygger

DSB litra MO i HO

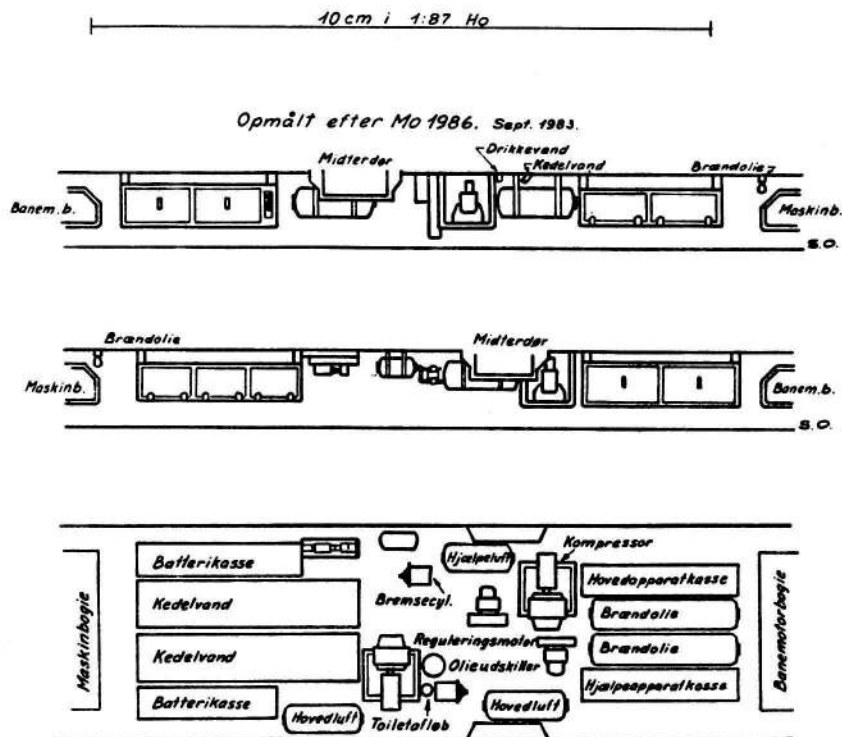
Først og fremmest må jeg beklage en fejl i sidste artikel (SP, 19/3). Ved en redaktionel fejl blev en rettelsetil oversigtstegningen over tagkølernes anbringelse, tegning II, anbragt på et tilsvarende foto, fig. 12, på side 126.

Her bringes et udsnit af tegningen, som den skulle have set ud, med ventilationslem, skorsten og sikkerhedsventiler for den oliefyrede dampvarmekedel, anbragt på deres rette plads



Jeg startede med batteri- og apparatkasser. Selv om det skulle fremgå af skitsen i dette nummer, vil jeg dog lige bemærke, at medens batterikassen vi ser på "hovedtegningen" i SP 19/1, er inddelt i tre rum, er den tilsvarende på vognens anden side kun inddelt i to rum. Apparatkasserne i vognens

anden ende er derimod af udseende næsten ens, men dog med den forskel, at der på den ene side af vognen er en afbryder på den højre side af apparatkassen (fig. 1). Begge typer kasser er loddet op af dåseblik. Inden bagklædningen loddedes fast, blev kasserne fyldt med "alskens ragelse", d.v.s. alt

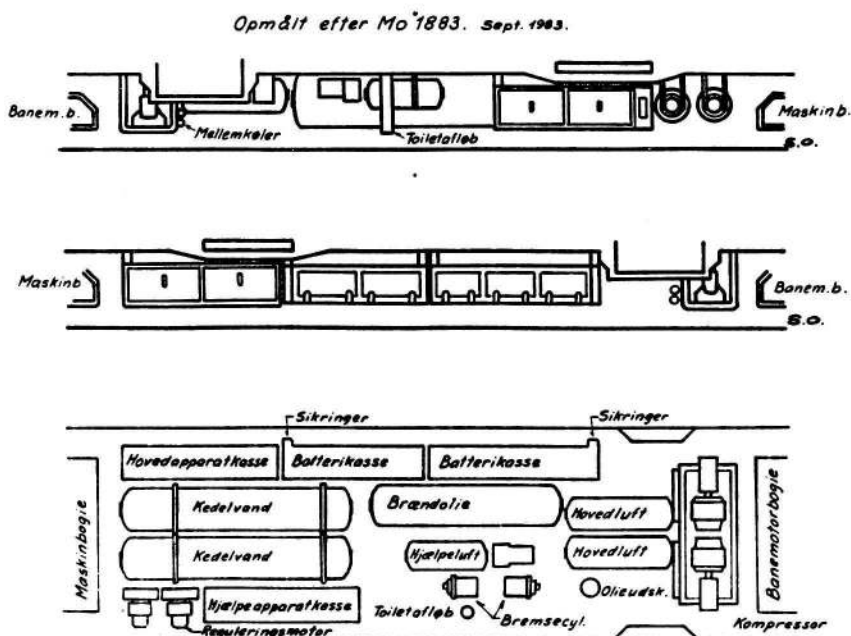


Arrangement af apparater på undervogn litra Mo.

Vi nærmer os nu afslutningen på byggeriet, idet vi nu skal have vendt vognen om og have set lidt på undervognen.

Her bringes en skitse, der i store træk viser de enkelte deles placering under vognen, idet den i første artikel bragte tegning (hovedtegning) viser vognens udseende på et tidligere tidspunkt. Også i dette tilfælde skifter vognen udseende samtidig med indbygningen af den oliefyrede varmekedel.

Bemærk, at tegningen er set nedefra. Tegningen viser dermed delene således som vi ser dem, og som de skal sidde, når vognens bund vender opad (sådan som den vil gøre det, medens vi arbejder med vognen).



hvad der var tungt, og der var plads til, blev "gemt" deri, og tilsidst blev eventuelle hulrum udfyldt med metalsavsmuld fra tidligere save- og filearbejder. Kasserne blev forsynet med en lille strimmel blik øverst i hver ende (fig. 1A). I vognbunden savedes nu en lille rille med løvsaven, svarende til blikstrimlernes bredde. Strimlerne kunne nu stikkes gennem rillerne og loddet fast fra vognbundens overside (fig. 2).

Brændolie- og kedelvandtanke samt trykluftbeholdere er lavet af massivt rundjern (eller rundmæssing). Disse skåret af på længde og sat i den elektriske boremaskine, hvor enderne blev afrundet. Brændolie- og kedelvandtankene mellem batteri- og apparatkasserne er anbragt på små blik-vinkler, hvori der er filet halvrunde fordybninger (fig. 3). Hertil fastholdes de af spændebånd af dåseblikstrimler. Når de er bragt på plads, sikres de mod at falde af med en lille næsten usynlig lodning mellem spændebånd og beholder.

Trykluftbeholderne (fig. 4) blev loddet på en lille blikplade, og spændebåndene blev her loddet fast på blikpladens underside. For at sikre spændebåndenes fire ender, blev endnu en tilsvarende blikplade loddet udenpå (ses på fig. 4A).

Nu kan de enkelte beholdere anbringes på et passende underlag, så de får den rette afstand fra vognbunden for at blive set under vognkassens underkant.

På hver side af vognen, til højre for midterdøren, er anbragt en kompressor (fig. 5). Disse er loddet op af diverse stykker dåseblik, søm, kobbertråd m.m. og fastgøres til vognbunden på samme måde som batteri- og apparatkasserne (fig. 5A).

Midt under vognen, mellem midterdørene, sidder to reguleringsmotorer, se fig. 6, men bemærk billedteksten, og fig. 7. Også disse er samlet af diverse stykker metal, i dette tilfælde to stykker rundjern af forskellig diameter, afskåret på længde og færdigbearbejdet i boremaskinen (fig. 6A).

Tilsidst et fotografi af diverse løse dele set i forhold til en almindelig tændstikæske (fig. 8), samt et

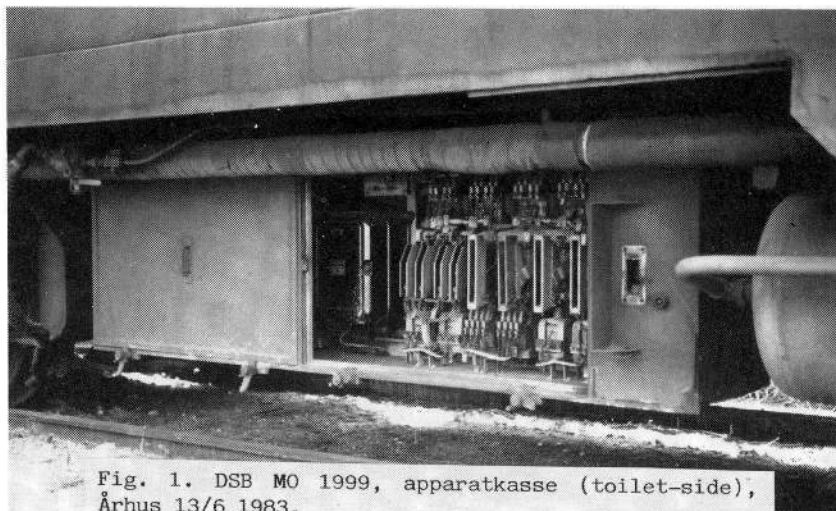


Fig. 1. DSB MO 1999, apparatkasse (toilet-side), Århus 13/6 1983.

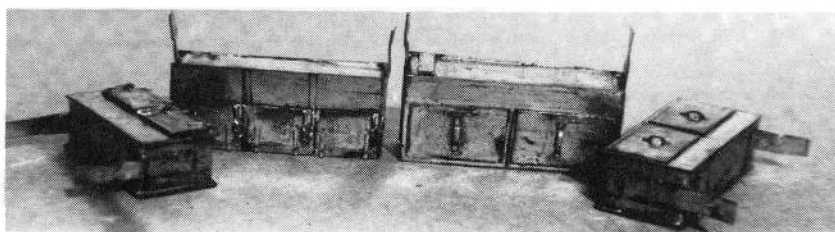


Fig. 1A. Batteri- og apparatkasser i 1:87.

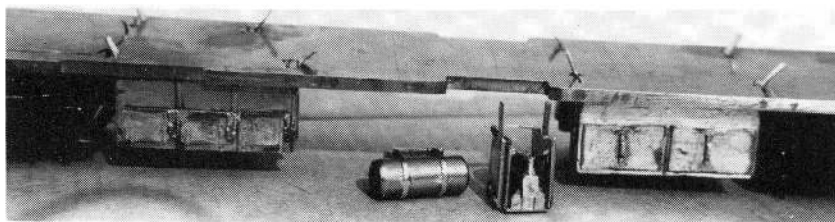


Fig. 2. Ophængning af batteri- og apparatkasser. Bemærk at blikstrimlerne bukket og kan loddet fra vognbundens overside.

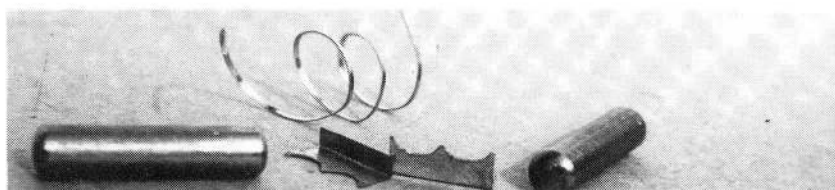


Fig. 3. Brændolietanke i 1:87. Spiralen bagved er dåseblik, der er afklippet til brug for spændebånd.

