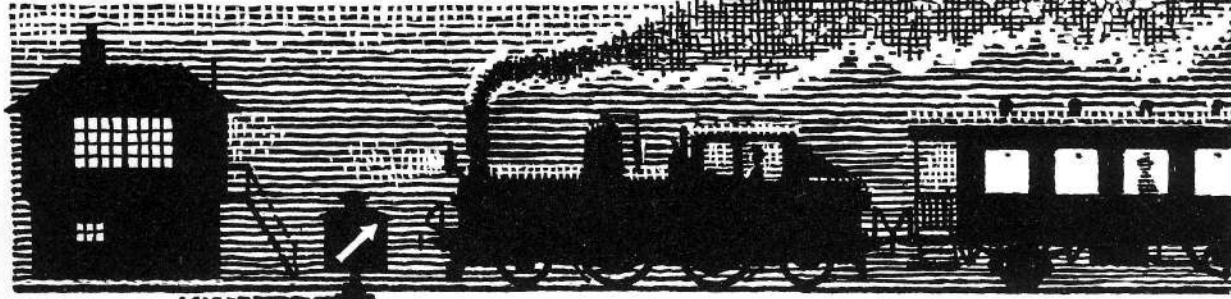


SIGNALPOSTEN



20 **SIGNALPOSTEN**
årgang **1984** mar., nr. **1**

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

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

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

REDAKTION:

Ulf Holtrup
Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj
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

20. ÅRGANG - NUMMER 1

MARTS 1984

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Vore færgesoverfarter	3
ADAMs HJØRNE	17
Vi bygger, apropos MO .	22
De gode gamle dage	23
Flere små huse til MB ..	25
Danske banegårde	30
Fra pionertiden	36
Litteratur	42
Klubnyt	43
Billedgalleri	46

Forsidebilledet: Apropos MO.
MO 1957 med sidste sydgående tog på Gjern station, 22. maj 1971. Foto: Asger Christiansen

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

PRIS: 20. årgang 1984:
Kr. 100,- incl. 22% moms.

Kære læser!

Måtte alle få et rigtigt godt nytår 1984 - det skal være mit første ord i 20. årgang, som jeg dernæst byder velkommen til. Jeg må endelig også huske at takke inderligt for de mange venlige hilsener og bemærkninger, som har være anført på girokort og i breve.

20. årgang - ja, det er jo et halvrundt jubilæum, som jeg dog ikke agter at gøre større festivitas af, men alligevel.

Jeg har været involveret i fremstillingen af SIGNALPOSTEN lige siden 1. årgang, nummer 1, omend det først var fra 4. årgang, at jeg blev "ansvarshavende". Det har været et slidstomt arbejde til tider, men det har været en stor tilfredsstillelse at se resultatet af indsatsen. - Stadig flere abonnenter, stadig større blad, stadig bedre kvalitet - såvel teknisk som indholdsmæssigt (det sidste postulat er nu altså min mening, men det er selvfølgelig en smagssag!). Jeg må nok (nødtvungent) erkende, at der i fremtiden ikke kan ske væsentlige forbedringer på kvalitetsområdet, men der er da en mulighed for at tiltrække flere abonnenter, ikke sandt? Jeg håber i hvert fald på en fremgang på dette område.

Også økonomisk holder vi skansen. Som det vil ses af regnskabet et sted inde i bladet gav 19. årgang et mindre minus som resultat, men alt i alt holdt vi altså skindet på næsen. Vi nåede op på ialt 936 abonnenter (eller et fald på 22 i forhold til 1982), et resultat jeg må stille mig tilfreds med, "tiderne" taget i betragtning.

Indbetalingerne til denne årgang går strygende og lidt bedre end i fjor. MEN: På grund af omlægningen til forsendelse gennem Avispostkontoret vil også folk, der IKKE har fornyet abonnementet endnu, få 20. årgang nr. 1 tilsendt. Det vil betyde et tab for SIGNALPOSTEN, såfremt fornyelsen alligevel udebliver, så derfor: Er

Nyt Fra Redaktionen

det uomgængeligt, at du ikke vil forblive som abonnent, så lad os i det mindste det vide!

Forlaget havde et meget stille år, hvilket er en naturlig følge af, at der ikke kom nye udgivelser samt at flere titler er udsolgte. Da der trods alt er omkostninger som skal betales, og da moms og porto er forhøjet kraftigt i forhold til hvad taksterne var ved udgivelsen af vore titler, har jeg ændret lidt i salgsbetingelserne. Se fortegnelsen inde i bladet.

Auktion 1983 forløb tilfredsstillende, og vi agter at gentage spøgen i 1984. Har du derfor jernbanebøger eller -effekter iøvrigt, som du af en eller anden grund måtte ønske at afhænde, så lav en oversigt over dem.

Beskriv tingen - for bøger: Titel, forfatter, format, sidetal, illustrationer o.s.v. og anfør vægten til brug for portoberegning senere. Husk at anføre eventuelle mangler i forhold til almindelige forventninger om f. eks. en bogs tilstand (kaffepletter, udklip foretaget). Send oversigten til redaktionen snarest muligt (og senest den 1. april 1984).

Dette nummer har af forskellige årsager været svært at få samling på. Jeg håber, at resultatet tilfredsstiller læseren, selv om en del af stoffet er anderledes end det måske forventedes at være.

Det var alt for denne gang. Næste nummer vil blive afsendt sidst i maj måned 1984.

På genhør!

Holtrup

Vore Færgeoverfarter

Storebæltsoverfarten 1883-1983
(2. del)

Af den foregående artikel vil det ses, at de nye anlæg ved Storebæltsoverfarten blev færdigbygget på forholdsvis kort tid, og at de blev afleveret af entreprenørerne til den fastsatte tid. Når færgefarten alligevel ikke blev påbegyndt tidligere, end det blev tilfældet, var årsagen den forsinkede levering af de nye dampjulfærger, med hvilke der især for H/F KORSØRS vedkommende som allerede nævnt havde været forskellig uheld.

Alligevel var der færgefart på Storebælt i sommeren 1883. Ganske vist ikke med passagerer, men med damplokomotiver og tendere, idet den nye enkeltsporede dampjulfærge til Lillebæltsoverfarten H/F HJALMAR dels fra Fredericia og dels fra Nyborg overførte nogle nye damplokomotiver til de sjællandske statsbaner. Ombordsætningen og ilandtagningen af lokomotiverne må da være sket ved benyttelse af midlertidige anlæg i færgehavnene, idet H/F HJALMARs skrog ikke passede i færgelejerne.

Efter en række prøvesejlader i oktober og november måned 1883 med dampfærgerne KORSØR og NYBORG, der alle fik et tilfredsstillende forløb, kunne man i Korsør Avis for den 28. november 1883 læse følgende:

"Dampfærgeforbindelsen over Store Bælt. Ifølge Bekjendtgørelse fra Direktionen for de sjællandske Statsbaner vil der fra idag indtil videre, saavidt Forholdene tilstede det, skee Overførsel med Dampfærge mellem Korsør og Nyborg i Tilslutning til det til Korsør Kl. 11.55 Form. og det til Nyborg Kl. 2 Efterm. ankommende Tog. Da denne Ordning imidlertid maa betragtes som en midlertidig, indtil nærmere Erfaring med Hensyn til Dampfærgernes Benyttelse er erhvervet, skeer der ikke nogen Forandring i de nu gjældende direkte Fartbestemmelser udover Korsør, og særlig paatage Banerne sig ingen Forpligtelser med Hensyn til Overførsel af Gods i hele Vognladninger."

Færgeoverfarten over Storebælt var dermed begyndt, men som det vil ses, var man fra overfartens side på det nærmeste helt uden erfaring med hensyn til, hvorledes et sådant

trafikapparat skulle betjenes. Dette til trods for, at Lillebæltsoverfarten på dette tidspunkt allerede havde været i drift i 11 år. Det skulle have været muligt at overføre nogle af de her indhøstede erfaringer til Storebæltsoverfarten.

En anden ting, der straks fra færgefartens begyndelse voldte problemer, var sporanlægget i Nyborg. Her klagede trafikredsen hvorunder stationen og færgehavnen sorterede over, at forbindelsen med klappsporet gik gennem stationens hovedspor, hvorved klappsporet ikke var i forbindelse med sidesporene. Herved forudsås mange forsinkelser og ulemper. Endvidere blev det påpeget, at klappsporet forkortede de sidespor, der allerede fandtes på stationen, således, at hele stationsanlæggets kapacitet blev meget nedsat. Det må i denne forbindelse erindres, at den daværende station lå nede ved Nyborg havn, hvor udvidelsesmulighederne var meget begrænsede.

Hvorledes ekspeditionen i Nyborg færgehavn iøvrigt foregik ved færgefartens åbning ses af følgende instruks for personalet. Den første gjaldt ved færgefartens åbning, den anden kom til i februar 1884, da der var indhentet nogen erfaring med hensyn til tog- og færgeekspeditionen:

"Instrux for Rangeringen ved Expeditionen og Togene 6 og 7 paa Nyborg Station. Ved Færgens Ankomst Kl. 1.35 Em holder Tog 7's Maskine med et Tog (1A, 1C, 1H) i Færgehallen. Naar Passagererne ere placerede og Posten indlæsset føres Toget før Tog 6's Ankomst til Stationsperronen, hvor alle Passagerer stige ud og der meddeles dem: "Toget til Striib afgaaer om ... Minutter".

Det tomme Tog 4 føres om paa 2det Spor, derefter indlades Tog 6, alle Passagerer stige ud og der meddeles: "Passagererne til Sjælland blive i Ventesalene indtil det kaldes ud om cirka 25 Minutter."

Tog 7's Maskine fører, naar Tog 6 er standset ved Perronen bag paa dette Tog, tager alle Gods- og Kvægvogne, udsætter Nb-Vogne paa Havnesporet og fører de for Sjælland bestemte Vogne hen til de paa Spor N.5.

staaende sjællandske Vogne. Naar Maskinen har fjernet de med Færgen ankomne Vogne fra Klappsporet, sætter Tog 7's Maskine de for Færgen bestemte Vogne paa Klappsporet og løber derefter ned til Tog 7.

Tog 6's Maskine føres bag paa Tog H. Naar Tog 7 er færdigt gaaer dette Tog frem over Spor N.7. og Tog 6's Maskine sætter de for Tog 7 bestemte Vogne bag paa dette Tog, hvorefter Tog 7 afgaaer og Tog H føres til Stationsperronen, optager sjællandske Passagerer og bringer disse til Færgen. Rangeringsmaskinen R holder Kl. 1.35 Em paa Klappsporet, tager Vognene fra Færgen, sætter de for Tog 7 bestemte Vogne bag paa Tog H's og Nb-Vognene ind paa Spor N.4., hvorefter den sætter de af Tog 7's Maskine paa Klappsporet hensatte Vogne ombord paa Færgen."

Ovenstående instruks blev suppleret med følgende instruks for personalet:

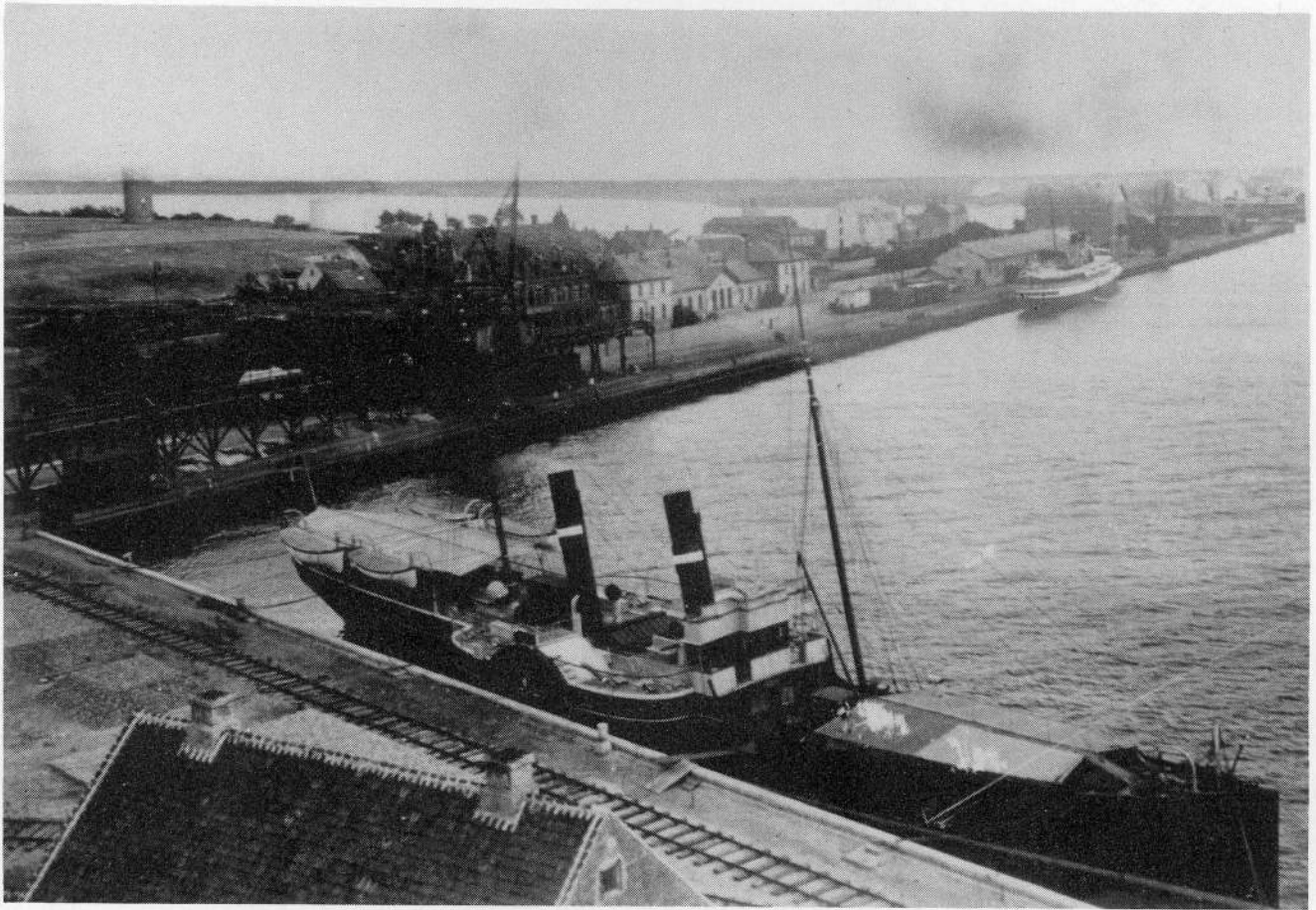
"Instrux for Personalet under Togene 6 og 7's Ekspedition paa Nyborg Station.

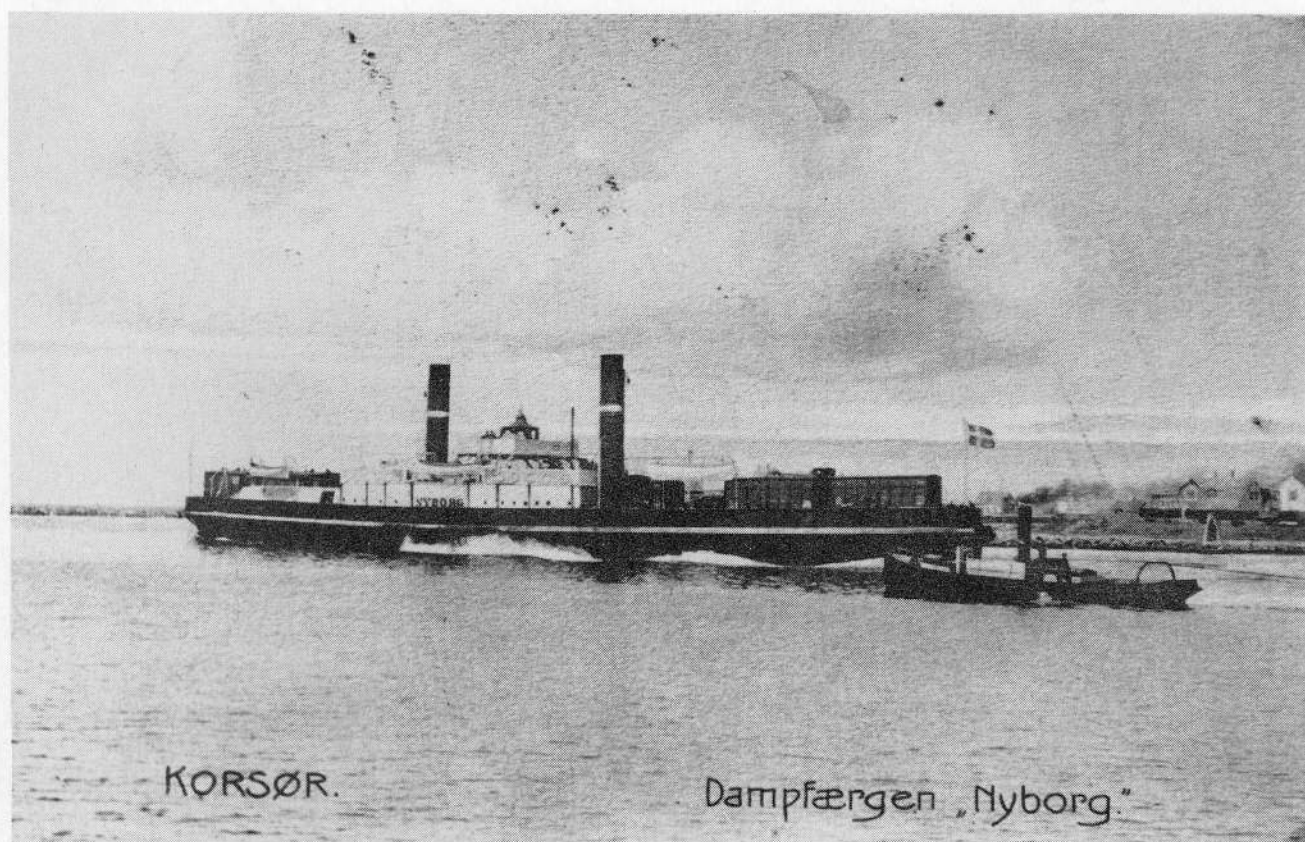
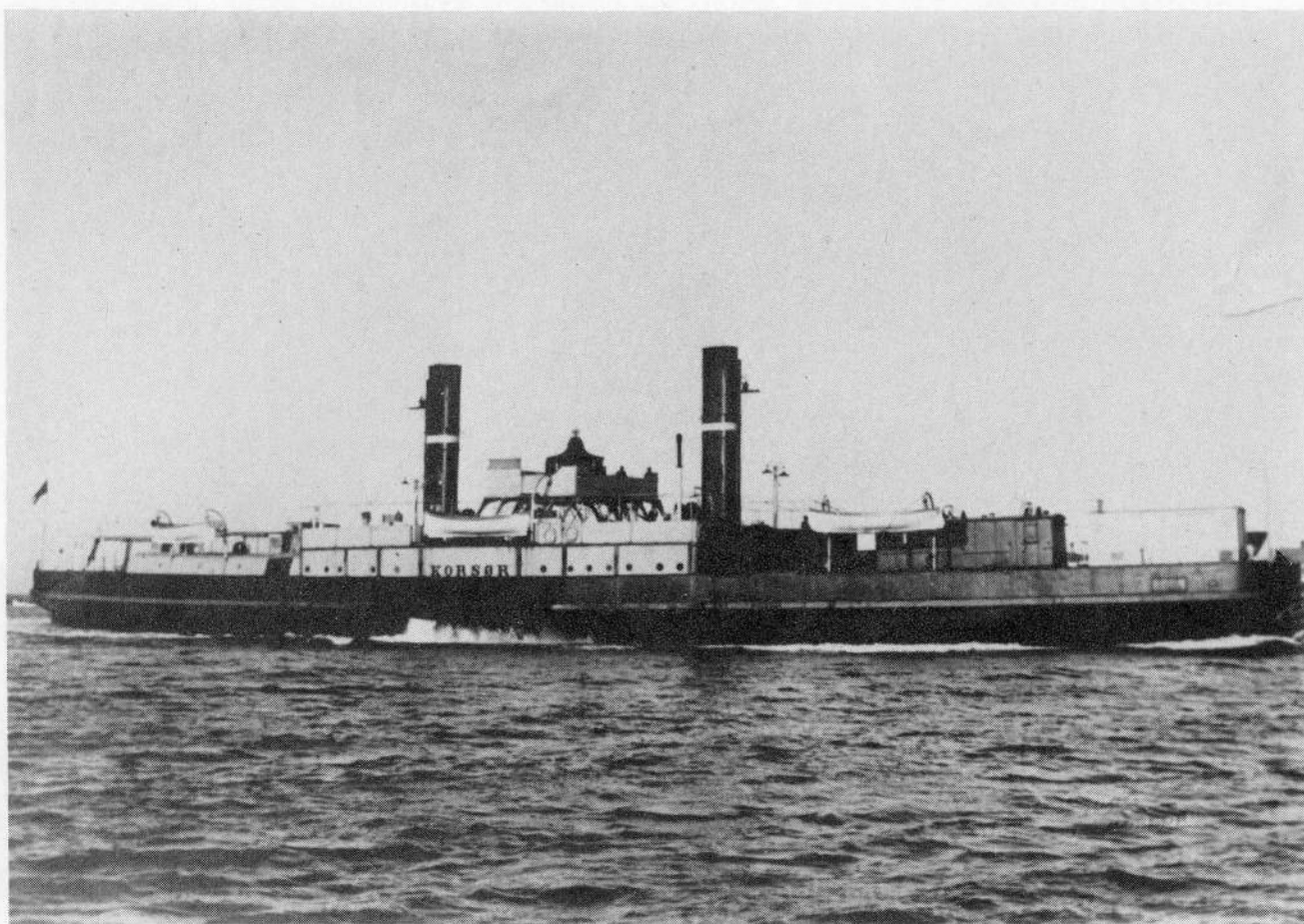
Grænsen imellem Færgen og Stationen danner Sporskiftet ved Broklappen, dette Sporskifte betjenes udelukkende af Sjællandsk Personale. Alle Vogne, som føres ind paa Klappsporet skulle være kobledede saa løse som muligt og Sidekæderne anbragte. Overporteur Sørensen fører Tog H og søger for Passagerernes Ind- og Udstigning samt leder Tog 7's Maskines Bevægelser i det Hele taget. Porteur Thomsen assisterer. Porteur Johansen ledsager og leder Maskine R's Bevægelser og assisteres ved

Tekst til fotos side 4 og 5 (hører til artiklen i 19. Årgang, nummer 4):

Side 4, øverst: Udsigt over Korsør havn med den gamle stationsbygning. I forgrunden hjuldampskibet ÆGIR. Udateret, form. ca. 1910.
Side 4, nederst: 1. færgeleje i Korsør under bygning, 1883.

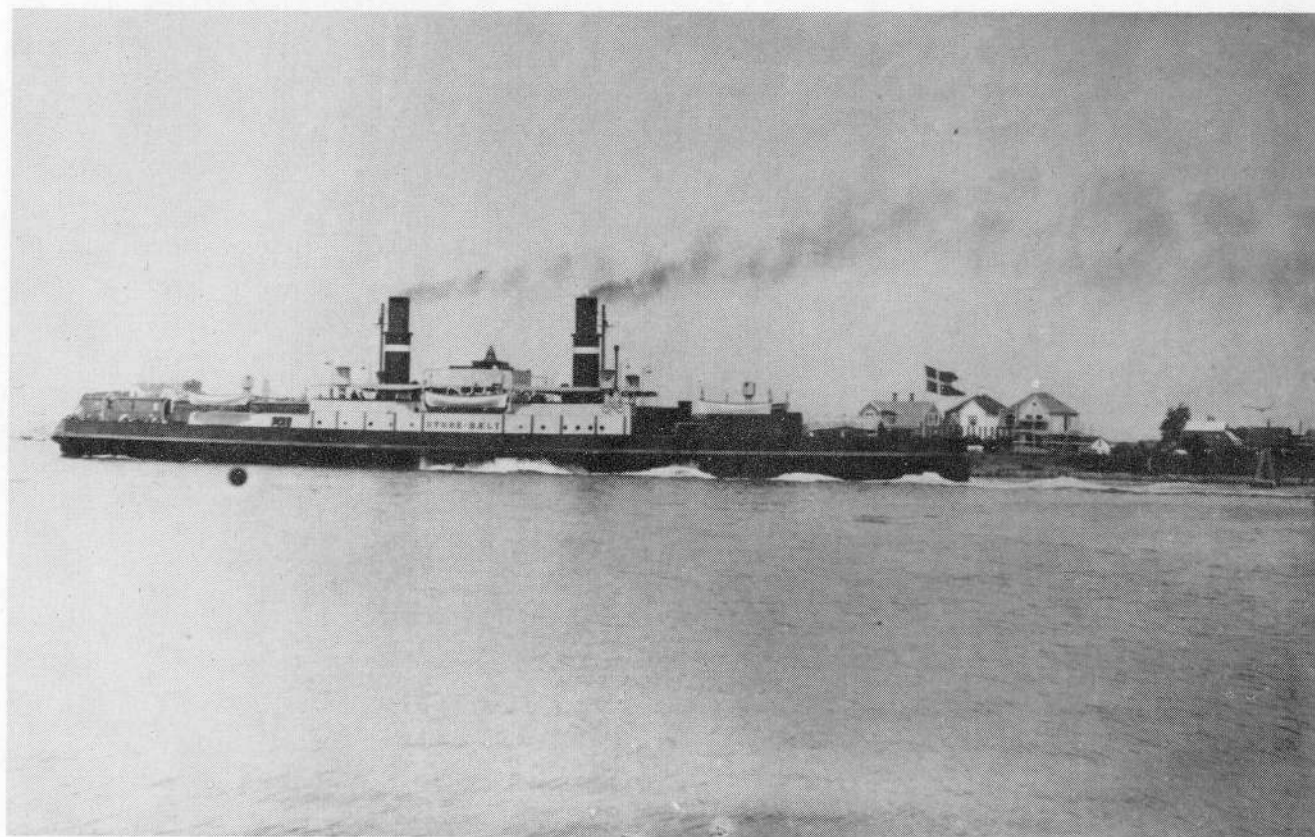
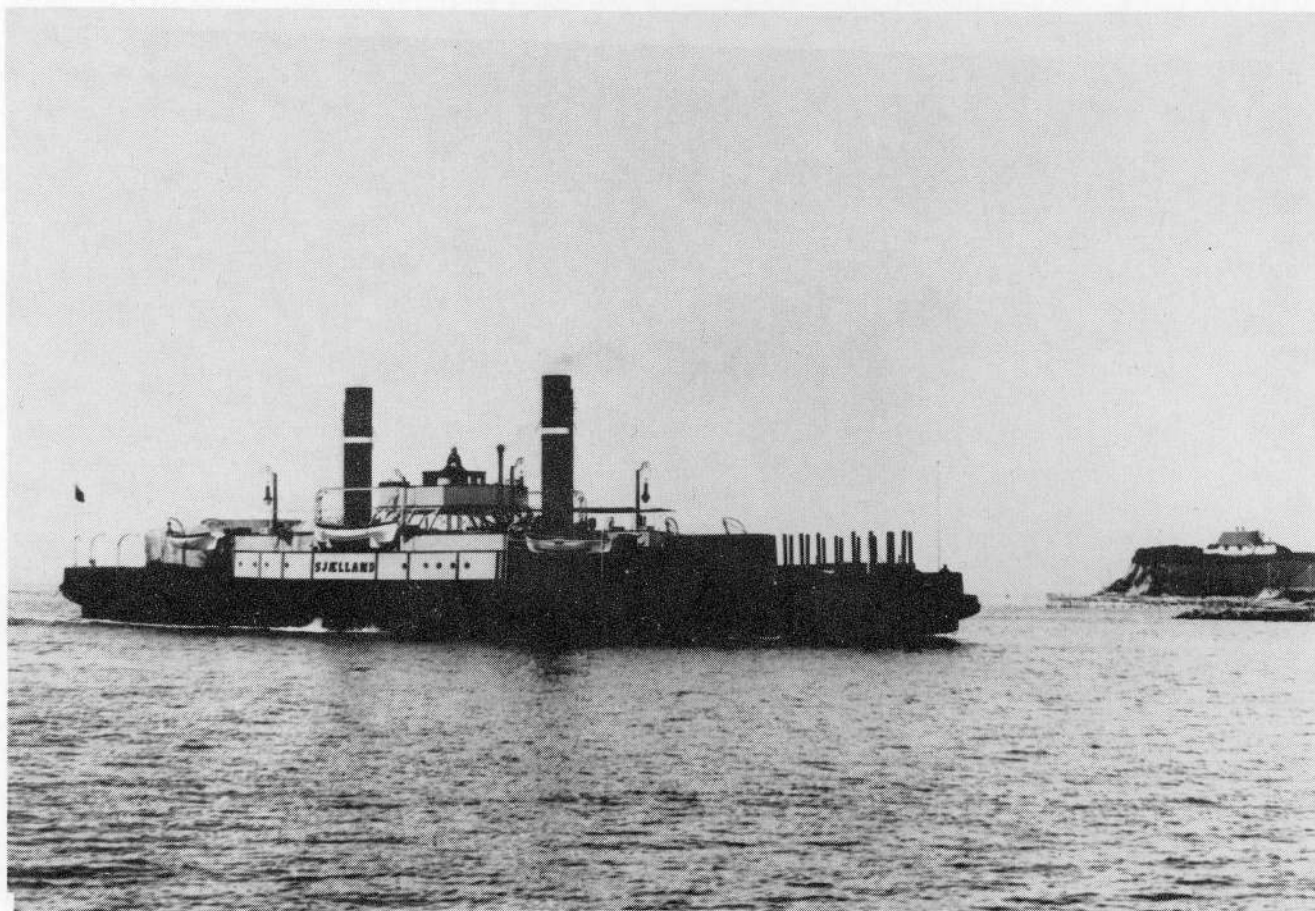
Side 5, øverst: H/F KORSØR.
Side 5, nederst: H/F NYBORG.