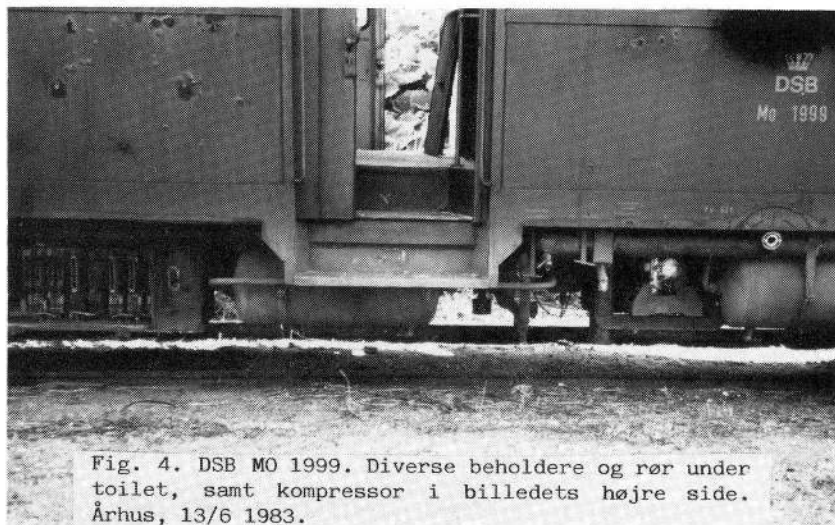


Fig. 4. DSB MO 1999. Diverse beholdere og rør under toilet, samt kompressor i billedets højre side. Århus, 13/6 1983.

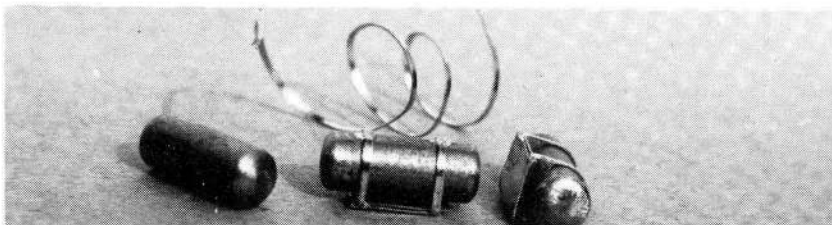
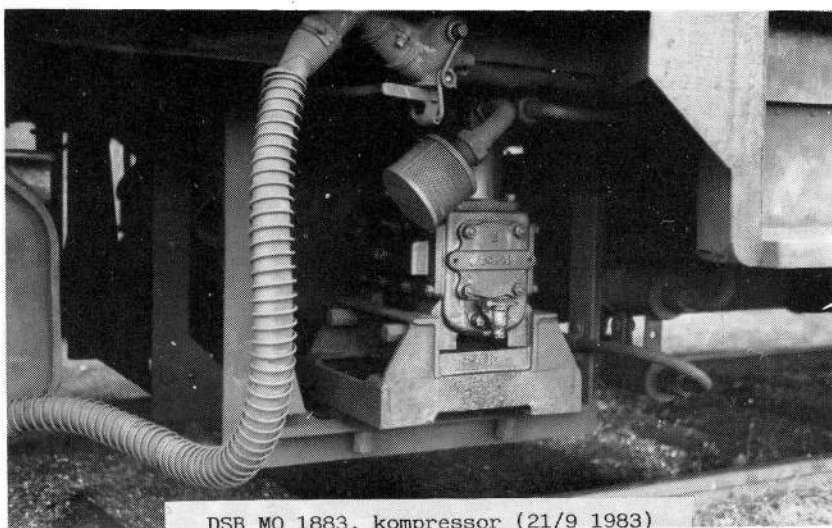


Fig. 4A. Trykluftbeholdere. Også her illustrerer spiralen i baggrunden begyndelsen til spændebåndene



DSB MO 1883, kompressor (21/9 1983)

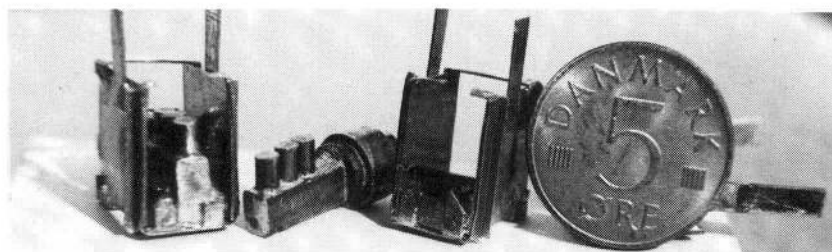


Fig. 5A. Kompressorer. Den ene færdigmonteret, den anden endnu ikke samlet.

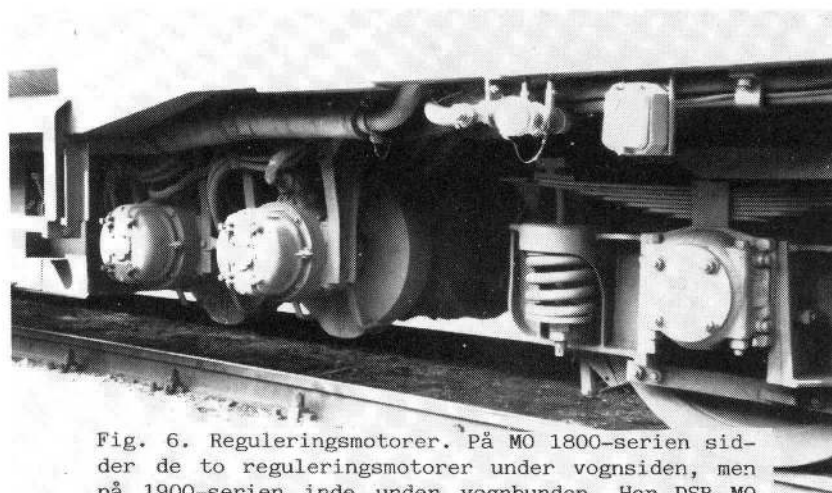


Fig. 6. Reguleringsmotorer. På MO 1800-serien sidder de to reguleringsmotorer under vognsiden, men på 1900-serien inde under vognbunden. Her DSB MO 1880, Helgoland, 11/5 1983.

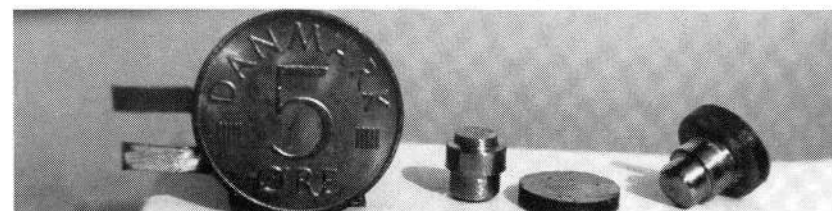


Fig. 6A. Reguleringsmotor og dele til en anden.

foto af diverse dele monteret på den første af de to vogne (fig. 9).

Mon vi ikke hermed er nået så langt, at de fleste vil afslutte byggeriet her og gå over til den afsluttende bemaling? Dette er imidlertid beskrevet i adskillige andre af vore byggevejledninger i tidens løb, og fremgangsmåden er jo stort set ens fra litra til litra. Det vil vi derfor springe let og elegant henover, og kun bemærke (som der altid stod i byggevejledninger i "gamle dage" (d.v.s. i 1950'erne)): "Taget er gråt, vognkassen brun og undervognen sort." Hertil skal dog bemærkes, at tagkøllerrørene også var sorte, når de var nymalede, men de blev rustbrune alt som tiden gik (dette gælder forøvrigt også undervognen) medens vognkassens brune farve jo også skifter med alderen. Dette må vi nok overlade til den enkeltes fantasi.

Det er dog min agt selv at fortsætte byggeriet med at forsyne vognene med diverse småting såsom trinbrætter og trykluftslanger i vognenderne (i det omfang, de kan være der, uden at komme i slagsmål med bogierne i kurverne - d.v.s. almindelige industri-kurver med radius omkring 35-40 cm) Endvidere skal vognene så vidt muligt forsynes med diverse håndgreb på døre og på taget, gitter foran frontruderne samt så meget af den indvendige indretning, som tålmodigheden tillader (begyndelsen ses på fig. 11).

Dette vil vi dog ikke bringe egentlig byggebeskrivelse af, men vi vil eventuelt bringe nogle fotos af resultatet, når dette måtte foreligge.

I årets løb har jeg hørt om et par læsere, der skulle være gået igang med byggeriet efter disse beskrivelser, men af hensyn til eventuelle fremtidige artikler, skulle det glæde mig meget at høre om nogle af læsernes resultater (det har vi bedt om før, - men vi hører sjældent noget). Tænk på, at det er den slags tilkendegivelser, der skal styrke interessen hos den, der skriver artiklerne. Jeg vil derfor være meget glad, hvis de af læsere der har begyndt bygning efter disse artikler, ville anføre nogle få ord derom på giroindbetalingen,

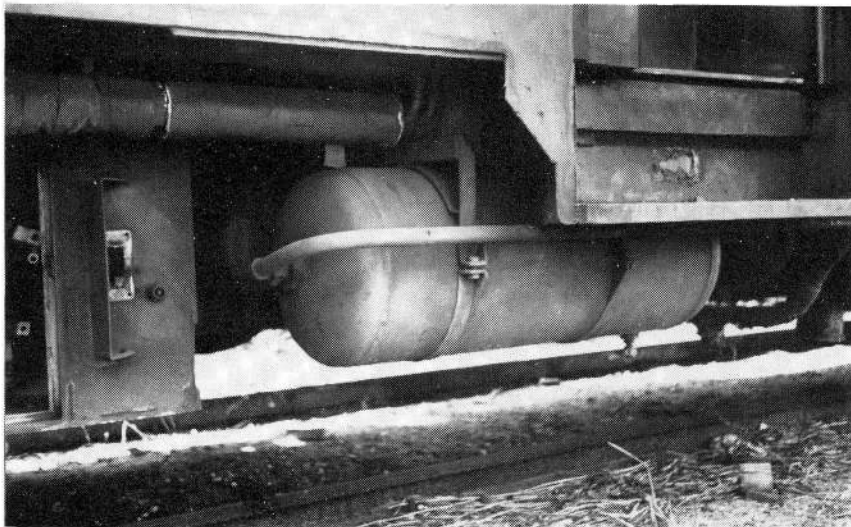


Fig. 7. DSB MO 1999. Diverse rørforbindelser m.v. under dør (toilet-siden). Bemærk reguleringsmotor under vognbunden mellem apparatkasse og trykluftbeholder. Århus 13/6 1983.

f.eks.: MO påbegyndt, MO halvfærdig el.lign. Prøv eventuelt at tage vognen med ud i det fri sammen med fotografiapparatet, stil afstandsindstillingen på det mindst mulige (60-80 cm), stil vognen foran i samme afstand, tryk på "knappen" og send et aftryk til redaktionen.

Sidst, men ikke mindst. Nu er der nok nogle, der vil tænke: "Ja, når bare man har det rigtige værktøj, så kan alt jo lade sig gøre". Det er da også rigtigt, - og dog vil jeg tro, at der ikke er benyttet andet værktøj end det de fleste hobbyfolk har i vore dage. Jeg har for morskabs skyld fundet det hele frem og anbragt det på

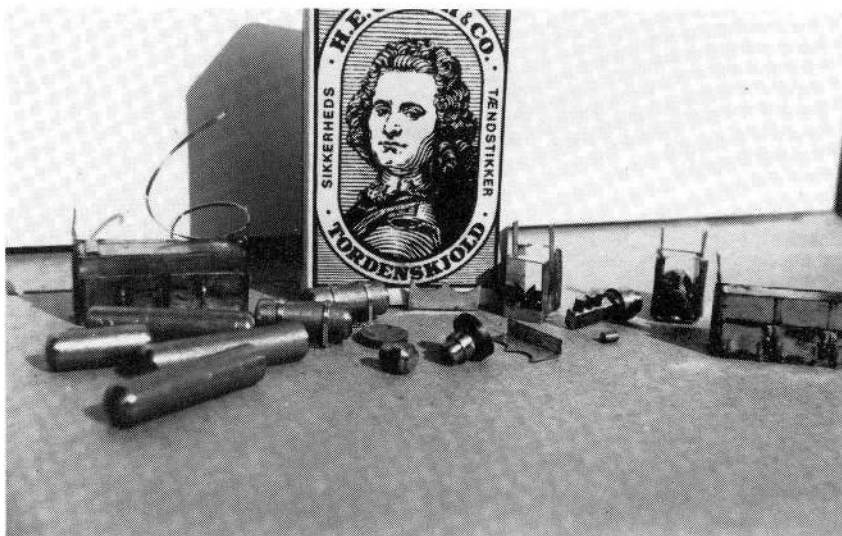


Fig. 8. Diverse løsele. Det er et pillearbejde at bygge modeller i størrelse 1:87!