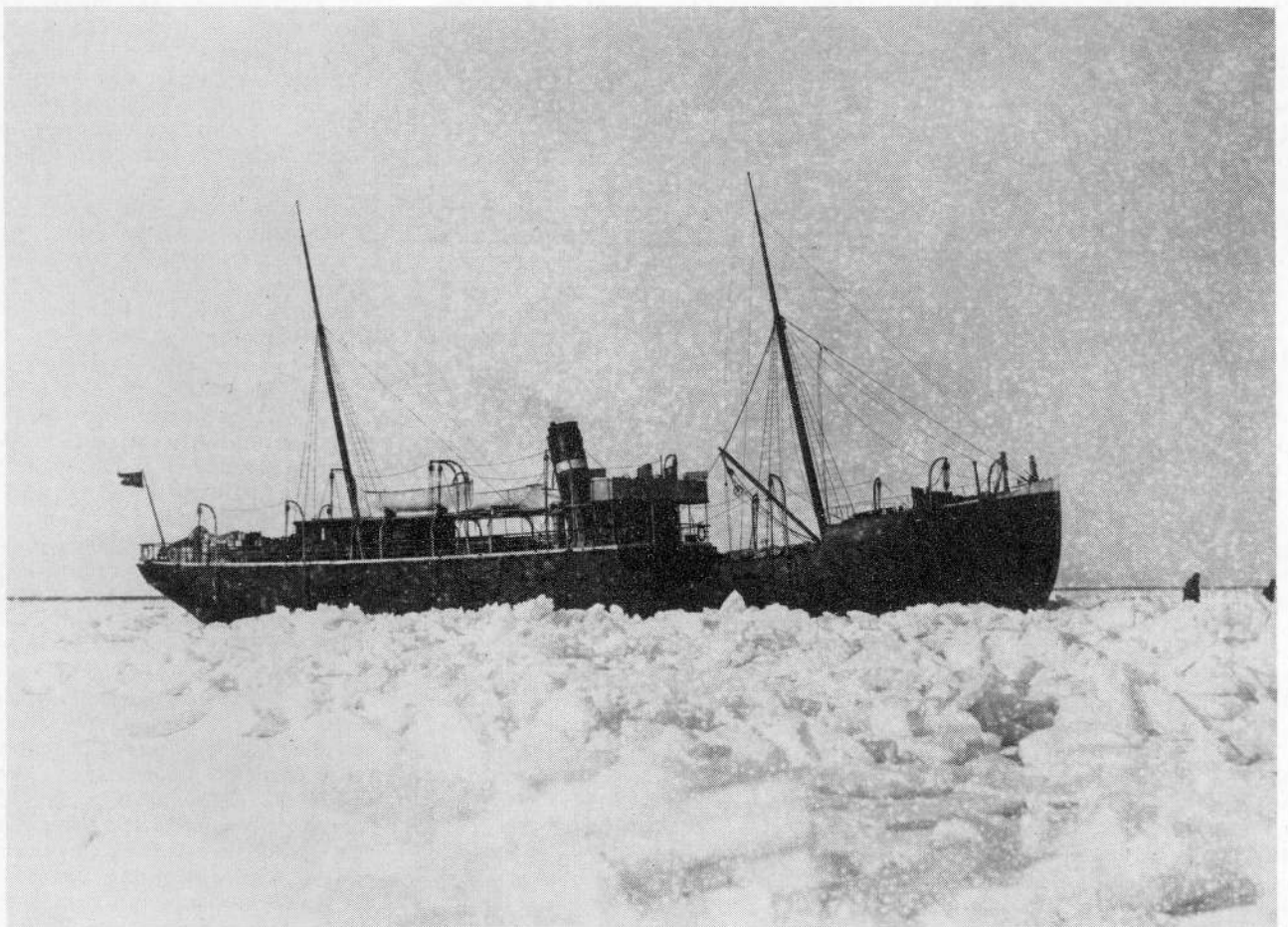




KORSØR.

Dampfærgen „Nyborg.“





Fra- og Tilkoblingen af Porteur Nielsen.

Porteur C.O. Pedersen betjener Sporskifterne N. 10, 11 og 12.

Kudsk ?? betjener Sporskifterne N. 9, 8 og 0 og 00. Porteur Thomsen betjener Sporskifterne N. 6 og 7, efter at Tog H har bragt Passagererne til Stationen.

Porteur Knudsen besørger Reisegodsexpeditionen og Perrontjenesten samt udkalder i Ventesalene med Assistance af Porteur P. Nielsen. Overporteur Hansen indlader Tog 6 som sædvanlig og assisterer ved Tog 7. Stationsinspektøren leder hele Arbeidet paa Stationen. Assistent A. Nielsen sørger for Papirernes Udveksling med Dampskibsexpeditionen og Togene.

Assistent Lorentzen har Perrontjeneste, sørger for Udringning af Passagererne og fører Tilsyn med Togtjenesten ved Stationen.

Assistent P. Nielsen sørger for Udfærdigelsen af Vognliste, Godsexpedition og Telegraf.

Assistent Schmidt Billetsalg og Telegraftjeneste.

Assistent C. Nielsen Vognkontrollen og alt hvad der vedrører Vognrapporten, vandrende Materiel e.c."

Hele ekspeditionen i færgesalen og på stationen forekommer meget kompliceret, men man manglede som allerede nævnt fornøden erfaring. Denne synes imidlertid ret hurtigt at være kommet, for den 26/2 1884 er følgende instruks gældende for tog I og II:

Fra i Nat expederes Togene I og II fra Dampfærgesalen i Nyborg saaledes:

Tog I.

Togets Maskine med Togets Personvogne og hele Togbetjeningen holder før Færgens Ankomst i Færgesalen. Passagererne, ogsaa de til Ny-

borg placeres. Naar dette er sket og Rangeringsmaskinen, som ved Færgens Ankomst holder paa Klappsporet, har bragt Post- og Bagagevognene ned paa Hovedsporet ved Stationsperronen afgaaer Persontoget fra Færgesalen for at bakke ned til Post- og Bagagevognene ved Stationsperronen, hvor Toget expederes som paa en Mellemstation, der raabes "Nyborg", er der over 5 Minutters Ophold, da hvor langt. Passagererne til Nyborg lukkes ud og Passagererne fra Nyborg lukkes ind. Godsexpediteuren gaaer strax ved Færgens Ankomst i Pakvognen.

Tog II.

Toget løber som sædvanligt ned til Stationsperronen. Der raabes "Nyborg. - Passagererne til Sjælland blive siddende. Passagererne til Nyborg stige ud og Passagererne fra Nyborg til Sjælland tage Plads." Togets Maskine løber bag paa Toget, der kobles slæk mellem Person- og Postvognene, og Toget kører frem til Klappsporet, hvor Post- og Pakvognene afkobles.

Derefter kører Toget langsomt ned i Færgesalen. Først naar Post- og Pakvognene ere bragte ombord, lukkes der op for Passagererne, idet der raabes: "Til Sjælland! Behag gaee ombord!"

Før Tog II's Ankomst holder Rangeringsmaskinen paa Klappsporet. Naar Tog II er gaaet frem og har afkoblet Post- og Pakvognene, tager "Rangeringsmaskinen disse og sætter dem hurtigt ombord. Alle i Pakvognene værende Rekvisitter følge disse. Toglinen og Sidetoglygterne blive dog i Nyborg."

I Korsør var ekspeditionen af togene ogsaa forskellig fra den, vi kender i dag, hvilket skyldtes den daværende stations beliggenhed nærmere byen og den eksisterende havn. Hovedreglen var den, at de personførende tog fra Slagelse kørte direkte til færgesalen, hvorefter de senere efter at de rejsende til færgen var steget ud rebrousserede og kørte til stationen. Rejsende til Korsør tog man saaledes ikke større hensyn til. I den omvendte retning afgik togene først fra Korsør station nogen tid inden færgens ankomst og kørte til færgesalen hvorfra toget efter endt ekspedition afgik mod Slagelse. Uden undtagelser var disse regler dog ikke, bl.a. afgik person-

førende tog direkte fra stationen, dersom overførslen af de rejsende fra Nyborg skete med skib eller der kun var forbindelse med Kieler-skibene.

Forinden togene efter ankomsten til færgesalen fortsatte til stationen blev eventuelle overførselsvogne udsatte i færgesalen og straks sat ombord på færgen. Overførselsvogne fra færgerne blev optaget i færgesalen. Bevægelserne med togene mellem færgesal og station foregik over indgangssporskiftet, medens det direkte og meget krumme spor formentlig blev benyttet ved befordingen af godsvogne mellem færgesal og station og omvendt.

Regelmæssig sejlads med dampfærgerne var dermed indledt, og allerede den 4. december 1883 blev overfarten og færgerne udsat for den første prøve, idet en voldsom storm denne dag rasede i de danske farvande. Dette til trods lykkedes det H/F KORSØR at overføre et tog fra Nyborg bestående af et lokomotiv, tender og flere vogne til Korsør med rettidig ankomst. Der var saaledes ikke noget i vejen med færgernes sødygtighed. Et par dage efter blev H/F KORSØR imidlertid ramt af maskinskade, idet dækslet til en cylinder i den ene hovedmaskine revnede grundet overophedning af nogle lejepander.

Som det vil ses syntes H/F KORSØR forfulgt af uheld, og disse fortsatte. I marts måned 1884 skete der en dag det uheld i Nyborg, at færgen ved ankomst dertil ved middagstid splintrede den ene samling af anløbspæle, medens den anden kun tog mindre skade. Endvidere blev galgen forrykket, men dog ikke mere, end at færgesklappen fortsat kunne benyttes.

Få dage efter dette uheld - den 24/3 1884 - skete et af de alvorligste uheld nogensinde ved overfarten, og ogsaa denne gang var det H/F KORSØR, der var impliceret. Nævnte dag kl. ca. 12.30 opstod der nemlig medens færgen lå i færgesalen i Korsør en voldsom brand i færgens forskib. Det viste sig hurtigt, at branden kun kunne slukkes ved, at færgen delvis blev sænket ved hjælp af søventilen i maskinrummet. Færgen måtte herefter, efter igen at være bragt flydende, 6 uger på værft inden den igen kunne indgå i fartplanen. I mellemtiden måtte postdampskibene sammen med H/F NYBORG overføre passagerer og gods, hvilket ikke kunne undgå at medføre afbræk for vognoverførslen over bæltet.

Tekst til fotos side 6 og 7 (hører til artiklen i 19. årgang, nummer 4):

Side 6, øverst: H/F SJÆLLAND uombygget.

Side 6, nederst: H/F STORE-BÆLT.

Side 7, øverst: 2. og 3. færgesale i Korsør. Forrest H/F STORE-BÆLT, bagest H/F SJÆLLAND. Udateret, form. ca. 1906.

Side 7, nederst: Isbryderen STÆRKODDER. Udateret, form. vinteren 1893.

Uhældene med H/F KORSØR fortsatte. Den 7. marts 1885 på-sejlede færgen i Nyborg fjord en tysk evert (flodfartøj), der lå for anker uden lanterne. Evertens besætning blev reddet, og færgen led ingen større skade.

Indretningen af de første storebæltfærger var således, at der var et åbenbart misforhold mellem de faciliteter i form af kahytter, saloner og andre opholdsrum, der var til rådighed for I og II kl. rejsende, og de forhold man bød de rejsende på III klasse (i mange år hed I og II kl. 1. plads på færgerne, medens 3. vognklasse benævntes 2. plads). Disse sidste kunne nemlig ikke alle, hvis færgen var fuldt optaget, få plads under dæk, men måtte opholde sig mange forskellige steder udenfor salonerne under dæk. Især var disse rejsende henvist til at tage ophold på vogndækket, hvor der i siderne fandtes træbænke til afbenyttelse for de rejsende, men intet læ og ingen videre beskyttelse mod vind og vejr. Ophold her under sejladsen udenfor sommersæsonen var derfor alt andet end behagelig. Dengang havde man imidlertid ingen tanker for forbedringer for III kl. rejsende. Forholdene var lige sådan på Lillebæltsoverfarten. Her spillede det dog ikke nogen særlig rolle, om de rejsende måtte opholde sig på det åbne dæk, da overfartstiden kun var ca. 15 minutter. På Storebælt var sejltiden derimod omkring 1 time og 20 minutter.

Storebæltsoverfartens næste færg - H/F SJÆLLAND - der blev bygget hos Burmeister & Wain i 1887, var derfor i de fleste enkeltheder ganske som de to ældste færger; tiden var endnu ikke inde til forbedringer for III kl. rejsende til trods for, at de fleste rejsende dengang blev befordret på III kl.

Ombordsætningen af jernbanevogne på de ældste dampfærg på Storebæltsoverfarten var besværlig og langsom, da færgerne ikke som nutidens færger kunne trimmes, således at færgen hele tiden lå vandret i vandet. Jernbanevognene måtte derfor sættes ombord 1 evt. 2 ad gangen på enten styrbords eller bagbords spor - det gav en langsom rangering. Viste det sig alligevel, at færgen ikke blev tilfredsstillende trimmet, kunne den medgives de såkaldte "balancevogne", formentlig åbne godsvogne med ballast, således at den lå rigtigt på vandet. Kurveforholdene ombord på færgerne var et andet problem ligesom det frie rum ombord over sporene. Dette sidste gav i 1891

anledning til en mindre omlægning af sporene ombord på H/F SJÆLLAND. Ændringerne var især begrundet i vanskelighederne ved at overføre 3-akslede vogne med færgerne. Af denne vogntype forekom der dengang en del, blandt andet var mange pakvogne 3-akslede, og da disse ofte kom til overførsel over bæltet, var der næsten dagligt problemer. Dertil kom, at 3-akslede pakvogne også blev meget benyttet i de ikke så få kongelige og fyrstelige særtog, der løb dengang. Da alle vogne i disse tog som regel skulle overføres med færgen, og helst uden forsinkelser, forstås det let, at der ved disse lejligheder var nervøsitet ved ombordsætningen og ilandtagningen af særtogenes vogne.

Anskaffelsen af overfartens 3. færgen nødvendiggjorde bygningen af et nyt færgeløje i Korsør. Det nye færgeløje blev bygget på det sted, hvor det nuværende 3. færgeløje ligger, og udførelsen svarede meget nøje til det første færgeløje.

Udvidelserne af de bestående anlæg ved Storebæltsoverfarten fortsatte i de følgende år, idet der blev bygget et nyt færgeløje i Nyborg (nuværende 2. løje) ved siden af det gamle. Udførelsen var ganske den samme som for det første færgeløjes vedkommende, men der viste sig nogle tekniske problemer ved bygningen, idet det viste sig vanskeligt at holde byggegruben fri for indtrængende vand.

I disse år var der således som det fremgår af det foranstående 3 dampfærger i fart på Storebælt, alle dampfærg. En 4. færg blev anskaffet i 1894, det var isbryderfærgen JYLLAND, herom senere. De forhåndenværende dampfærger var i perioder med stærk trafik ikke i stand til at overføre alle de rejsende i alle forbindelser. Derfor måtte en del rejsende ved disse lejligheder overføres med skib, hvilket vakte publikums misfornøjelse, idet dette foretrak at komme over Storebælt med dampfærg. Utilfreds-heden med dampskibene var så stor, at banerne for at få publikum til at benytte eventuelt indlagte særtog var nødsaget til at meddele, at overførslen over Storebælt skete med dampfærg (under forudsætning af, naturligvis, at en færg var til disposition). I modsat fald blev særtogene ikke tilstrækkeligt benyttet. Uviljen mod dampskibene var så stor, at der var eksempler på, at rejsende gik i land fra skibene for at afvente overførsel med dampfærg i stedet.

I årene omkring 1890 begyndte en række byggearbejder på Knudshoved. Rigsdagen havde i samlingen 1888/89 bevilget de nødvendige midler til bygningen af en mole ud i Storebælt i nordøstlig retning. For enden af molen skulle bygges et molehoved, hvor isbryderne under isforhold skulle lægge til. Forholdet var det, at vanddybden ved Slipshavn ikke længere var tilstrækkelig til de nye isbrydere, statsbanerne netop var ved at anskaffe. Den nye mole ved Knudshoved gav anledning til stor aktivitet på stedet, ikke alene med bygningen af selve molen, der blev opfyldt med jord fra en nærliggende lille bakke, der derved næsten forsvandt, men også med selve molehovedet, der blev bygget på samme måde, som blandt andet Middelgrundsfortet ved København var blevet bygget. Ovenpå molen blev lagt et jernbanespor, der ved et sporskifte på Knudshoved station blev sat i forbindelse med banen til Nyborg.

Molen med molehovedet stod færdig i efteråret 1892, men allerede nytårsnat 1893 blev molen og molehovedet svært beskadiget og måtte genopbygges de følgende år. Mange af materialerne til molen og molehovedet, der i dag indgår i færgehavnen i Knudshoved, blev tilført søværfts via Slipshavn, hvorfra de blev videretransporteret med entreprenørernes tipvognsmateriel til arbejdspladsen. Entreprenørerne fik derfor tilladelse til at indlægge en tredje skinne i sporet mellem Slipshavn og Knudshoved, således at tipvognsmaterialet kunne benyttes.

Togtrafikken på Nyborg-Knudshovedbanen og videre til Slipshavn indskrænkede sig i disse år til ganske få tog, inspektionstog og arbejdstog i forbindelse med klargøringen og

Tekst til fotos side 10 og 11:

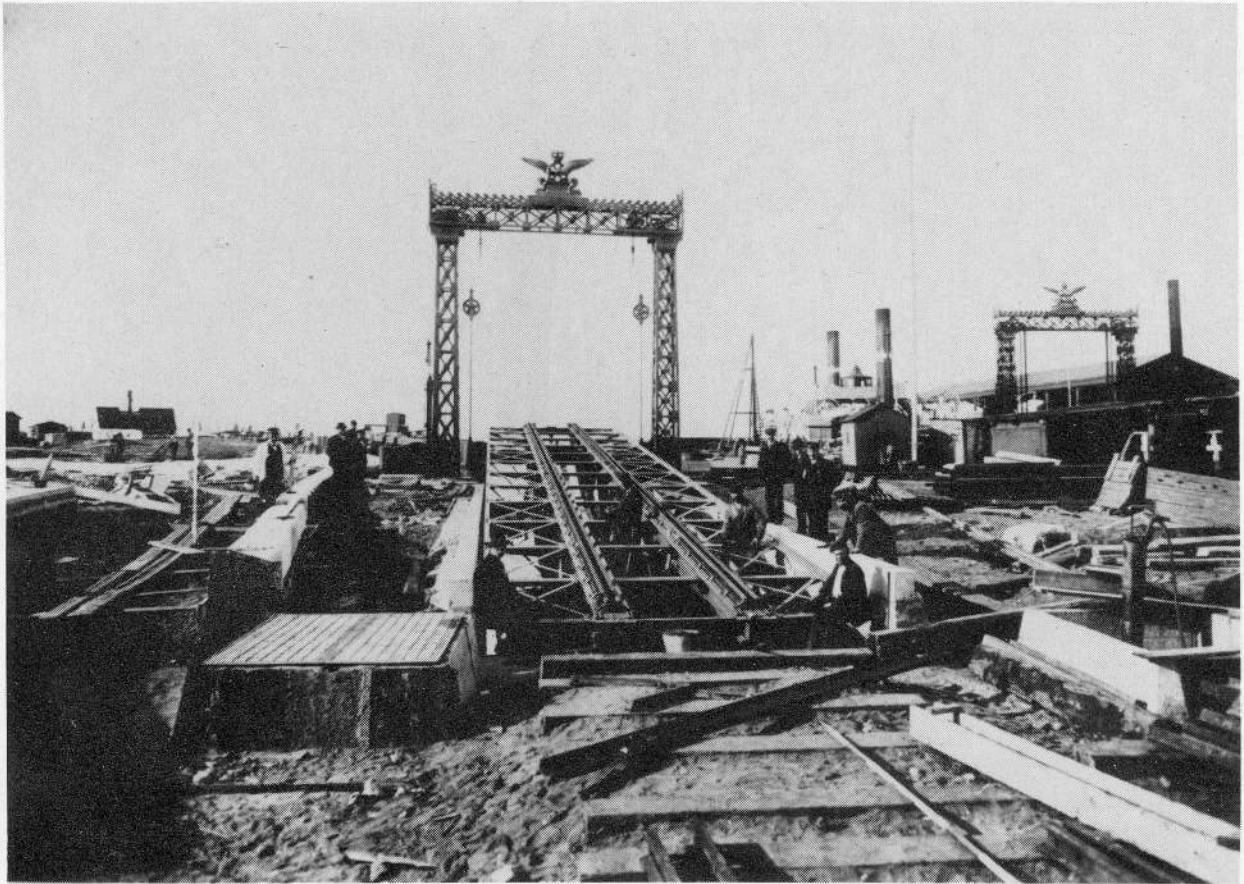
Side 10: Huldampfærg (formentlig H/F STORE-BÆLT) set i en lidt usædvanlig synsvinkel, der giver et udmærket indtryk af færgens indretning.

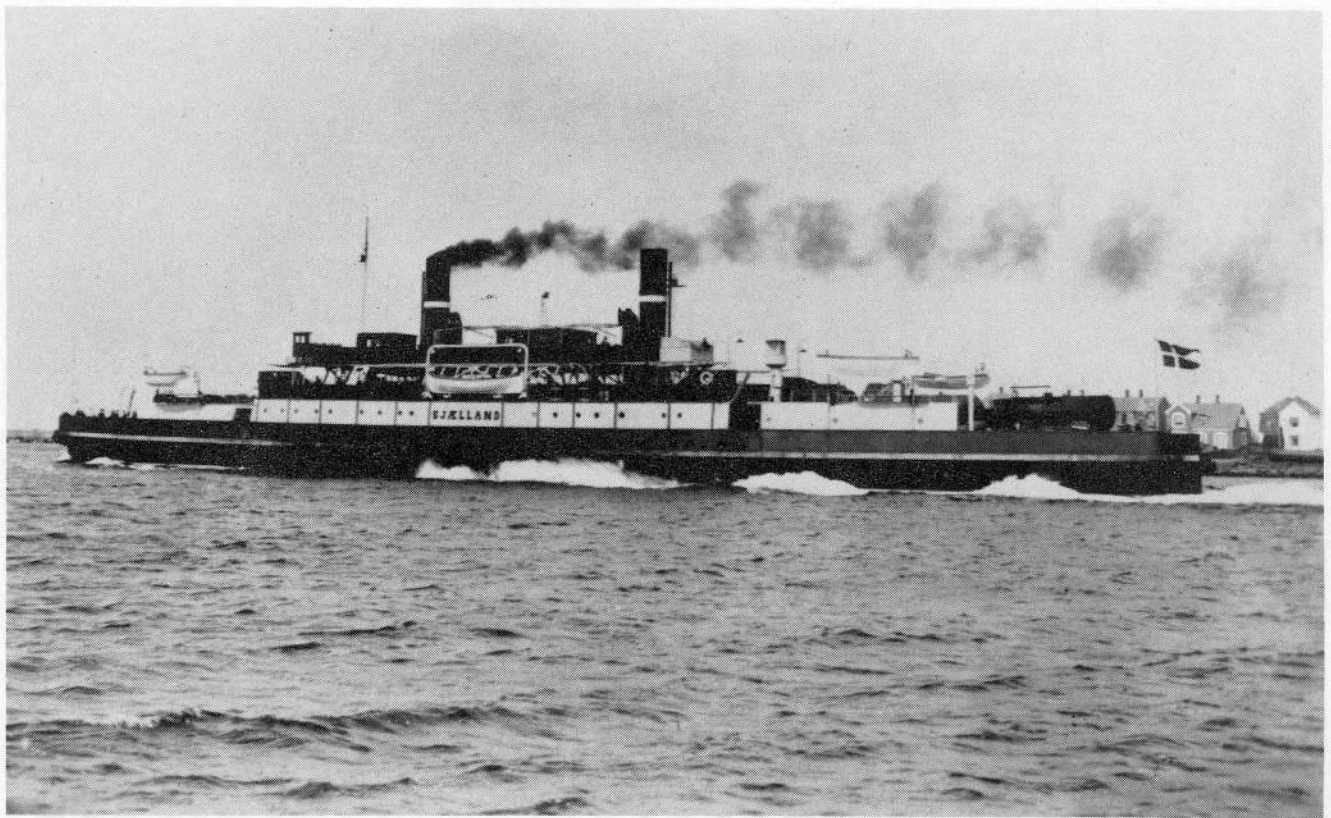
Side 10. nederst: Udgravning til 2. færgeløje i Nyborg, 1886.