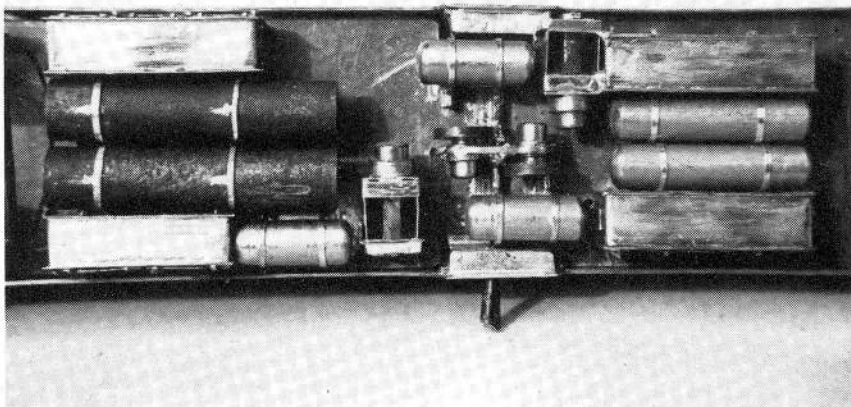


Fig. 9. Diverse dele monteret på den første vogn. Enkelte dele må tages med et vist forbehold. Nøjagtig størrelse og placering fremgår af tegningsskitzen andetsteds, ligesom enkelte mindre ting, f.eks. bremsecylindre endnu mangler.

et bord (det må dog naturligvis erindres og indrømmes, at motorbogie er købt færdig). Mere værktøj skal der ikke til, og det meste af det er endda gammelt værktøj, som jeg har "arvet" - selv den gamle saks, som alle blikpladerne bliver klippet med. Det flexible kabel til boremaskinen er dog en ting, som måske ikke alle har (endnu). Det er en ting, jeg nødigt ville undvære, og det kan anbefales på det varmeste (fig. 12).

"Ja, men så har han nok et stort dejligt værksted", vil nogle måske tænke. Også her må jeg skuffe. Det hele

er lavet nede i kælderen, på den ene halvdel af et gammelt bord fra en ventesal på Langelandsbanen, medens jeg sidder på en stol samme steds fra (fig. 13 og 14).

Dette være ikke skrevet fordi det er noget enestående, - vi har (også her i bladet) set og hørt om andre med sådanne arbejdsforhold. Det nævnes kun for at nogle flere eventuelt skal få lyst til at prøve lidt modelbyggeri selv under trange kår.

SE SÅ AT KOMME IGANG!

E.V.P.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

SØGES - KØBES

Alkjær: Jernbanemateriel I  
Bogen om Frichs firkantede  
loko.

Henvendelse:  
Niels Julsrud  
Ll. Algade 11  
9240 Nibe

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

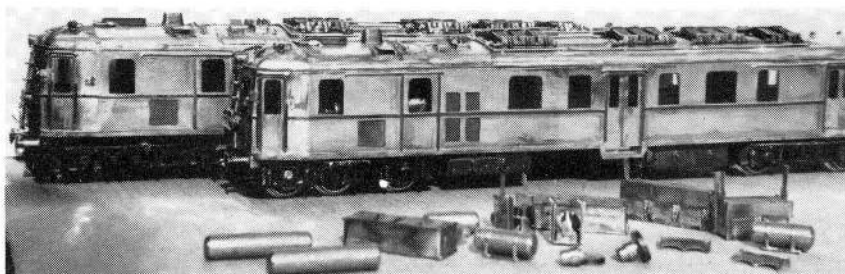


Fig. 10. Så langt nåede vi denne gang.

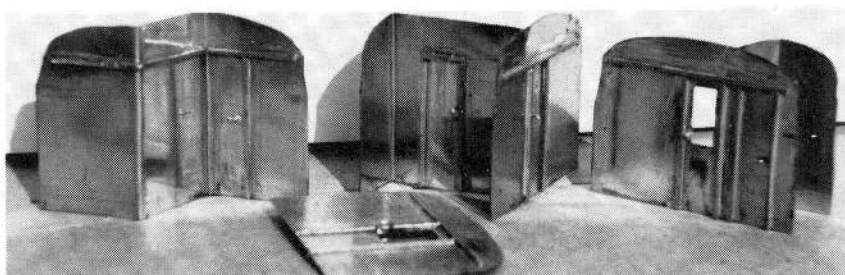


Fig. 11. Begyndelsen til indvendige skillevægge.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Købes: 2 stk. af den østty-  
tyske H0-model af BR 91.  
Tilbud til  
B. Dyrholm,  
Præstemarken 18,  
8900 Randers.  
Telefon: 06 - 42 74 73

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

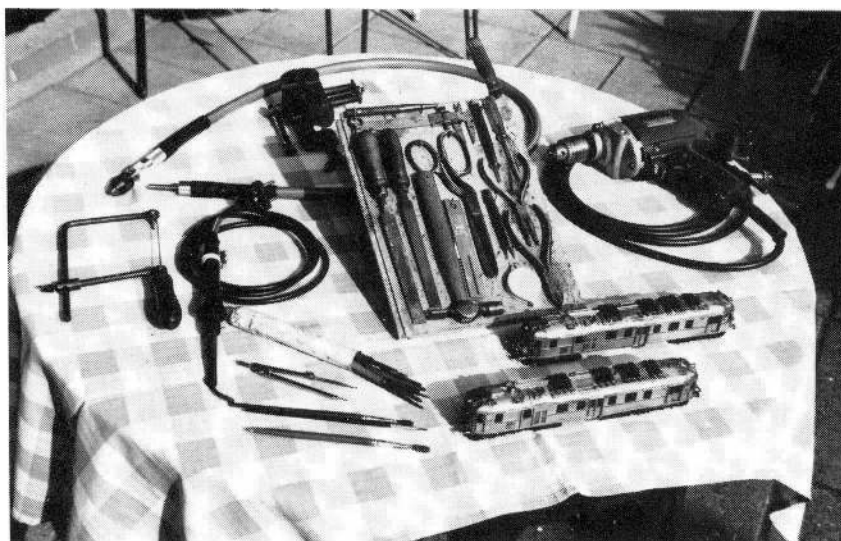


Fig. 12. Mere værktøj skal der ikke til.



Fig. 13. "Luftfoto" af værksted i  
kælderen.



Fig. 14. Yndlingspladsen i "Hulen".

**MERE OM GANSKE ALMINDELIGE HUSE  
eller en kontornussers  
erfaringer i modelbygning.**

Af Vøgg Parsig.

Som medlem af Dansk Model Jernbane Klub slutte jeg SP 3/83 råt, og navnligt Jens Bondesens gribende beretning om vort eget anlæg på Gb (Godsbanegården). I samme blad var et indlæg af Povl Wind Skadhauge om købstadshuse. Jeg beskæftiger mig tilfældigvis med landskabsopbygningen på Gb, og da Sdr. Bjørge by står for tur, kom nævnte indlæg meget belejligt.

Jeg kastede mig flux ud i et projekt med bygning af 2 huse, nemlig et med 4 vinduer og et med 2 store vinduer i stuefacaden.

**Bygningen:**

Et af klubbens medlemmer har tilfældigvis adgang til et bogbinderi, så rigt forsynet med 3 mm karton fattede jeg hobbykniv, lineal, blyant, SP 3/83 samt en omregningstabel (vi kører i 1:45).

Tegningerne i SP blev overført til pappet (omregnet) og facaderne udskåret. De udskårne døre blev gemt til senere brug. Samtidig blev skillevejgene lavet. Alle fladerne blev limet sammen med hvid trålim, og efter en justering med vinkel i højde og snit, fik modellerne fred natten over. (Husk at fratække pappets tykkelse ved indtegning af gavlfalderne, såfremt man ikke laver skrå hjørner).

Tagene blev udskåret og ved hjælp af linealen blev skiferplader indtegnet. Man har garanteret flimmer for øjnene inden denne del af arbejdet er tilendebragt. Tagene blev pålimet modellerne, og rygningstenene blev påsat i form af tyndt indstregt pap. - HOV - her glemte jeg skorstenene. Disse er ligeledes lavet af 3 mm pap, sammenlimet i flere sektioner efter tykkelsen, og indskåret så de passer til tagvinklen. Det kneb med at ramme målet, men heldigvis skulle huset pudses, så spartelmasse kunne pænt udfylde skævhederne.

**Vinduerne:**

Først pålimes en bred tynd liste som sålbænk (udvendig karm). Træværket blev udarbejdet af almindelige tændstikker, som er pålimet og glattet med limen. Ønsker man endnu mindre vinduer, kan adskillelsen markeres med pålimning af en tyk sytråd på indersiden. Efter bemaling pålimes familiens bedste fotolommer indvendigt fra (udskåret), og skal man gøre lidt ekstra ud af vinduerne, kan man male urtepotter direkte på indersiden af vinduet.

Røde blomster gør sig godt. Gardiner kan laves af almindeligt papir, eventuelt tonet/mønstreret med farve. Den bedste "stofvirkning" fik jeg ved brug af køkkenrulle og farvet toiletpapir. Kort sagt - intet i huset er fredet.

**Døre:**

Resterne efter udskæringen af døre blev ridset med hobbykniven. Køkkendørene som stalddøre (dobbelte) hvor eventuelt den øverste kan stå åben. Ridserne illuderer brædder, og man kan pålime papirstrimler som beslag og tværbrædder. Dørene males, evt. i flere farver, såfremt man skal have en virkning af udskåret hoveddør. Dørene limes atter i dørhullet, og gerne lidt tilbagetrukne. Karmer kan pålimes eller blot males. Håndtag laves af tynd tråd eller papstrimmel.

**Maling af facader:**

Det ene hus fik en omgang loftshvidt, der er god i tykkelse. Det skal ikke stryges for godt, da noget af kalk-virkningen derved forsvinder. Det andet hus blev belemret med en rest vægmalning, der også var blevet lidt grødet (varmt gul).

**Patina:**

Det gør næsten ondt, og man skal gøre vold på sig selv, men modellerne bør svines lidt til. Tagene fik en gang trækul indgnedet, og facader en pløret pensel (ikke for kraftigt).

**Tagrender:**

Man fatter et almindeligt sugerør i den farve (næsten) som man ønsker renden skal bemales i.



Model á la SP 3/83. Den anden model skimtes i baggrunden. Birketræerne er fjerbuskblomsterstande dyppet i fortyndet grøn plasticmaling. Hvidmalede stammer med sorte streger. Haverne er endnu ikke anlagte.



Blik ude over mølledalen mod Sdr. Bjørge. Stationen ses i baggrunden. Den store flade foran stationen skal senere sløres med buske og træer. Det er en lem i landskabet, der er anlagt som kornmark.

Læg en lineal ned over røret og tryk til. Sugerøret knækker nu smukt i to lige store halvdele. Kan eventuelt hjælpes med en negl. Der limes en rende på hver side af huset, og hele rør som nedløb, eventuelt skåret i knæk. HUSK: Plasticlim kan opløse sugerøret, så gør en prøve først. Renden bemales derefter, grå, grøn etc.