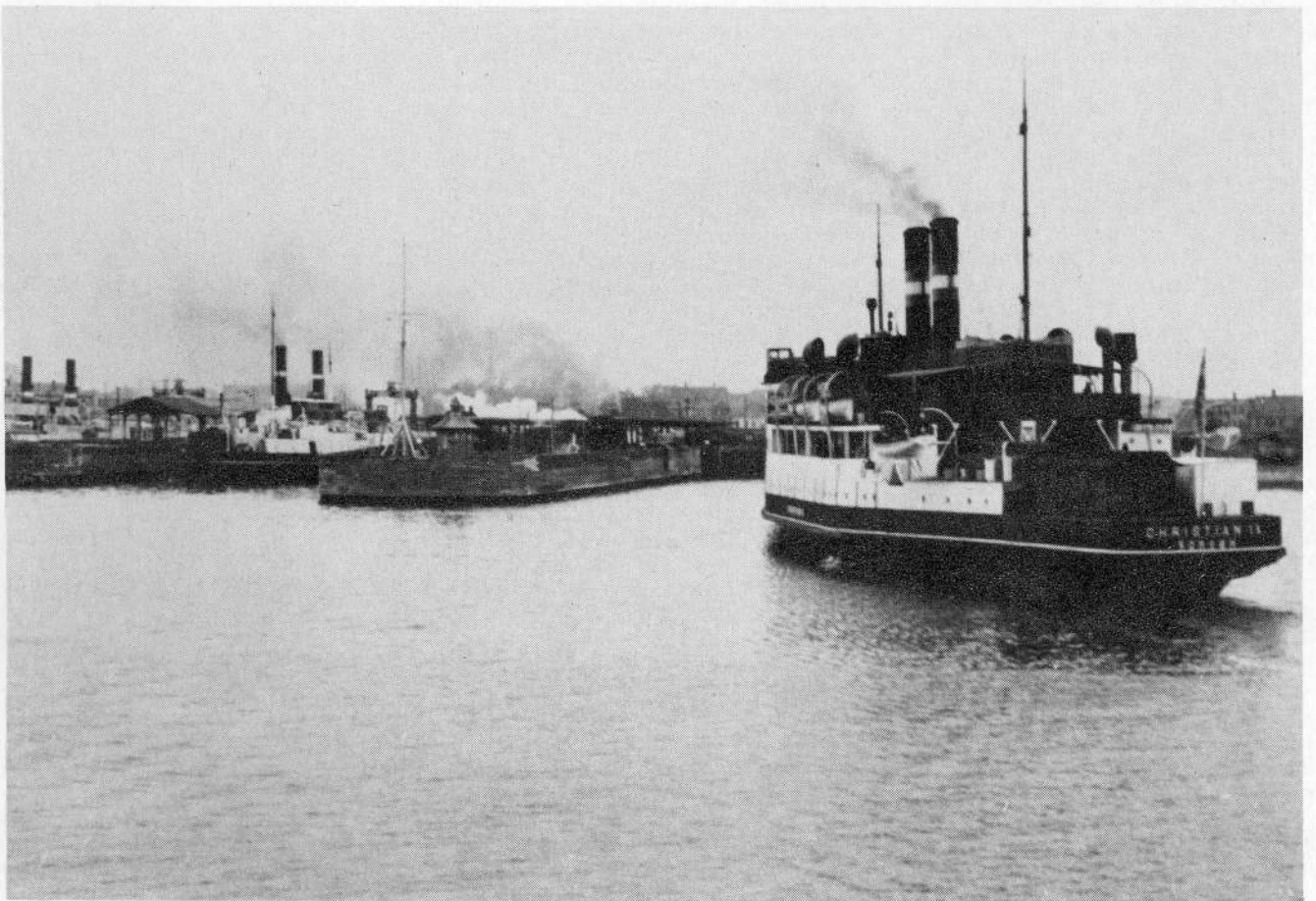
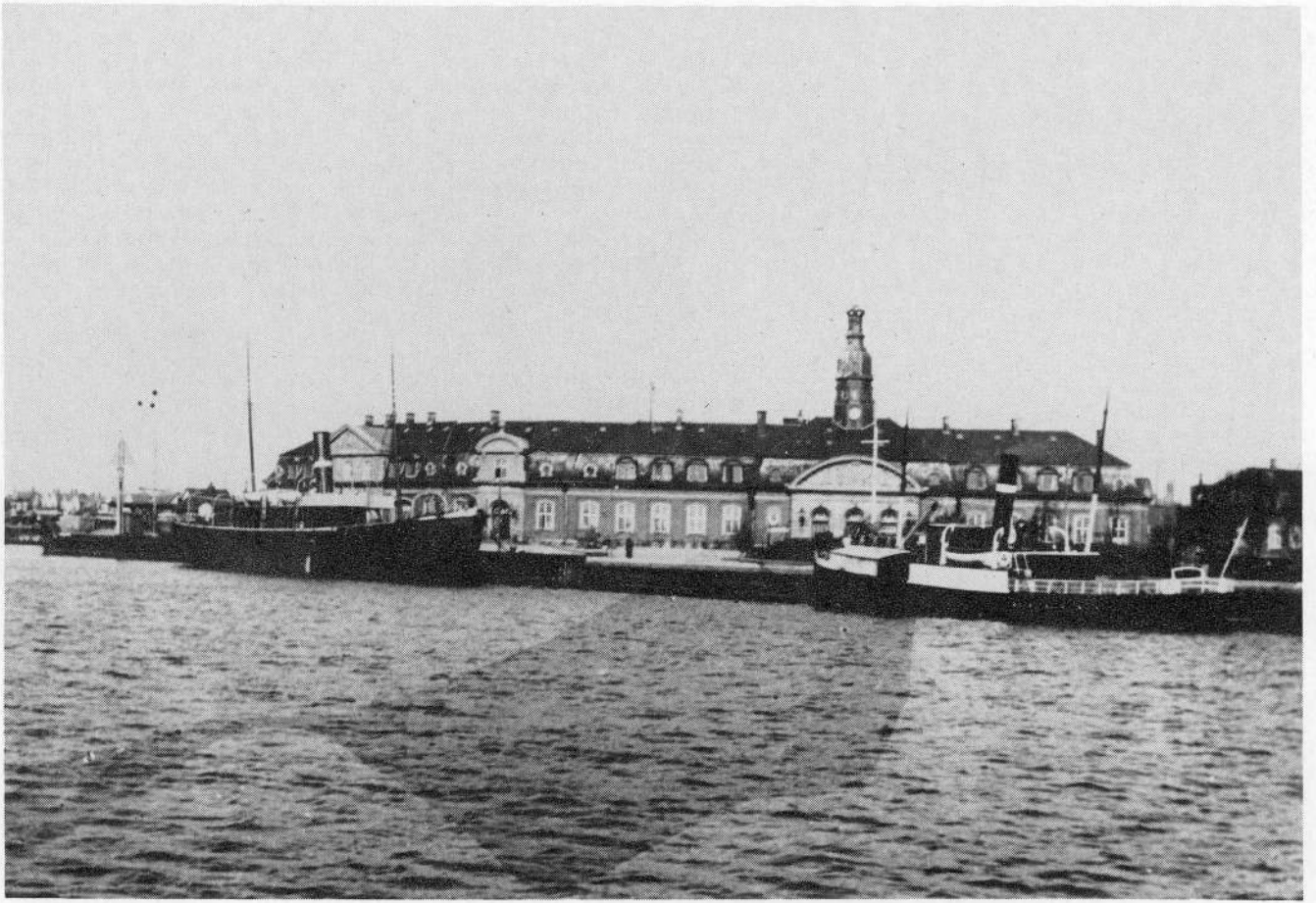
Side 11, øverst: Bygning af 2. færgeløje i Nyborg. Montering af færgeklapp m.v., 1887.

Side 11. nederst: Isbryderen MJØLNER og en række isbåde med deres besætninger. Form. fra isvinteren 1893.









pasningen af de på Knudshoved stationerede isbåde. Hvad der løb af tog videre mellem Knudshoved og Slipshavn var meget få. Oprangeringen af togene var som regel en HS-maskine (eller anden lille rangermaskine) + 1 A og 1 M-vogn, lejlighedsvis medfulgte dog også godsvogne. En del af arbejdstogene løb iøvrigt kun i forbindelse med udlån og tilbagelevering af inventar fra de to stationer. Statsbanerne skulle den gang som nu spare; skulle der et sted bruges mere inventar, end der var for hånden, f.eks. i Strib, når der afholdtes eksamen for blandt andre trafik elever, ja, så blev eventuelt manglende borde og stole i nogle tilfælde hentet fra Knudshoved og Slipshavn stationer.

Hovedformålet med etablerementet Knudshoved som det hed, var at fungere som overfartssted under isforhold, når overførsel og sejlads med dampfærgerne ikke kunne ske fra Nyborg færgehavn. Derfor blev etablerementet hvert år sat i beredskab, isbådene gjort klar o.s.v., og dette gjaldt også restaurationsholdet på Knudshoved station, som hvert år blev fornyet. Denne ordning var meget bekvem for statsbanerne, idet rengøringen af store dele af etablerementet påhvilede restauratøren. I den for vintersæsonen 1888/89 afsluttede kontrakt blev det således fastslået at rengøringen af samtlige lokaler på Knudshoved station påhvilede restauratøren og specielt blev fremhævet udkigsværelset, telegrafkontoret med loft- og trappegang, postvæsenets værelse, stationens kontor, 4 køjestuer og alle retirader. Der var således nok for den arme restauratør at se til, og tilmed vidste han jo ikke ved kontraktens indgåelse, om der overhovedet blev nogen isvinter, således at de rejsende over Storebælt ville komme til at passere Knudshoved.

Det var ved overfartens åbning klart, at man med udelukkende hjuldampfærger til rådighed under isforhold ret hurtigt ville få vanskeligheder med at

Tekst til fotos side 12 og 13:

Side 12, øverst: Halsskov station, form. isvinteren 1893.

Side 12, nederst: H/F SJÆLLAND efter ombygningen 1909.

Side 13, øverst: Korsør nye station omkring 1910.

Side 13, nederst: S/F CHRISTIAN IX under indsejling til 3. færgeløje i Nyborg.

opretholde sejladsen. Det var derfor isbryderen STÆRKODDER blev anskaffet ved overfartens åbning, idet man ved indsættelsen af dette skib forventede at kunne opretholde sejladsen med passagerer og gods under isforhold, hvor hjuldampfærgerne måtte ligge stille.

Imidlertid viste det sig ret hurtigt, at STÆRKODDER langt fra var så god en isbryder, som man havde håbet på. Dette

skyldtes som tidligere nævnt dels en for ringe maskinkraft og dels for højtliggende drivskrueer. Allerede i 1890 blev der derfor anskaffet 2 nye isbrydere til DSB, S/S MJØLNER, der ligesom STÆRKODDER blev stationeret ved Storebæltsoverfarten og S/S THOR, som kom til Helsingør-Helsingborgoverfarten.

Disse to skibe var næsten helt ens. Hoveddimensionerne var:

Største længde over stævnene:	44,40 m
Største bredde:	10,75 m
Største bredde på spant:	10,67 m
Bruttoregister-tonnage: THOR	485 t
MJØLNER	486 t
Kedeltryk: kg/cm ²	6,3
Kulbeholdning:	75,5 t
1 hoveddampmaskine:	
Diameter af HT-cylinder	775 mm
Diameter af LT-cylinder	1448 mm
Stempelslag	838 mm
Max. omdrejninger pr. minut:	88
Hestekraft, nominel 183, indiceret 800.	
Max. fart	11 knob
Overførselskapacitet: 400 passagerer	
foruden en del gods og/eller levende dyr.	