#### Finish:

Det er småtingene der fuldender værket. Man kan næsten ikke nusse nok. Noget der bør udføres, er vindskeder og trappetrin. Husets sokkel er normalt i samme højde som øverste trappetrin. Beplantning sætter sit præg på modellen, og kan i nødstilfælde bruges til at sløre en skavank i huset. Hvem kender ikke arkitektens trøst? Her er nogle forslag til planter:



Den "rigtige" Blirup vandmølle, der er vort forbillede. Oprindeligt var møllen helt hvidkalket (som på Sjælland), men kalken er skallet af under møllens forfald, så bindingsværket træder kraftigt frem.



Vor Blirup mølle. Vi har valgt at lade møllen stå hvid som under driften. Stråtaget er beskrevet i artiklen.

#### Planter og træer:

Det er i efteråret jagten går ind i naturen for at få emner til modelbanen. Har man et vågent øje ser man hele modeltræer og -buske mange steder. I DMJK er der næsten gået sport i at komme med mystiske plantedele, der efter en farvning kan ligne alt - lige fra ribsbuske til birketræer. En ting må være fælles. Emnet skal være tørt.

Her kan nævnes nogle eksempler på materiale.

Blomstrende lyng som stokroser  
Blomsten af gåsefod som poppeltræ  
Blomsten af brudeslør som træ/buske  
Kraftig vejbred som poppeltræ  
Blomsten af sølvlys som cypres  
Fjerbusk som birketræ.

Når der nævnes blomsten, menes der den udtørrede blomsterstand. De fleste blomster bliver brune (visne), men et dyp i fortyndet

plasticmaling giver dem atter liv. Virkningen kan fremhæves, hvis tingen rulles i farvet savsmuld inden malingen er tør. Diverse bær og blomster kan dupmales på bagefter.

Jeg har forsøgt mig med tørrede grene med islandsk mos, men enten er jeg ikke dygtig nok, eller også er jeg blevet for kritisk - træerne står i al fald og råber på noget bedre. Såsnart løsninger til store bøgetræer/egetræer dukker op, er der i al fald én skov, der bliver omplantet på Gb.

Tagpap (udhuse og ældre bygninger sommerhuse etc.):

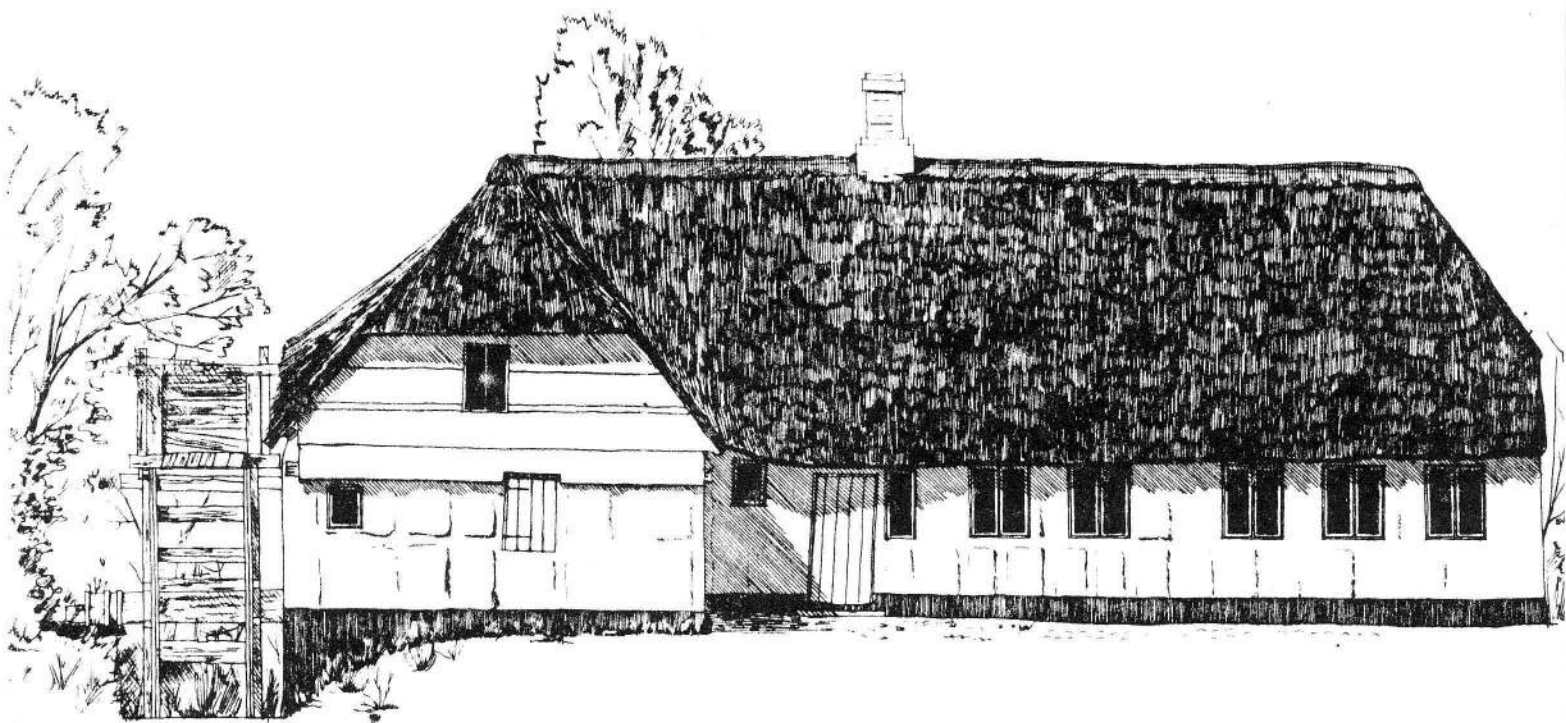
Byg et almindeligt tag op. Klip almindeligt papir i passende strimler, og lim dem på nedefra, så de lapper over hinanden. Ved udhuse o.l. ligger tagpappet sjældent så kønt. Her gøres papiret ekstra vådt, så det automatisk får de folder, hjemme-pålagt pap normalt har. Taget males sort og kan eventuelt drysses med fint sand inden malingen er tør.

#### Stråtag:

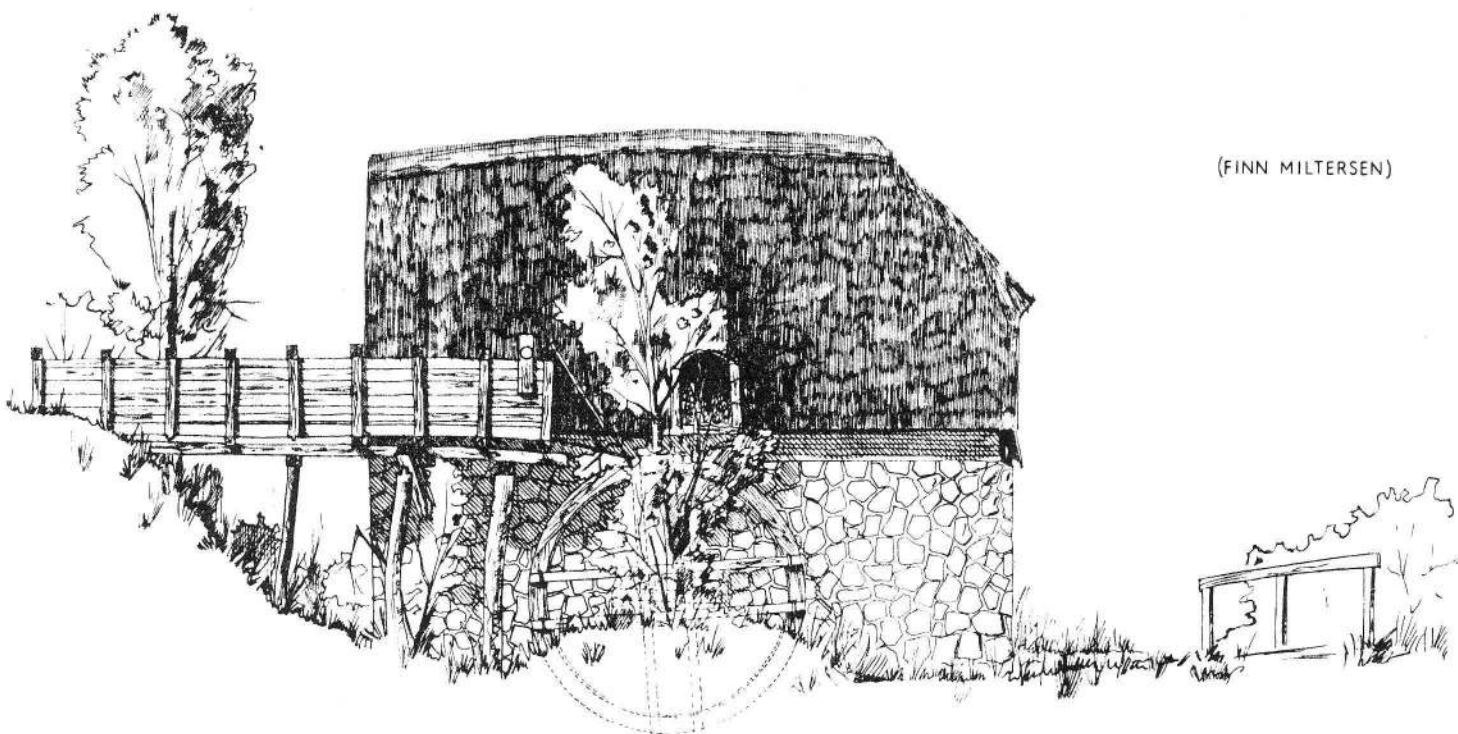
DMJK havde en rigtig vandmølle på planen. Den mølle vi valgte havde stråtag. Ak og ve, hvilke lidelser min familie måtte igennem før fidusen endelig blev fundet. Alskens forsøg med tørrede strå i alle afskygninger blev foretaget, men hver gang blev resultatet en høstak. Når ikke man kan gøre som i naturen, så må man snyde lidt. Løsningen blev: Byg et almindeligt tag op, dog med skorstenen lidt højere. Fordel et godt lag spartelmasse over hele taget, og riv det med en stålborste, når det er halvtørt. Tagryggen kan efterbehandles med en stribe over spidsen, som så rives på langs. Efter endt tørring kan taget males med vandfarver, og varier lidt mellem brun og gul, så der kommer liv i stråene. Er huset meget gammelt vil lidt grønt (mos) ikke skade. Husk lidt sort omkring skorstenen.

#### Apropos møller:

Vi kontaktede Nationalmuseets mølleafdeling i Sorgenfri. Her havde man opmålinger af næsten alle landets vejr- og vandmøller. Man var meget imødekommende og vi fik et sæt tegninger af "vores" mølle, der ligger i Blirup ved Horsens fjord. Det er nok et forsøg værd at prøve museet inden man går igang. Det er morsomt at have en rigtig bygning som forbillede, men vælg nu én som ligger i nærheden, så I ikke skal farte på tværs af landet som vi gjorde.



FACADE MOD SYD  
SOUTH ELEVATION



(FINN MILTERSEN)

FACADE MOD VEST  
WEST ELEVATION

1/100



DK-1411 - BLIRUP MØLLE.  
MATR. NR 2<sup>b</sup> AF SERRIDSLEVGAARD  
HOVEDGAARD, NEBEL SOGN, VOER  
HERRED, SKANDERBORG AMT, DAN-  
MARK, MAALEBORDSBLAD 28 13.  
HALDRUP BÆK ~~~> HORSSENS FJORD.  
OPMAALT I SOMMEREN 1953 AF  
POUL BRØGGER, FINN MILTERSEN &  
UFFE MILLING RASMUSSEN



Lidt historie omkring modelbyggeriet:

Når man kaster sig over noget så specielt som bygning af vandmøller, kan man risikere at blive bidt af det. Det samme siges at gøre sig gældende for stationsbygninger etc., så det har jeg til gode når turen kommer til Køge, Nykøbing o.s.v., hvis det altså bliver mig.