De to isbrydere var iøvrigt indrettet således, at der af dækshuse kun fandtes to, nemlig forrest styrehuset på kommandobroen og agten for midtskibs dækshus med nedgang til hoveddækket. På hoveddækket fandtes i skibets forende lukker for besætningen, derefter fulgte et lastrum, hvorefter kom kedelrummet og maskinrummet. I agterskibet var indrettet kahyt for skibets fører, damesalon og stirrids og endelig 1. og 2. spisesalon. Ovenover hoveddækket fandtes i ca. halvdel af skibets længde i hver side sidehuse, hvori var indrettet kabys, postrum, toiletter m.v.

Vinteren 1892/93 var en af de strengeste i mange år og en af de strengeste i nyere tid overhovedet. Forholdene blev derfor i begyndelsen af januar 1893 hurtigt meget vanskelige ved Storebæltsoverfarten, hvor sejladsen med hjuldampfærgerne måtte indstilles den 12/1 1893. Sejladsen blev derefter opretholdt med isbryderne MJØLNER og STÆRKODDER, dels mellem Korsør og Nyborg havne og dels mellem Nyborg havn og iskanten ved Halsskov. Isbådene kom flittigt i brug i denne vinter. Af disse var der ved Halsskov stationeret 36, ved Knudshoved 25, medens der på Sprogø fandtes 1. Bemandingen af isbådene skete ved påmønstring af søfolk ved de forskellige isbådsstationer, herunder færgernes ledige besætninger og litserne.

På Halsskov og Knudshoved var der i disse dage meget liv-

ligt. Specielt på Halsskov, hvortil og fra passagererne blev befordret med tog fra Korsør. Da der altid var ophold mellem togenes ankomst og afgang og isbådernes ankomst og afgang, havde den derværende restauration stor søgning.

Mandlige passagerer måtte under overfarten over bæltet så længe isbåden blev skubbet og/eller trukket over isen gå ved siden af, medens kvindelige passagerer og børn kunne få lov til at sidde i isbådene, hvis de ville. At det var en kold tur, vidnede damernes meget forfrosne udseende imidlertid om med al ønskelig tydelighed. Nogle dage var der iøvrigt ingen forbindelse over bæltet på grund af tåge og forværrede isforhold.

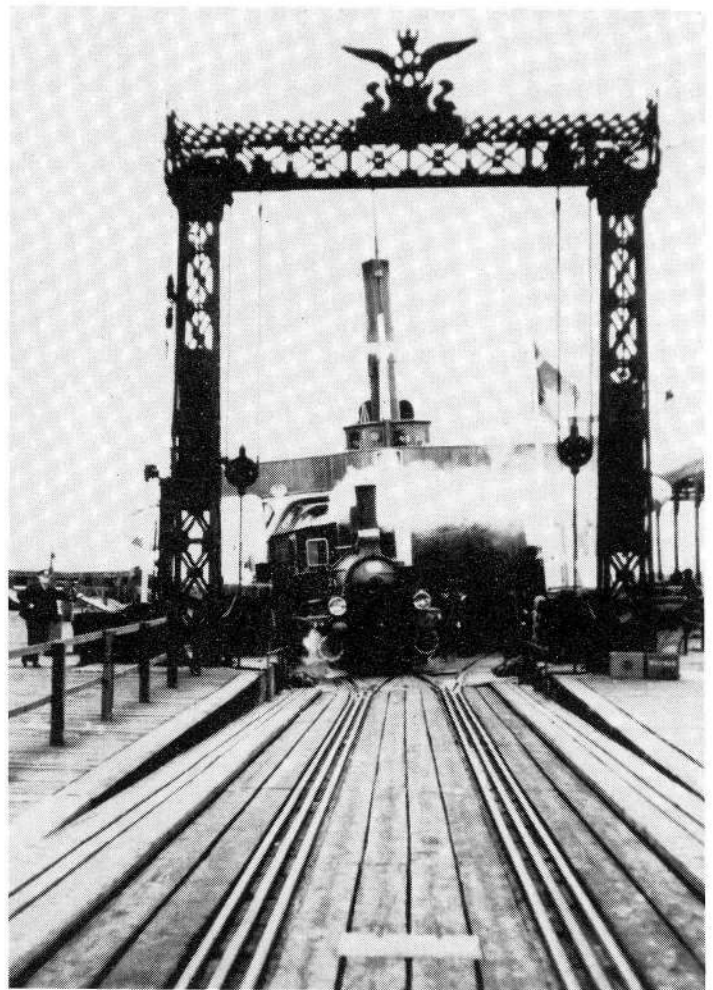
Navnlig i denne vinter viste det sig, at STÆRKODDER var en dårlig isbryder. Skibet kom ud for flere alvorlige uheld, og var ved en enkelt lejlighed i overhængende fare. MJØLNER klarede sig derimod betydeligt bedre takket være en bedre konstruktion og en kraftigere maskine. Denne vinters erfaring var medvirkende til beslutningen om at anskaffe en ny isbrydende skruefærge til overfarten. Efter en del forudgående drøftelser blev der opnået enighed om projektet; den nye skruefærge blev bygget og afleveret til statsbanerne i 1894. Færgen fik navnet JYLLAND (den fik i 1933 navneforandring til FENRIS, da navnet JYLLAND skulle benyttes til et af de nye motorskibe til Århus-Kalundborg

overfarten) og havde følgende hoveddimensioner:

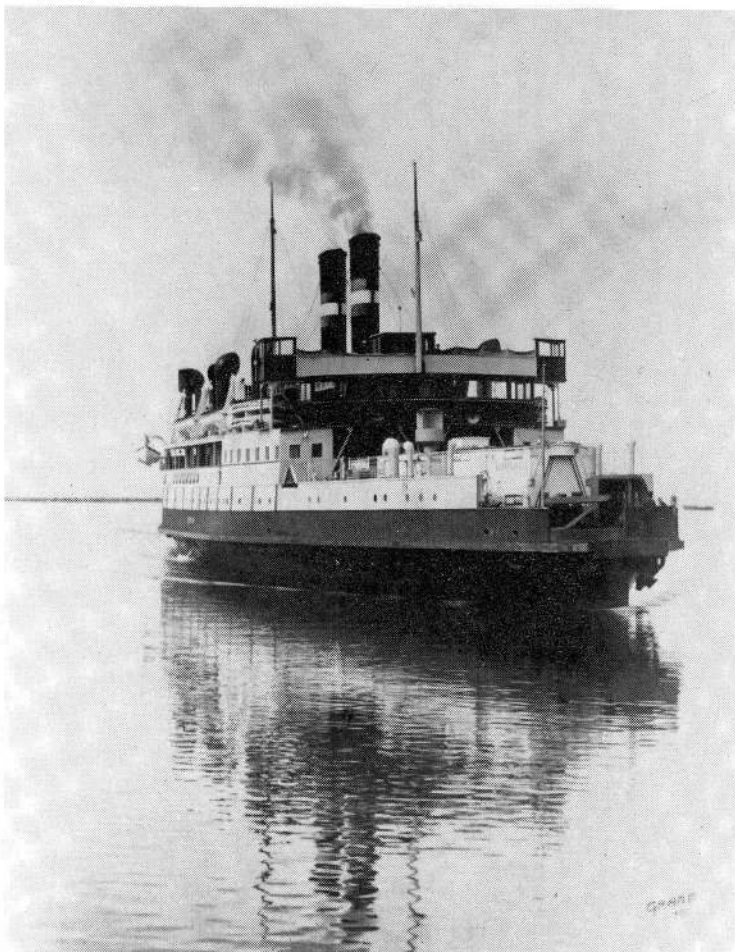
Største længde over stævnene:	56.08 m
do. mellem stopbommene:	51.90 m
Største bredde på spant:	10.98 m
Bruttoregistertonnage:	716 t
Kedeltryk, kg/cm ² :	6,3
Kulbeholdning:	112 t
1 hoveddampmaskine:	
diameter af HT-cylinder	775 mm
- - LT-cylinder	1448 mm
Stempelslag:	838 mm
Max. omdrejninger pr. minut:	90
Hestekraft: nominel 179, indiceret 800	
Max. fart:	11,3 knob
Overførselskapacitet: 600 passagerer og 165 tons vognlast.	

Som ved de allerede eksisterende hjuldampfærger fandtes næsten hele skibets aptering under dæk. I forskibet var der fra en mindre forhal, der gennem en kahytsnedgang stod i forbindelse med vogn-dækket, adgang til mandskabslukaferne, der fandtes længst ude i forskibet. Endvidere var der fra forhallen adgang til en 3. kl. herresalon og en 3. kl. damesalon i henholdsvis styrbords og bagbords side. Midtskibs fandtes kedel-, bunkers- og maskinrum, medens hele agterskibet optoges af 1. og 2. kl. apteringen.

På vogn-dækket fandtes 2 jernbanespor sammenløbende i begge ender, således at om-



Rangering ombord på H/F SJÆLLAND.
2. leje i Nyborg, ca. 1930.



bordsætning og ilandtagning af jernbanevogne kunne ske over begge færgens stævne. Mellem sporene i færgens midte fandtes de 2 kahytsnedgange, lige så uheldigt anbragt som på hjulfærgerne, idet der for at tilvejebringe forbindelse måtte etableres mellemrum i de på vogn-dækket anbragte vogntrek.

Vingehusene rummede bl.a. en lille rygesalon, toiletter og enkelte tjenestestuer samt færgens kabys. Oven på vingehusene fandtes de smalle vingedæk, hvorfra der var adgang til kommandobroen, som var placeret på et spinkelt jernskelet over jernbanesporene.

Udover skruedampfærger blev der anskaffet endnu en isbryder magen til de to i 1890 anskaffede, nemlig S/S TYR. Denne isbryder havde i modsætning til sine 2 forgængere elektrisk lys ombord. Statsbanerne var herefter forsynet med tidssvarende isbrydningsmateriel efter datidens målestok, men der skulle gå mange år førend der igen for alvor skulle blive brug for det.

Isbryderen JYLLAND gik for første gang i fart på overfarten den 8/2 1895, og skibet var siden fast stationeret ved Storebæltsoverfarten, selvom den ved enkelte lejligheder gjorde tjeneste andre steder i de danske farvande. Nogen stor forøgelse af overførselskapaciteten ved overfarten blev der iøvrigt ikke tale om, på færgens 2 korte og meget krumme spor kunne der på hver tur højst medtages 12 af datidens almindelige godsvogne, hvilket var for lidt selv sammenlignet med dampfjulfærgerne. Dertil kom at ombordsætningen og ilandtagningen af jernbanevognene netop på grund af de krumme spor var ret vanskelig. Dette til trods blev færgen benyttet ikke så lidt på overfarten - også udenfor vintertiden, dog helst som godsfærge, da den dengang ikke havde restauration ombord. Specielt i sommerperioden blev færgen benyttet en del til overførsel af feriebørn (de københavnske Almueskolebørn, som det hed).

Det var formentlig anskaffelsen af de større isbrydere og isbryderfærgen, der fratog banestrækningen Knudshoved-Slipshavn eksistensberettigelsen. Slipshavn station var en filial af Knudshoved station, det daglige tilsyn varetoges af forskellige ansatte ved Lodsvæsnet, idet hovedlodsstationen for Storebælt fandtes i Slipshavn. Knudshoved station bestyredes året rundt af stationsforvalter Løwe, som foruden dette arbejdede også havde andre gøremål, nemlig pasning af 2 fyr, en signalstation for færgerne og en meteorologisk station.

I 1904 blev det besluttet at nedlægge banestykket Knudshoved-Slipshavn, og den 13. marts 1905 kørte det sidste tog på strækningen for at afhente inventar m.m. på Slipshavn station. Sporene blev hurtigt taget op, og arealerne blev derefter solgt til den tidligere lodsejer, godset Juelsberg. Dog overtog Lodsvæsnet bygningerne i Slipshavn, som senere blev flyvebådsstation under 1. verdenskrig. Nu er bygningerne og arealerne overgået til Marinen. Om stationsforvalter Løwe skal iøvrigt nævnes, at han i 1906 omkom ved en jernbaneulykke på en overskæring i Nyborg, hvorefter der ikke siden har været udnævnt nogen stationsforvalter på Knudshoved station.

I det foregående er nævnt anskaffelsen af 3 dampfjulfærger og 1 dampskruerfærge til Storebæltsoverfarten. De 3 fjulfærger var i det store og hele ens og velegnede til overfarten. I 1900 blev der derfor

anskaffet endnu en færge af denne type til overfarten - H/F STOREBÆLT, denne færge afveg kun i dimensionerne, specielt længden, fra de 3 ældre færger. Af den dobbeltsporede dampfjulfærgetype blev der iøvrigt bygget endnu 1, nemlig H/F KJØBENHAVN (1895), der gjorde tjeneste på København-Malmøoverfarten. Afløsningen af denne færge blev op gennem årene varetaget af Storebæltsfærgerne.

De faste anlæg ved Storebæltsoverfarten undergik i årenes løb en stadig udbygning og mange udvidelser. Bygningen af 2. færgeleje i hver af de to overfartsbyer er allerede nævnt og hertil må føjes bygningen af nye stationer og sporanlæg såvel i Nyborg som i Korsør.

I Nyborg var som allerede nævnt den indbyrdes placering af færgelejerne og den gamle station ikke hensigtsmæssig, idet sporforholdene var dårlige, hvorved der opstod vanskelige arbejdsforhold og rangermuligheder. En ny station blev derfor bygget og taget i brug den 22. august 1891. Det gav langt bedre forhold ved overfarten og tillige mulighed for optagelse af de to nye privatbaner: Svendborg-Nyborgbanen og Nyborg-Ringebanen, der begge blev åbnet for offentlig drift i 1897.