For Blirup Møllens vedkommende pumpede vi naturligvis Nationalmuseets mølleafdeling for oplysninger, men det var ikke overvældende, hvad man havde af optegnelser, ud over opmålinger på stedet i 1953 og matrikelkort fra 1817.

Jeg skrev til Horsens historiske museum og sognet. Tilsyneladende er pastor Niels Bruun i Vær-Nebel pastorat med på "tog"-vognen - han er i al fald læser af SIGNALPOSTEN og HO-samler. Efter indlæg fra DMJK med foto af Blirup mølle (SP 3/83) modtog jeg et brev, hvoraf det fremgår, at pastor Bruun har gjort et fint stykke arbejde for at frembringe oplysninger omkring møllen. Disse er desværre sparsomme, men jeg har fået nogle litteraturhenvisninger på lokalplan, som biblioteket nu er sat på.

Det er ikke kun fornøjelsen ved byggeriet der giver én noget, men også de kontakter man får i samme forbindelse.

En varm tak til pastor Niels Bruun for gennemgang af kirkebøger og museums- og biblioteksbesøg.

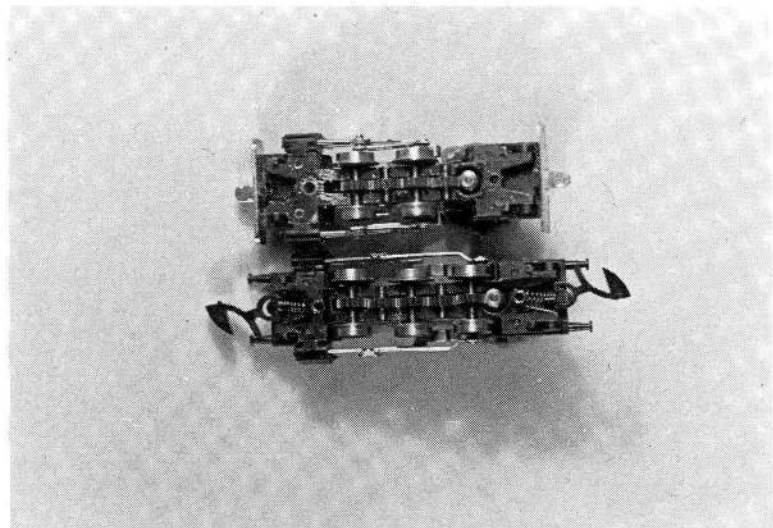
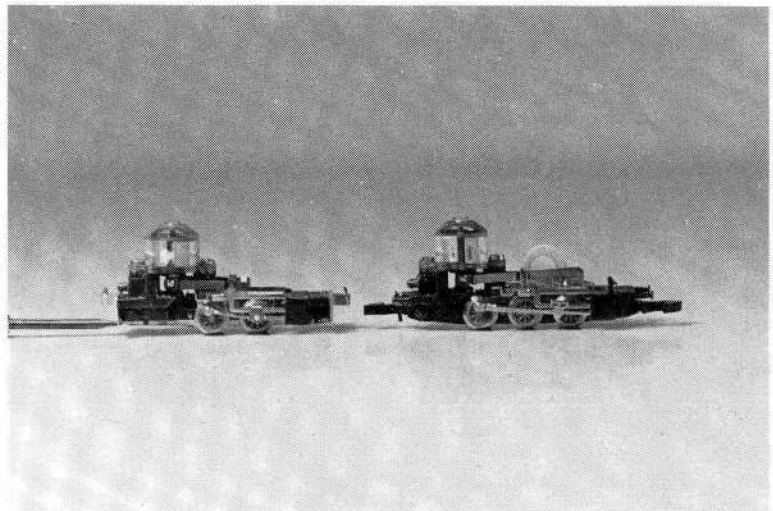
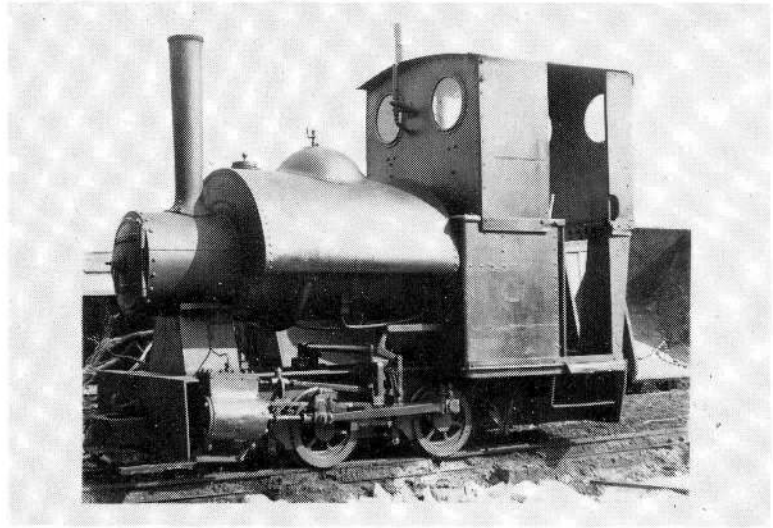
#### Danmarks mindste damploko i HO

Efter at have bygget Valby Gasværks 600 mm Bagnell-loko i O, blev jeg provokeret af en kammerat, der kører i HO, til at bygge samme loko i 1:87 - med korrekt sporvidde, forstås.

Tegningen er nedfotograferet fra O efter egne mål. Se foto af forbilledet i SP 1/1983 eller hosstående, som er taget af ADAM på Valby Gasværk - inden maskinen kom på Teknisk museum.

Her er det en selvfølge at bruge Märklins Mini Club materiel, hvis sporvidde svarer til 600 mm i 1:87. I hobbyforretningen, der ligger på Blegdamsvej over for Rigshospitalet i København, købte jeg en brugt Märklin "Z" model nr. 8800, et tysk 3-koblet tenderloko type 89. Det kostede 100 kr., men jeg stødte også på en pris så høj som 165 kr. i en togforretning.

Jeg vil "nøjes" med at lade billederne fortælle, kommenteret



af en kort forklaring. På foto nr. 1 ses modellen før og efter ombygningen og på foto nr. 2 ses hvordan hjulopstillingen let kan ændres. Endvidere ses, at under-vognen er afkortet med 3 mm. Dette stykke er savet ud hvor den oprindelige 1. aksel sad, og den forreste del af rammen er Araldittet på igen.

Den oprindelige lineal er genanvendt, men ombygningen har medført at et nyt "gangtøj" måtte fabrikeres. Drivstang og stempelstok er i 0,8 mm rundmæssing og

krydshoved i 0,25 mm messingfolie. Desuden er den plade, der holder akslerne på plads, nytillavet af 1,0 mm messing, hvor der er savet en lille til snekke og tandhjul.

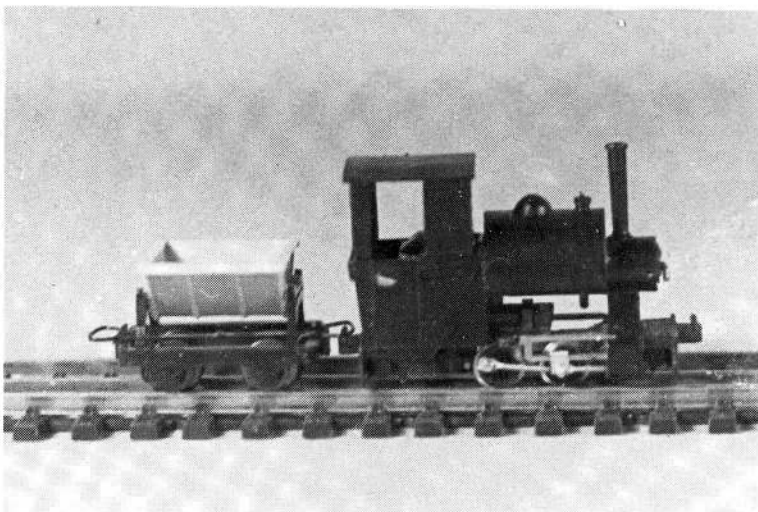
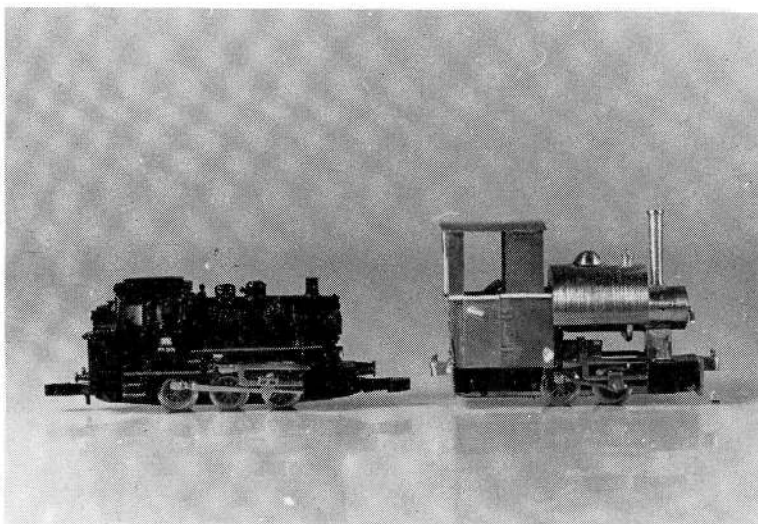
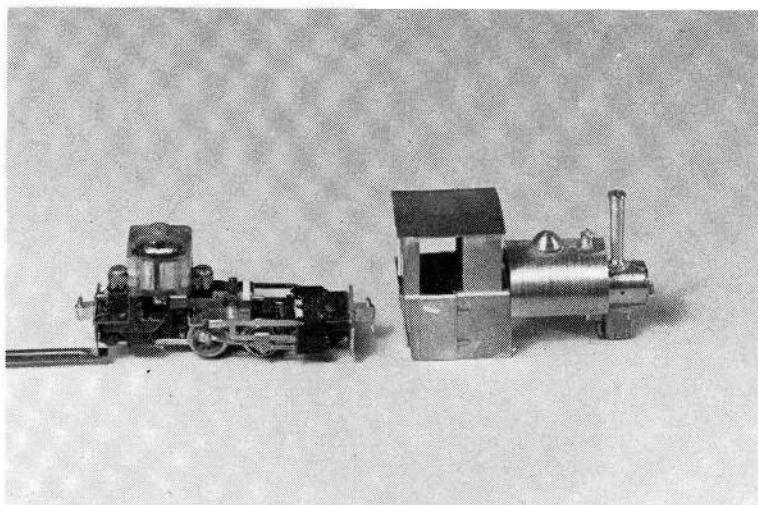
Den sidste ombygning, der er foretaget, ses på foto nr. 1 og 3, hvor noget radiostøjdæmpningshalløj er fjernet, og kulfjedrene er kortet af og sat i spænd med et stykke 1 mm plastic. Se foto nr. 3 - det hvide stykke ovenpå rammen mellem akslerne.

Og så til overdelen. Alt foran førerhuset er drejet i massiv

messing for at få den gumpetunge undervogn til at stå på ret køl. Førerhuset er af 0,5 mm messing, tag og døre dog i 0,25 mm messing. Delene er loddet eller limet sammen. Den oprindelige bageste monteringsanordning er genanvendt, mens krogn mellem cylindrene er fjernet, se foto nr. 1. Det forreste hul til montering af underpladen er boret op, se foto nr. 2, og et 1,4 mm gevind er lavet i røggammersaddelen.

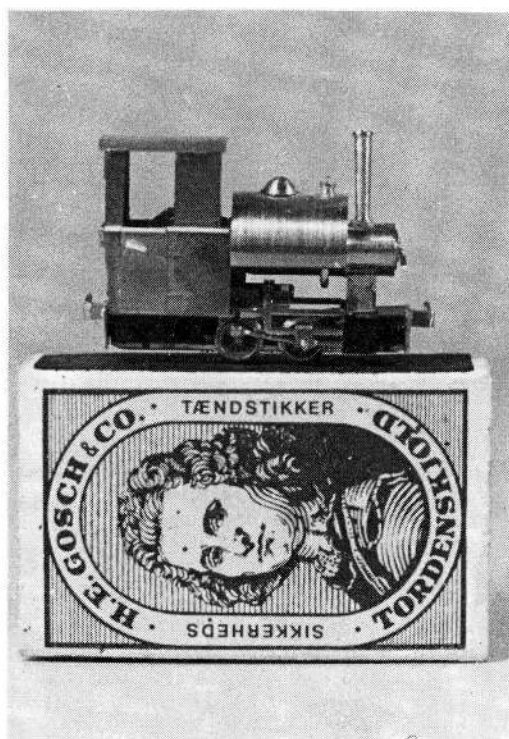
Selv om Bagnell lokomotivet aldrig har haft døre i førerhuset, har jeg monteret dem her for at skjule motoren. Endvidere er hele kedlen placeret 1 mm højere end det fremgår af tegningen, men det er en (måske lidt ufin?) måde at gøre den karakteristiske afstand til fodpladen mere iøjnefaldende på. Forstærkningskanterne på førerhuset består af 0,5 x 0,5 mm plasticlister, der er limet på.

På foto nr. 4 ses lokomotivet på en perfekt transportkasse: en almindelig tændstikæske! Foto nr. 5 giver sig selv, og endelig ses det færdige loko på foto nr. 6 stående på et stykke HO-spor med pålimet tredieskinne. Tipvognen er af fabrikatet Roco, beregnet for 9 mm sporvidde, og her har vi efter min mening en god leverandør af vognmateriel, da sporvidden let kan tilpasses. Så er der en fordel: vi kan kassere Märklins voldsomme kobling, og selv sætte nogle passende kroge på lokomotivet, se foto nr. 5 - og en ulempe: at flangerne er 0,8 mm høje mod Märklins 0,5 mm. Vi må dreje eller file hjulflangerne til ret højde ved forsigtigt at



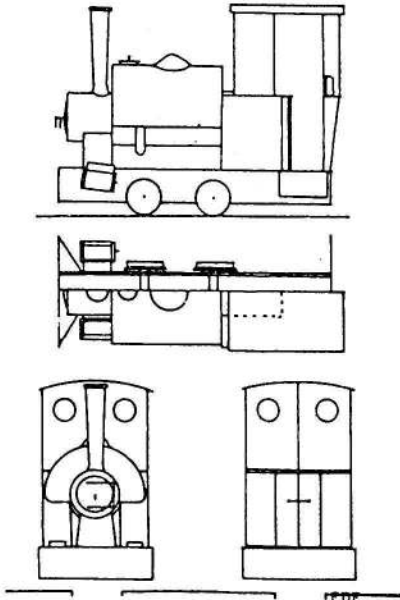
spænde det hjul, der skal afdrejes op i drejebænken og så bearbejde det. Herefter skulle vi have et forbilledligt 600 mm tipvognstog i HO kørende på Märklins skinner, så må man se bort fra de for små "Z"-sveller.

Har man på sit anlæg plads til en længere kørestrækning, er der måske grundlag for at oprette person- og godstrafik. Til det brug kan tipvognene let omdannes til bogier ved at fjerne opbygningen og den ene koblingsbøjle



## VALBY GASVÆRK.

Bagnall 1907, Sporvidde 600 mm.  
Opmålt i Helsingør i 1978.



og -krog. Vi må så lime en ca. 1 x 4 mm plasticliste på rammen midt mellem akslerne og parallelt med disse og bore et 2 mm omdrejningshul, og bogien er færdig. På mange 600 mm baner ses (eller rettere: sås) det jævnligt, at bogierne går et stykke længere ud end vognavlene og koblingen er så placeret på bogien, så her følger vi forbilledet ganske nøje.

En god detalje til anlægget, hvis man tænker på at oprette en mindre smalsporsbane, er at bygge en rampe og en overførsingsvogn til smalsporsmateriellet og så lade dette komme til revision på et større lokomotiv-værksted, se SP 1/1983, side 38. Hvis der ikke er plads eller passer lokomotivet ikke tidsmæssigt - det kørte vist til engang i 1950'erne - kan det jo opstilles på en kort sporstump foran en fabrik eller lignende som et minde fra en svunden tid.

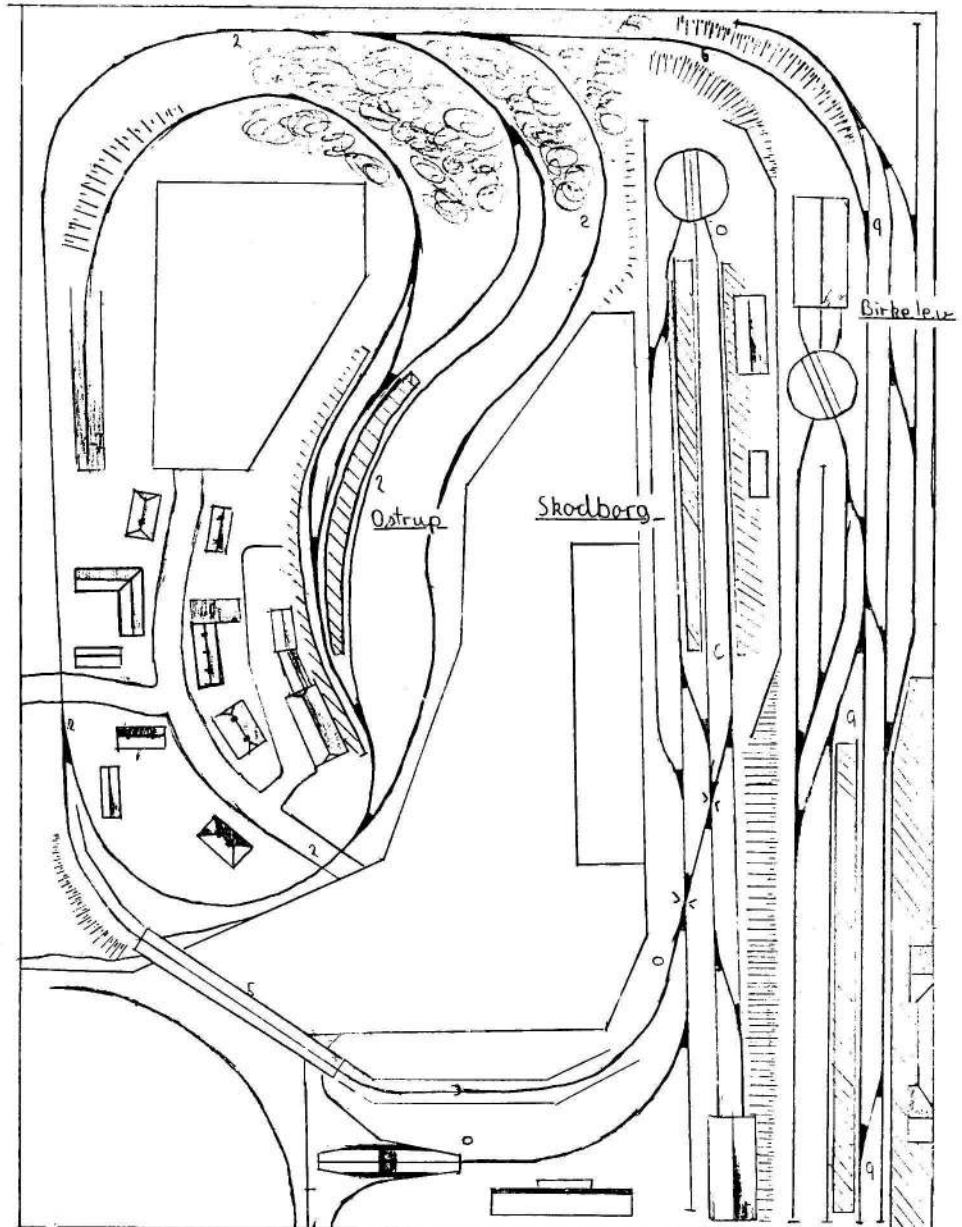
Jeg har her forsøgt at pege på nogle muligheder for HO-byggeren til at udnytte Märklins Mini Club, og det er en sporvidde, der garanteret vil vække beundring hos enhver svigermor og jernbanefan.

FBF

## Sporplan

Denne sporplan er som mange andre sporplaner anbragt i et rum på 3 x 4 m. Men lad os begynde med en beskrivelse af banen, så kan jeg senere komme ind på toggangen og selve anlæggets opbygning.

Vi tager med færgen fra fastlandet og over til øen hvorpå vor



bane ligger. Færgen ankommer til Skodborg, som er en mindre havneby. Hvis der er plads på anlægget kan man anbringe et par fiskekuttere i havnen, eksempelvis på den modsatte side af brorampen. Selve stationen har 3 ankomst- og afgangsspor, derudover en lille remise og nogle få spor, hovedsageligt beregnet til godsvogne til og fra færgen. Jeg har ikke beregnet lokalgods på Skodborg, men det kan man jo lave som man selv vil.

Fra Skodborg kører vi over en aftagelig bro, og ud på selve ringbanen. Efter et vilkårligt antal omgange på ringbanen, kører vi ind på Ostrup station, som har et overhalingsspor og en privatbanafgrening. Da privatbanetogene føres videre til Birkelev, er der ingen remisefaciliteter eller andet på stationen. Selve Ostrup er en lille landsby med en købmand og et par gårde i selve byen.

Privatbanen fører ned under anlægget til depotspor og vendesløjfe; den er lavet for at få

lidt mere afveksling i trafikken på anlægget. Nå, men vi forlader Ostrup, og kommer igen ud på ringbanen. Herfra ankommer vi til Birkelev, som er hovedbyen på øen. Her er en del industri som skal betjenes af banen, samtidig med at stationen ekspederer gods videre til privatbanen. På stationen er der endvidere 3 perronspor og et forholdsvis stort maskindepot. Dette skyldes at både DSB og privatbanen må deles om den samme remise. Et sådant forhold har jeg godt nok aldrig set hos vore forbilleder, men pladsen tillader ikke andet.

Jeg har forsøgt at adskille stationerne Skodborg og Birkelev, ved at lave en højdeforskel på 9 cm. Skoven i den fjerneste ende af lokalet (set fra døren) er lavet for at skjule de to sporskifter, som forbinder henholdsvis Birkelev og Ostrup med ringbanen.

Så tror jeg egentlig ikke, at jeg har mere at skrive om sporplanen.

Henrik Thomsen

# De Gode Gamle Dage

I det følgende vil vi beskæftige os med, hvad man kan kalde usædvanlige transporter, ikke i dette udtryks normale betydning indenfor banerne i vore dage, men alligevel.

At rejse i egne, hvor der endnu ikke var anlagt jernbaner, var besværligt, og sådanne egne fandtes i Jylland endnu mange år efter århundredskiftet. Skulle betydningsfulde personer alligevel færdes her, kunnet foregå således, som det ses af følgende brev:

Fredericia, den 27/10 1906

Herning Station.