Den gamle station på havnen i Nyborg fik lov til at blive stående og ligeledes forblev det omkringliggende areal i brug til jernbaneformål. Bygningerne, der senere er blevet fredet, har i tidens løb været benyttet til forskellige formål, hvoraf kan nævnes som overnatningsbygning for togpersonale, til soldaterbespisning under 1. verdenskrig og andet.

I Korsør blev den nye station med tilhørende sporterræn og remise endelig taget i brug i 1907. Året før var endnu et færgeleje i Korsør blevet taget i brug, det var det nuværende 1. leje, nærmest den nyopførte stationsbygning. Også her bevirkede de nye stationsanlæg betydelige forbedringer og ligesom i Nyborg blev den gamle stationsbygning med tilhørende sporterræn bevaret til brug for godstrafikken.

Den gamle stationsbygning i Korsør og terrænet der benyttes nu ikke længere til jernbaneformål, efter de seneste udvidelser i Korsør er bygningerne og arealerne blevet overflødige og er nu overtaget af Korsør kommune. I forbindelse med bygningen af den nye station måtte banen til Halsskov (Revbanen) iøvrigt forlægges over

en kortere strækning ved indløbet til Korsør station.

Antallet af færgetur over Storebælt var i de første år selvsagt begrænset af de forholdsvis få færger, der var til disposition. I takt med anskaffelsen af flere færger forøgedes antallet af ture tilsvarende, men udnyttelsen af færgerne var dengang ikke så hård som i vore dage, således at det var muligt at indlægge ekstratur i sejlplanen, såfremt dette blev nødvendigt. Færgemateriellet var dog i perioder forholdsvis godt udnyttet, hvilket kan udledes af, at isbryderfærgen JYLLAND (som allerede tidligere nævnt) også måtte sejle udenfor isperioder til assistance for de andre færger. Ved højtider og på andre tidspunkter med større trafik måtte de gamle postdampskibe imidlertid fremdeles træde til, hvilket - som også allerede nævnt - ikke altid faldt i god jord hos det rejsende publikum, der foretrak færgerne. Over bæltet kom man imidlertid og på sejltider, der ikke afveg så meget fra tiderne i dag, men unægtelig under langt mindre komfortable forhold.

Ib V. Andersen

Alle fotos til denne artikelserie er venligst stillet til rådighed af JERNBANE-MUSEET.

KALENDER 1984

udgivet af foreningen DALMOSE-SKÆLSKØR BANEN.

Format A 4.

Pris kr. 20,- + porto kr. 4,- ved indbetaling på foreningens girokonto 3 30 32 68, adresse: FDSB, Remisevej 11, 4220 Korsør

FDSB har udgivet en månedskalender, der indeholder ialt 14 gode fotos (format 10 x 17 cm) fra danske baner.

Kvaliteten er ikke overdådig men det er også i første række en brugsgenstand, som i almindelighed ikke har længerevarende aktualitet.

Overskuddet går til foreningens arbejde, og det må jo siges at være et godt formål.

Holtrup

Adams Hjørne

GEELSKOV-BANEN

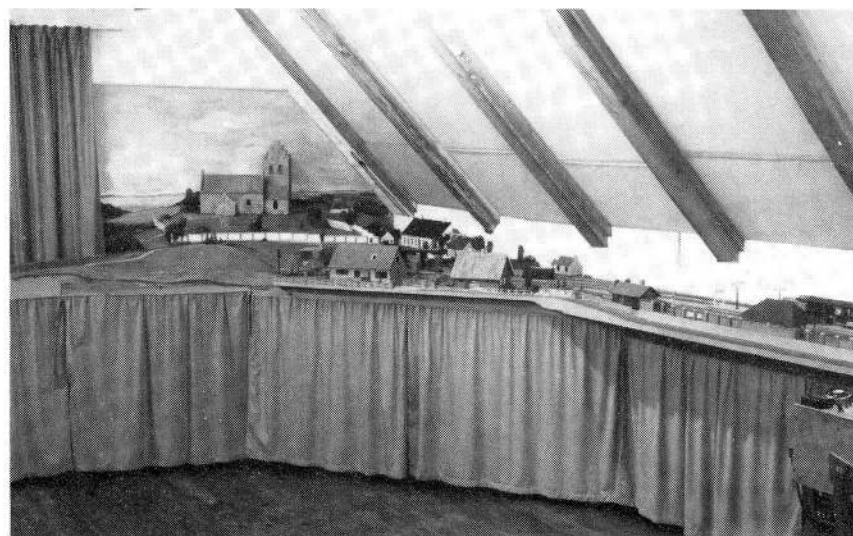
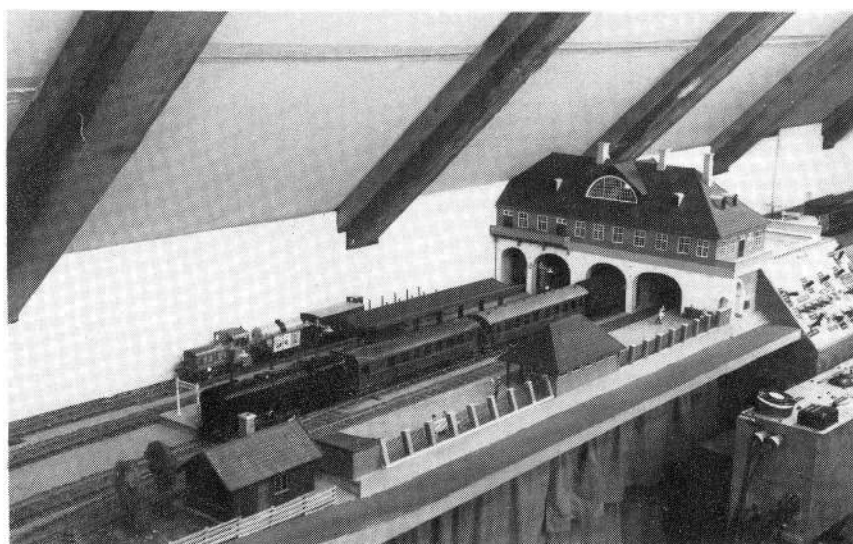
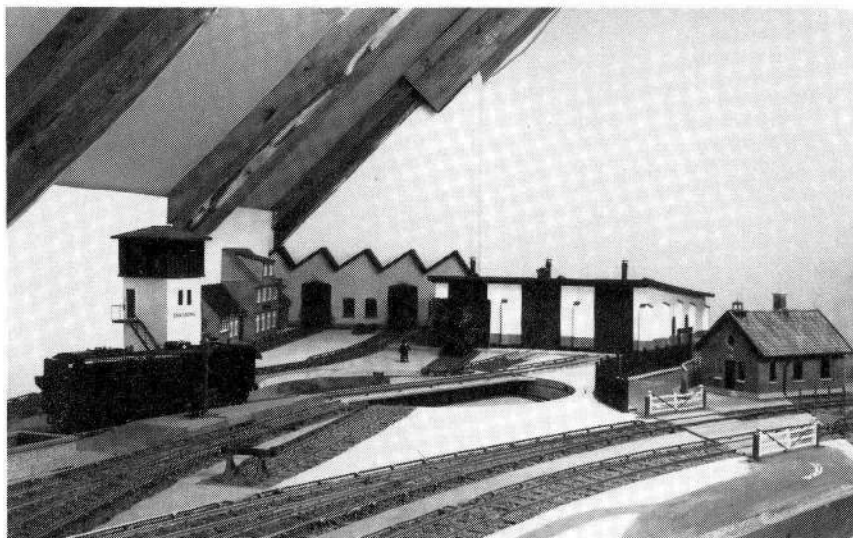
9 år senere

I SIGNALPOSTENS majnummer i 1974 berettede vi om et besøg hos en "kollega", der på førstesalen i familiens hus på Geelskovvej i Virum var i fuldt sving med at indrette sin modeljernbane. Nu, ni år senere, modtog vi så til vor store glæde en invitation til at gentage besøget, samt naturligvis, iagttage den udvikling der i mellemtiden havde fundet sted.

Af hensyn til læsere, der ikke har kendskab til ovennævnte beretning skal det lige kort genfortælles, at modelbanen er i spor 0, udvendig tredieskinne, og anlagt som to ringbaner - stats- og privatbane - med fælles station og knudepunkt i Eriksborg station. Kontinuerlig kørsel i naturtro og dekorative omgivelser, hvortil der på forhånd var afsat god plads til landskab med mere, var højt prioriteret. Med den ekspertise "Arbejdsholdet" allerede havde afsløret var der næppe tvivl om, at det endelige resultat ville blive mere end godt.

Det var fru og herren plus sønnen i huset, der stod for arbejdet. Hertil kom så, nu afdøde, Jens Voldmesters medvirken. Bemaling af baggrund, et område som de fleste af os kun fumlende kommer til rette med, faldt med fruens talent som kunstmaler naturligt i disse kyndige hænder. Desværre yder de sort/hvide billeder ikke resultatet fuld retfærdighed, men efter vor ringe opfattelse var det faldet særdeles vellykket ud.

Med fantasien taget til hjælp, har vi valgt at beskrive anlægget som var vi et par turister, der pr. bil havde foretaget en udflugt i banens nærmeste omgivelser og, som billederne viser det i flere tilfælde været mere interesseret i "naturen" end i jernbanen som sådan. Det var nu ikke værre end at vi, næsten pr. tradition, indledte med et besøg på Eriks-



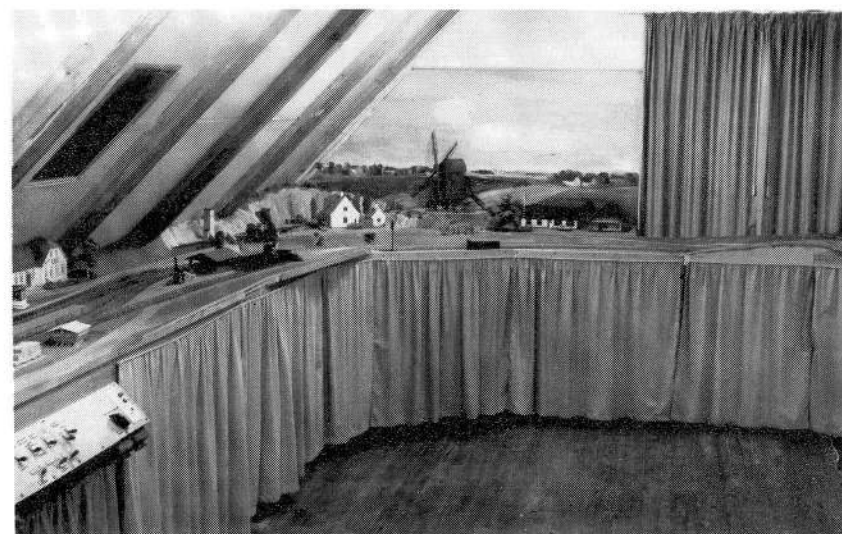
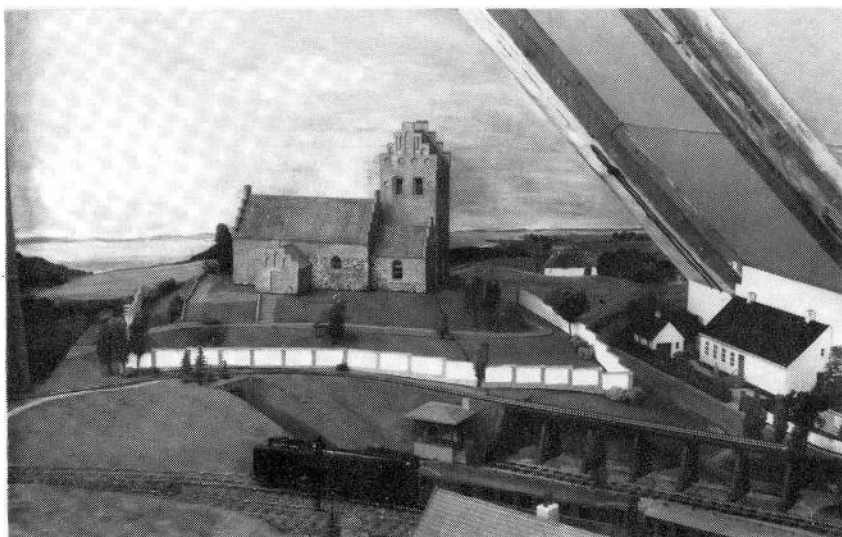
borgs maskindepot, men også fordi vi vidste, at man der var i færd med klargøring af en aldersstegen litra S, beregnet til fremføring af et eller andet udflugtstog. Remise, vandtårn og værkstedbygninger (foto 1) er modeller af NPMBs depot i Præstø. Forpladsen virker endnu lidt nøgen, men alt det nusseri som skal til for at give den rette atmosfære skal nok komme med tiden. En modelbane bliver aldrig helt færdig, der vil altid være et eller andet som mangler eller ved ændringer kan gøres bedre.