Stationen bedes hos en anset Vognmand i Herning bestille et lukket Køretøj med Plads til 4 Personer foruden Kusk til at møde i Give Onsdag Morgen den 31. Okt. Kl. 9.30 for at køre Ministeren og Generaldirektøren over Brande til Herning; Ophold i Brande 11-12, Ankomst i Herning Kl. ca. 4 Em.,

og hos samme Vognmand i Herning at bestille et helst lukket Køretøj som det forrige, hvis et saadant kan anvendes, til at møde i Funder Torsdag Morgen den 1. Novbr. Kl. 8.15 Fm. for at køre over Brande til Sønder-Omme denne Dag og fortsætte Fredag Kl. 8.00 Morgen over Grindsted til Gjording med Ankomst dertil senest Kl. 4.45 Em; Ophold i Brande 1.15 - 2.15 og Ankomst til Sønder-Omme ca. 5.30 Em. Torsdag, Ophold i Grindsted 10-11 Fm.

Paa Hotel Eyde bedes bestilt 2 Værelser samt Middag til Trafikministeren og Generaldirektøren den 31. Oktober efter Ankomsten dertil Kl. ca. 5 Em.

Endvidere bedes en Kupé reseveret i Tog 984 den 1. November til Funder; herom er Skjern Station instrueret.

Det bedes meddelt hertil telegrafisk imorgen, hvorvidt Køretøj til begge Ture og Værelserne stilles til Disposition som her angivet.

.....

Hvorfor den daværende trafikminister og generaldirektør rejste rundt på den anførte måde og med hvilket formål, er der ingen oplysninger om, men et gæt må være, at man skulle beskæftige sig med fortsættelsen af Vejle-Givebanen til Herning og måske også med det projekt, der senere blev til Troldhede-Kolding/Vejen Jernbane.

Hvorledes de høje herrer rejste fra og til hovedstaden, får vi kendskab til gennem følgende brev:

Fredericia, den 28/10 1906.

Esbjerg Station.

Trafikministeren afrejser Tirsdag d. 30. Oktober i Salon 4 fra København til Give. Salonvognen gennemføres med tilsluttende Tog til Vejle, og fra Give sendes den tom til Esbjerg senest den 1. November Fm.

Vognen skal efter at være rengjort og grundigt eftersat Fredag d. 2. November indsættes i Tog 3016 for Gørding, hvor den udsættes til Optagelse af Tog 1020 til Brug for Ministeren fra Gørding.

Efter dennes Opgivende skal Vognen eventuelt udsættes i Vejen, for derpaa at benyttes videre i Tog 1024/973 eller Tog 1028/975 til Fredericia samme Aften, og videre med Togene 16/12 til København med Ankomst dertil Kl. 8.06 Lørdag Morgen (3/11).

Esbjerg Station medgiver Tog 3016 en opfyret Kedelvogn, der maa være rigeligt forsynet med Brændsel og Vand til Opvarmning af Salonvognen, hvilken Kedelvogn ligeledes udsættes i Gørding og eventuelt i Vejen; den følger Salonvognen, indtil denne i Strib indsættes i Tog 16.

Togpersonalet bedes instrueret om, at der ikke skal billetteres i Vognen. Der medgives til Benyttelse paa Hen- og Tilbagereisen 2 Sæt Soverekvisitter samt 1 Sæt i Reserve.

Til Brug for Generaldirektøren reserveres i Tog 21 den 30.ds.

i Tog 1031 den 2. November og

i Tog 1014-947-42 den 3. November

en 1. Kl. Kupé, hvilket Udgangstationerne bedes foranledige.

Esbjerg Station sørger for, at Statsbanernes Overnatningsværelse dersteds er til Raadighed for Generaldirektøren, naar han ankommer dertil med Tog 1031 Fredag d. 2. November.

Idet dette meddeles, til Efterretning og Foranledning, anmodes om skriftlig Tilstaaelse for nærværende Skrivelser Modtagelse.

.....

Som det ses afstedkom prominente personers rejse en del postyr, her et andet eksempel:

Fredericia, den 4/7 1913

Driftsbestyreren for Varde-Nørre-Nebel Banen.

Under Henvisning til den mellem Direktøren for Trafikafdelingen og Hr. Driftsbestyreren stedfundne Korrespondance angaaende Befordringen af Trafikministeren, Indenrigsministeren m.fl. i en Sovevogn (As) fra København til Nørre-Nebel, meddeles, at Befordringen vil finde Sted med Togene 43-968-1009 til Varde Natten mellem Søndag den 6' og Mandag den 7'ds.

Vognen bedes videreført til Nørre Nebel med Privatbanens Tog 1 den 7'ds., og tilbage sendt Varde samme Dag Tog 4 til Videresendelse i Tog 1021 til Ringkjøbing, hvorfra Vognen samme Dag skal benyttes i Tog 1034 til Hjemreisen.

Der er medgivet Vognen Ledsager, der følger den paa hele Rejsen.

.....

En anden type særlige transporter får vi kendskab til ved læsning af følgende brev:

Fredericia, den 1/10 1912

Trafikbestyreren i 3. Kreds.

Trafikdirektøren har under 30.ds. tilskrevet Kredsen saaledes:

"Dags Dato har man tilskrevet Entreprenørerne for Give-Herning Jernbane, Stykke 1 saa-

ledes.

I Besvarelse af Deres Skrivelse af 25. ds. til Statsbanernes Maskinafdeling i København om Befordring af to Lokomotiver samt Grusvogne paa egne Hjul fra Fredericia til Vejle (Give) tillader man sig at meddele, at Materiellet forinden Befordringen, maa besigtiges af en Repræsentant for 2. Maskinkreds i Fredericia, som derfor i Tide bedes underrettet om, hvornaar Besigtigelsen kan finde sted.

Er der fra Maskinafdelingen intet til Hinder for Befordringen, kan denne finde Sted i et Arbejdstog efter Aftale med Trafikbestyreren i 2. Kreds, Fredericia, og mod Erlæggelse af almindelig Fragt."

Hvilket herved meddeles til Foranledning efter Forhandling med Trafikbestyreren i 3. Kreds."

hvilket herved meddeles med Tilføjelse, at man herfra kan afgive Maskine og Personale til Betjening af det til Materiellets Transport nødvendige Arbejdstog.

.....

En noget lignende sag drejer sig om følgende:

Fredericia, den 28/7 1913

Maskinbestyreren i 2. Kreds.

Her foreligger Anmodning om Befordring af 10 Grusvogne paa egne Hjul fra Tarm til Præstø for d'Hrr. Ingeniører Winkel og Werner. Vognene anbringes paa Tarm Station Lørdag den 26. ds. Morgen.

Man tillader sig at anmode Hr. Maskinbestyreren om at lade foretage fornødent Eftersyn af disse Vogne. Saafremt de opfylder Betingelserne for Befordringen vil denne foregaa med Arbejdstog Afgang fra Tarm Mandag den 28. ds. Kl. ca. 6.00 Fm. Ankomst Fredericia Kl. ca. 12.55 Em, videre fra Strib Tirsdag den 29. ds. Kl. 6.35 Fm., Ankomst Nyborg Kl. ca. 10.30 Fm.

Man tillader sig at imødesee behageligt Svar snarest belejligt om, hvorvidt Vognene kan modtages til Befordring og samtidig bedes det meddelt, om man bør gøre Brug af den Jernbanen ved Godsreglementets § 41 tilstaaede Ret til at forlange en Mand medgivet af Hensyn til Vognenes Smøring.

.....

Kong Christian X og Dronning Alexandrine foretog i 1914 en rejse til England, om hvilken vi gennem følgende to breve får lidt "inside"information.

Fredericia, den 5/5 1914

Esbjerg Station.

Deres Maj. Kongen og Dronningen med Følge skal befordres med Særtog fra København Torsdag den 7'ds. til Esbjerg, Ank. 4.22 Em.

Til Esbjerg vil Toget indgaa saaledes:

Mask. AN. EK. Salon. AN.

Ved Ankomsten til Esbjerg modtages Kongeparret paa Stationen af Repræsentanter for Esbjerg By.

Kongeparret og Følget bliver paa Foranstaltning af Esbjerg By kørt i Landauere til Kongeskibets Anlægsplads i Havnen.

Rejsegodsvognen føres derimod hurtigst muligt fra Esbjerg station til Havnen.

Stationen bedes foranledige, at der er 10 Dragere til Stede til (mod Betaling) at bringe Rejsegodset hurtigst muligt fra Rejsegodsvognen ombord i Skibet.

Rejsen, derunder Modtagelsen paa Esbjerg Station, er ikke officiel.

Stationen bedes meddele telegrafisk Tilstaaelse for Modtagelsen af nærværende Skrivelse.

.....

Ovenstående underretning blev dagen efter fulgt op med følgende instruktioner:

Fredericia, den 6/5 1914

Esbjerg Station.

Efter nu modtagen Meddelelse fra Trafikdirektøren skal foruden den i Særtogsanmeldelse Nr. 59 nævnte EK, tillige Salonvogn Nr. 9 føres til Havnen straks efter Kongetogets Ankomst til Esbjerg.

Tjenerskabet og Haandbagagen befordres i Salonvognen.

Det bedes saavidt muligt foranlediget, at Salon 9 og Rejsegodsvognen anbringes saaledes ved Kongeskibets Anlægsplads i Havnen, at Vognene ikke generer Adgangen til Landgangsbroen, ad hvilken Hoffet skal gaa omborg i Skibet.

Det bedes meddelt hertil, hvor Kongeskibet kommer til at ligge.

.....

Såfremt nedenstående andragende var blevet imødekommet, ville der have været tale om en usædvanlig transport (befordring af flyttegods over en strækning, der officielt ikke eksisterede):

Fredericia, den 7/3 1915

Hr. Sognepræst V. Kelstrup,  
Sønder Felding Præstegaard,  
Trolldhede.

I Besvarelse af Deres Skrivelse af 3. ds. angaaende Levering af en Statsbanevogn til Befordring af Deres Flyttegods ad den under Bygning værende Kolding-Trolldhede Bane tillader man sig at meddele, at Statsbanerne ikke kan indgaa paa at levere Vogne til Forsendelser over Banestrækninger, der endnu ikke er aabnede for offentlig Færdsel. Man beklager derfor, at man ikke kan imødekomme Deres Andragende.

.....

Under begrebet usædvanlige transporter må også følgende eksempler henregnes:

Fredericia, den 13/5 1916

Hr. Ritmester Jessen,  
Holsted.

I Besvarelse af Hr. Ritmesterens Brev af 11'ds. meddeles, at omskrevne Vognladning Vædeløbsheste maa befordres - mod forhøjet Fragt - fra Holsted til Aarhus H. Torsdag

den 18'ds. med Persontoget, der afaar fra Holsted Kl. 9.04 Fm. og ankommer til Aarhus H. Kl. 2.33 Em (Tog 1010/943).

eller

Fredericia, den 21/6 1922

Fyns Stifts patriotiske Selskab,  
Vindegade 72,  
Odense.

I Besvarelse af Selskabets Skrivelse af 18'ds. om Tilladelse til Befordring af 1 Tyr med Tog 24 (Afgang Tommerup Kl. 7.26 Fm.) fra Tommerup til Odense den 23. ds. uden Betaling af forhøjet Fragt meddeles, at Befordring til almindelig Fragt kan foregaa med Godstoget, Afgang Tommerup Kl. 6.25 Fm. Kun i Tilfælde af, at sidstnævnte Tog skulde blive aflyst nævnte Dag, vil Befordring med førstnævnte Tog nr. 24 kunne ske til almindelig Fragt.

.....

## JERNBANEØGER

### MO-MOTORVOGNE

Temahefte 1  
af Jens Bruun-Petersen.  
UK-modellers forlag.  
38 sider, A 5, ill.  
Pris kr. 27,- (vejl.)  
Fås i hobbyforretningen.

Heftet opridser MO-erens historie og fortæller om anvendelsen i årenes løb (de har snart 50 års jubilæum!).

Der er fuldstændige tabeller, 2 skalategninger og masser af fotos samt en komplet række skitser fra driftsmateriellet. Desuden nogle skitser af de i tidens løb anvendte styrevogne.

Det er selvsagt begrænset, hvad der kan videregives på 38 sider - men heftet giver hovedtrækkene, og vil være et nyttigt opslagsværk.

Holtrup

### LOKOMOTIVET

Tidsskrift om model-jernbaner.  
Udgivet af foreningen "Lokomotivet". Redaktion:  
Torben Bejerholm,  
Daddelvej 9,  
4700 Næstved.  
Tlf. 03 - 73 25 38.  
Udgår med 4 numre pr. år. Årsabonnement Kr. 32,-. Bestilles ved indsendelse af beløbet på giro 3 38 55 07 og under ovenstående adresse.

Vi vil slutte for denne gang med at citere nedenstående skrivelse, idet det skal oplyses, at baggrunden er det i Strib før Lillebæltsbroens ibrugtagning eksisterende koncertliv.

Fredericia, den 3/6 1916

Hr. Godsejer Kaas,  
Færgegaarden,  
Strib.

Hermed tillader jeg mig at sende Dem nogle Eksemplarer af de til Stationerne udsendte Opslag angaaende rejsendes Adgang til Befordring med Godstoget Kl. 12.18 Nat fra Strib i Anledning af Koncerterne paa Strib Badehotel.

Samtidig tillader jeg mig at henlede Opmærksomheden paa, at Toget ikke løber Natten mellem 1' og 2' eller mellem 2' og 3' Pinsedag.

Ib V. Andersen

Jeg har modtaget 1. årg. nr. 1 (dateret 15. august 1983). Der er ikke anført noget ønske om anmeldelse i SIGNALPOSTEN, men det vil jeg nu se stort på!

Inden jeg fortæller lidt om dette nye skud på stammen, er der et par sager, der nok lige bør bringes på plads, selv om denne rubrik måske ikke lige er stedet! 1. Det er - og har altid været - SIGNALPOSTENS mål, at opildne til, vedligeholde og øge interessen for jernbaner - i virkelighed og i model.

2. SIGNALPOSTEN gør for sin del alt hvad vi evner for sagen (og har haft den lykke, at der i de sidste mange år har været ca. 1000 mennesker, som har villet betale penge for det!)

3. SIGNALPOSTEN har altid søgt at hjælpe nye initiativer på vej - vi ønsker absolut ikke noget monopol.

Dette være sagt, fordi jeg ad omveje har hørt noget om modvilje mod konkurrencebetonede aktiviteter o.l.

Hvad der ligger bag rygterne, ved jeg ikke. Men SP vil altid med glæde bringe oplysninger om alt, hvad der gavner den fælles interesse. Betingelsen er blot den, at man må selv fortælle redaktøren, hvad det drejer sig om - for han har desværre ikke selv mulighed for at holde fingeren på pulsen. Det kan gælde jernbanetu-

re, nye tidsskrifter, nye bøger eller nyheder fra klubber.

Jeg har rubrikker til det hele, og det er vel ikke undgået læserens opmærksomhed, at jeg er lidt skuffet over, at der næsten aldrig kommer stof til KLUBNYT??

Nå, tidsskriftet Lokomotivets første nummer er i A5 og på 28 sider. Indholdet er små artikler om P-vogne (med tegning og foto), HHGB Q 1 i model (tegning og foto), skinnebus gods- og bivogne (tegning af AHJ E 73), en moderne A-vogn (med stor midtarkstegning) Privatbanetrinbræt og -signal (tegning), tankvogne fra Kommunkemi (foto) - alt i HO, en sporplan samt et par smårubrikker.

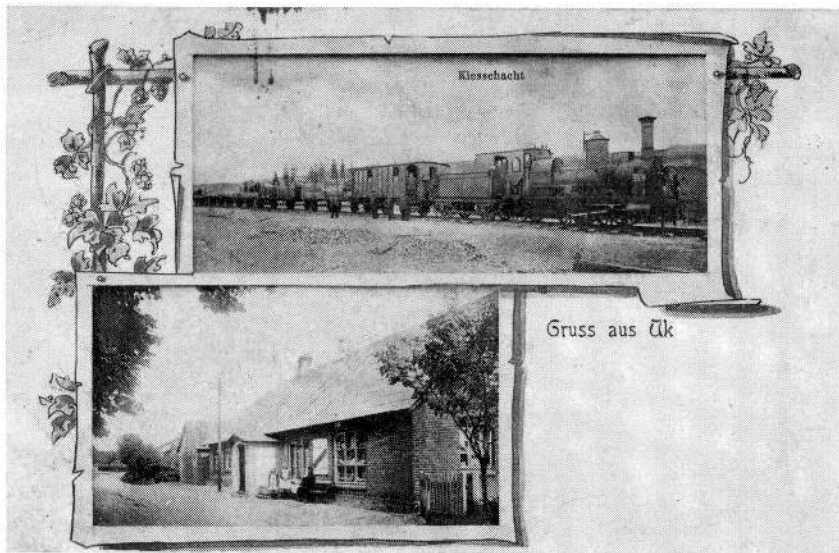
De fleste artikler omhandler egentlig kun tilpasning af industrimateriel til danske forbilleder, og det forekommer mig, at der mangler en lidt udførligere byggebeskrivelse af et objekt - beregnet for den, der vil bygge helt fra grunden.

Bladet er nydeligt og ser professionelt ud - men det er jo også blevet lettere at præstere (gælder også for SP) efter at der er kommet elektroniske skrivemaskiner, foto-sats o.s.v. på markedet.

Det være anbefalet på det bedste.

Holtrup

# POSTKORT EFTER MIT HJERTE



## UK!

Efter fremkomsten af Skadhauges artikel "Postkort efter mit hjerte", vågnede der en slags dårlig samvittighed hos mig, idet jeg forlængst burde have sendt noget til "Billedgalleriet". Hermed slås to fluer med ét smæk.

Det hidsatte postkort med "Gruss aus Uk" vil nok få nogen til at spekulere over, hvad det nu er for en station nede i Tyskland. Og så er det faktisk slet ingen station! Man kan forestille sig, at landsbyen Uge (nordøst for Tinglev) blev så stolt over at få noget så

fremskridts-imponerende som en jernbane - som ganske vist lå et pænt stykke fra landsbyen - at der straks blev fremstillet et postkort for at vise omverdenen, hvor vidt man var nået samfærdselsmæssigt. Man var dog ærlig nok til med småt at anføre, at det imponerende tog med et aldrende tysk lokomotiv holdt ved "Kiesschacht". På landkortet står der "Kgr." - Kiesgrube, men det kan nu komme ud på ét.

Postkortet er sendt 22. april 1910 fra Bollersleben til Skodsbøl pr. Ekensundt, altså fra Bolderslev til Skodsbøl Sundevad. Kortet er trykt i 1901 el-

ler 1902 og er altså et "meget gammelt" postkort; forskellen på sådanne og "gamle" postkort ses på bagsiden, idet der på denne indtil slutningen af 1904 kun måtte skrives modtagerens navn og adresse. Ville man skrive noget til modtageren udover 5 ord, var portoen 10 Pf. i stedet for 5. Derfor var der altid et bart parti på billedsiden til de skrivelystne.

Men hvad var det så for en mystisk bane til Uge? Det var såmænd et normalsporet privat sidespor til de kæmpemæssige grusarealer - måske Danmarks største efter genforeningen - øst for Uge op mod Årtoft Plantage. Ved anlægget af banerne Sønderborg - Tørsbøl - Padborg og Tørsbøl - Tinglev var der brug for store mængder grusballast, og en privatmand åbnede derfor en grusgrav tæt øst for Uk, d.v.s. gården af samme navn, og der anlagdes et sidespor udgående mellem Bjerndrup og Kliplev i km 7,83 fra Tinglev. Sporet udgik fra hovedstrækningen i en stor kurve mod nord-nordvest og løb næsten parallelt med den tidligere oksevej for at ende blindt ved vejen fra Uge (Ladegård) til Ensted.

Grusgraven solgtes i 1906 til Kreis Apenrade for 285.000 Mark, og kredsen ofrede ca. 125.000 Mark på nyanskaffelser. Foretagendet blev altså en slags amtsgrusgrav, men i Åbenrå fortrød man snart købet og omkostningerne, for det ville ikke løbe rundt, selv om der var meget store leverancer til statsbanerne.

Mærkværdigvis ville DSB ikke rigtig vide af grusbanen efter genforeningen. Ganske vist var sporets tilslutning angivet på længdeprofilet, men det nævntes ikke i tjenestekøreplanerne, som det ellers var skik og brug med større sidespor. Noget tyder dog på, at sporet har været benyttet i 1921.

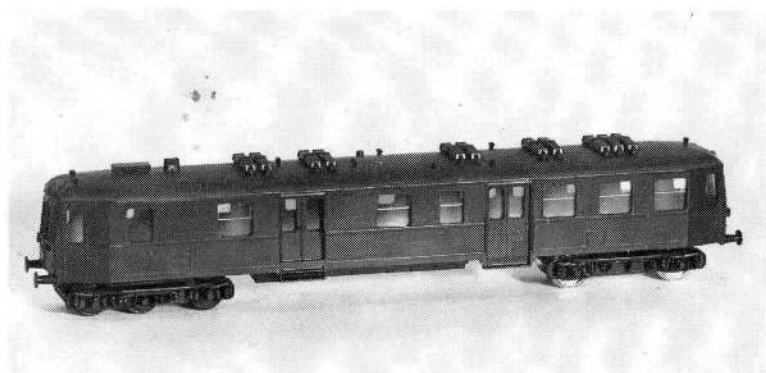
Formentlig ret sent omlagdes sporet, således at det lidt syd for Povlskro drejede mod øst ind til den nordligste del af Årtoft Plantage, hvor det forgrenede sig. - Grusgravningen ophørte midt i 1920'erne; da var 75 ha af ialt 125 gennemgravet i en dybde af 4 m, og de 3 store gravemaskiner, der tidligere anvendtes, var forlængst borte.

SIGNALPOSTEN udsendes som postadresseret blad. Det blanke felt til højre herfor er anbragt med vilje (og efter forskrifterne) for at give plads til adressat. Skulle der være grund til at reklamere over forsendelse, eller skifter man adresse, bedes henvendelse herom rettet til det lokale postkontor.

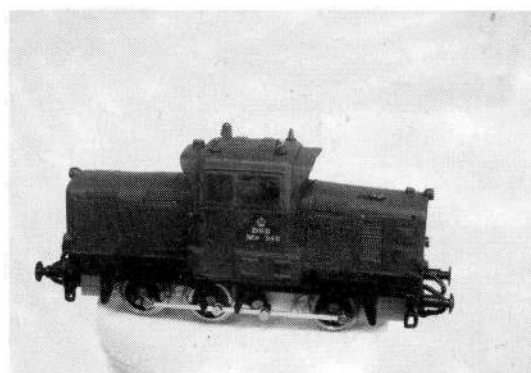
ENNASVEJ 2  
2020 GENTOFTE



Et enkelt billede i BILLEDGALLERIET:  
Litra E 978, 7/11 1971. Foto: K.E. Jørgensen.



HAMPLI MODEL udsender nu MO-eren som færdig vogn. Herover ses den første prøvestøbning af modellen; hjulene er tilfældige, detaljer og indretning mangler endnu. Vognen vil i 2-skinneudgaven koste ca. kr. 630,- og vil kunne fås i hobbyforretningerne omkring den tid, hvor disse linier læses. Senere vil en udgave forberedt til Märklin og til en pris af ca. kr. 730,- fremkomme.



HAMPLI MODEL har også en MH-model på vej. Den vil formentlig komme frem inden jul. Den har 5-polet motor, NEM-hjul med brems. Den er beregnet til 2-skinne drift, og vil fremkomme i 2 udgaver, som byggesæt til ca. kr. 750,- og færdigbygget til ca. kr. 1100,-.

Vi håber at få lejlighed til at se nærmere på disse nyskabelser.