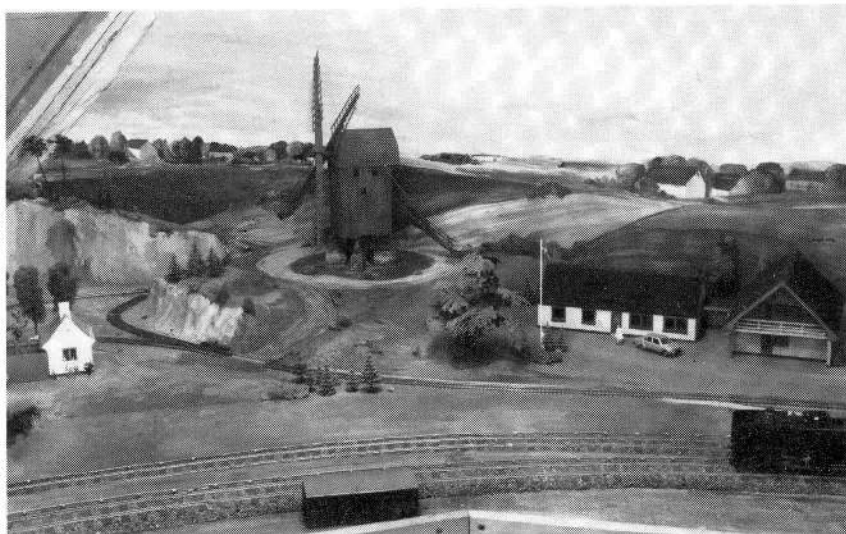
(Red. skal lige indskyde, at billederne bringes i nummerfølge, men uden nummerering.)

På foto 2, Eriksborg station, er udflugtstoget nu klar til afgang. Bemærk hvorledes stationsbygningens placering virker pladsbesparende samtidig med at vi opnår den spændende effekt som tunneller altid giver. I tilgift opnås endvidere en klar, men naturlig adskillelse mellem stations- og depotområder. Arbejderne, der tilsyneladende er ved at enten vælte eller rejse den ene halvdel af gitteret foran stationen, må være gået til frokost midt i arbejdet. Det er sådanne skønhedsfejl der først opdages når fristen for indlevering af artiklen - som sædvanlig - forlængst er overskredet!

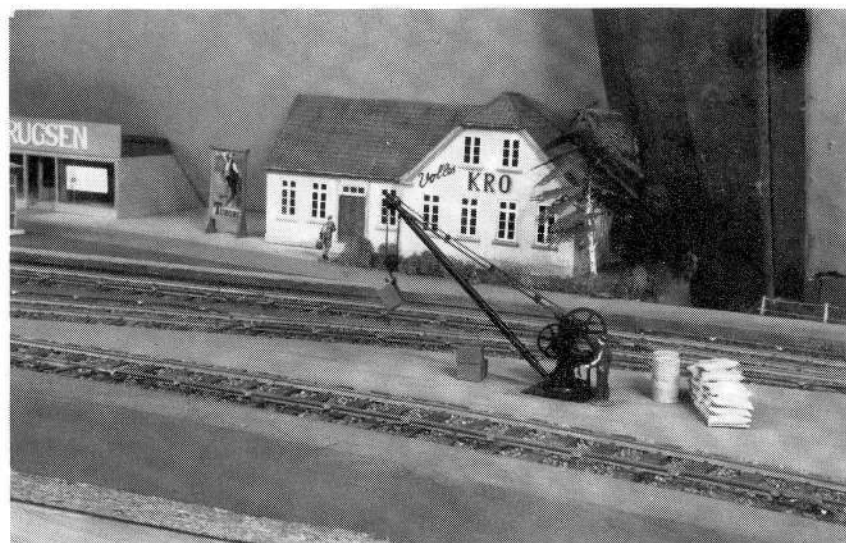
En halv snes kilometer efter - stadig med fantasien taget til hjælp - Eriksborg svinger banen mod vest. I forgrunden ses (foto 3) modeller af familiens beboelser. Til venstre villaen på Geelskovvej og til højre sønnens villa ved Furesøen. Mellem de to huse ses præstegården i baggrunden, og når vi er så sikre på verdenshjørnerne, skyldes det, at kirken helt i baggrunden er en model af kirken i Kregme, der som bekendt har tårnet i øst. Samme foto illustrerer iøvrigt meget fortræffeligt den store forskel på baggrund med og uden bemaling. "Billedet" på væggen er selvfølgelig udsigten over Arresø, men det kan vel næppe undre.

Foto 4 er taget med for at vise, at det faktisk er temmelig svært, for ikke at sige umuligt, at se, hvor "bordpladen" holder op, og bagvæggen begynder, men bortset fra det er kirken nok værd at tage nærmere i øjesyn. Som det fremgår af fotografiet (foto 5) er en

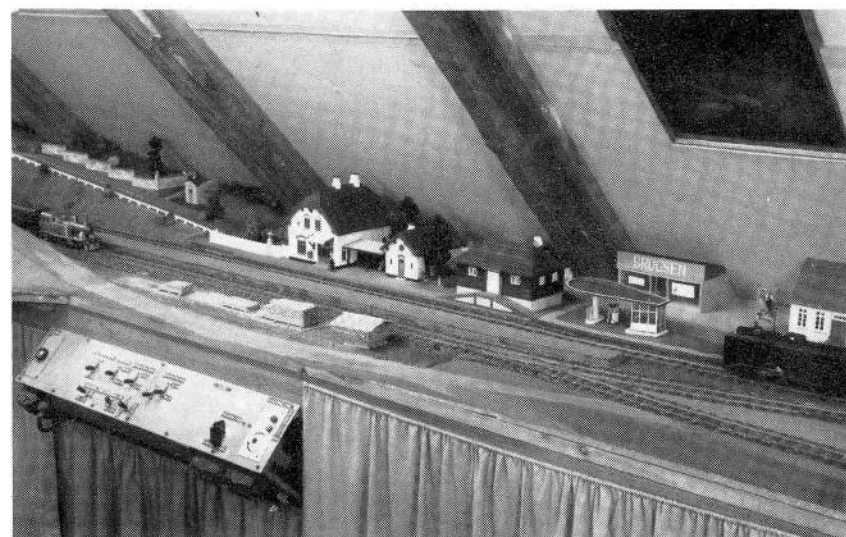




del af murværket opført i kampesten, der på modellen på én gang er så ægte og uægte som de nu kan være, forstået på den måde, at det er affotograferinger i farvepapir af forbilledet i en sådan afstand og forstørrelse, at det færdige billede nu var 1:45 af virkeligheden og lige til at klæbe op på modellen! På samme sæt og vis er kirkerudernes kulørte glasmosaik fremkommet i diapositiver, og når lyset tændes i kirken er virkningen ganske fænomenal. Vi må videre, men har endnu en overraskelse tilgode, thi netop som vi starter mukkebikken, toner de skønneste klokkeslag ud gennem tårnets glugger. Her er båndspiller og højttaler taget i brug, og da alt er taget "on location", har der været nok at se til den dag optagelserne fandt sted.



Med klokkeklang i ørerne - kom bedeslagene nu også med? - er vi fremme hvor bannen slår endnu et sving (foto 6). Til højre i det bemalede parti har vi datterens hus i Vrensted ved Brønderslev, i midten Pibe mølle ved Helsingø, og til højre Øregårdshuset på Nysø gods ved Præstø. Det har ikke noget at gøre med et misforstået geografisk puslespil, men ønsket om at kopiere autentiske bygninger med en naturlig forkærlighed for det som kom familien ved. Helt til venstre i billedet anes indkørslen til Elleby station, men inden vi kommer så langt, kaster vi endnu et blik (foto 7) på den gamle stubmølle, der forresten også har været i forfædres eje, og glæder os over den perfekte blanding af for- og baggrund. Grusgrav med smalspor bærer, som så mange andre af dens større brødre, præg af de dårlige tider. Dens fremtid kunne der ikke siges noget afgørende om, men vi må dog håbe på det bedste.



Den minutiøst udførte svingkran, der som alt det andet er hjemmearbejde, er det som først fanger øjet på det næste billede (nr. 8), men læg også mærke til Tuborg-skiltet - fotografi igen - og krogæsten som sult og tørst har fået ham til at sætte det lange ben foran. Kassen i krankrogen virker lidt umotiveret, men som det fremgår af næste billede er "blandet-toget" netop på vej ind på stationen. Det skal nok være en smule for-

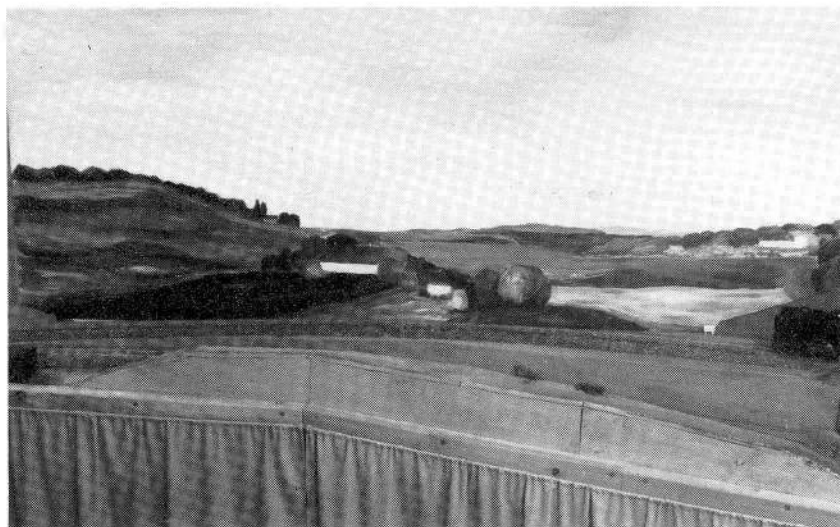
sinket, hvad den slags tog jo undertiden var det, når både passagerer og gods skulle ekspederes med samme tog, og så gjaldt det om at ruppe neglene, når det endelig dukkede op.

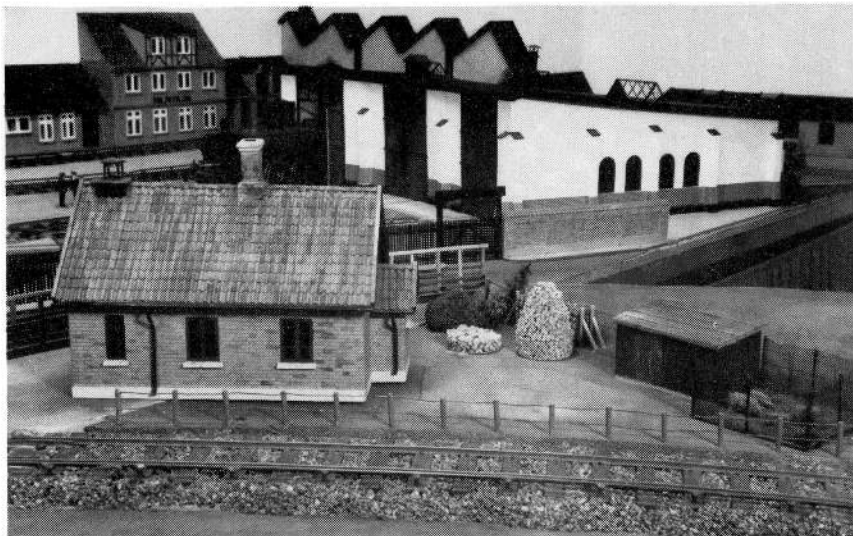
Elleby station (foto 9) er en model af Tømmerup stationsbygning med pakhus og kro. Brugsforeningen, benzintanken og de dekorative stabler af tømmer, er kommet til siden vort forrige besøg. Materialer til sidstnævnte hentes fra diverse vægbeklædninger, jalousier, bordskånere eller andet af smålister fremstillede måtter. Det vil nu nok være fornuftigt om man udfører dem som et sammenlimet hele, hvis de da ellers skal holde faconen, når MZ-eren gungrende forvilder sig ind på privatbanestrækningen, eller børnebørnene er på besøg.

Det skorter ikke på tillokkende oaser i Elleby. Umiddelbart uden for stationen finder vi for eksempel (foto 10) alle tiders hyggelige traktørsted. Da i alle tilfælde set med en jernbanens øjne, for lige under krohaven munder statsbanestrækningen, der ellers ligger skjult under stationsområdet, ud. Om andre gæster med samme glæde indtager blandingen af lige dele kulrøg, dieselos og eftermiddagskaffe melder historien ikke noget om, men som det tydeligt fremgår af billedet, var der en dejlig udsigt til alle sider.

Panoramaet på foto 11 skal man som vi gjorde det, bare nyde. Bilen satte vi i vejkanten, vinkede venligt til den avislæsende herre ved husgavlen og studerede derpå indgående Frederik Vs gamle milepæl, samt (kom ikke med på billedet) Genforeningsstenen fra 1920. Senere stavrede vi op på det nærliggende højdedrag og kastede blikket ud over landskabet. Læg mærke til hesten, der som heste har for vane, nysgerrigt iagttog vore bevægelser, og bemærk de små huse, der putter sig bag træerne. Nu bagefter kan vi ikke selv afgøre, om det var modeller - eller "bare" malet på væggen.

Det er muligt at redaktøren vil vrisse lidt ved synet af foto 12, for på det billede sker der jo ikke noget! Jo, såmænd gør der så. Her har kunstneren leget med perspektiv og dybdevirkning. Bakkeknolden til venstre i





billedet får vi som en knyt-næve lige i ansigtet, flytter vi blikket glider landskabet roligt bagud, og man må ta' sig selv i ikke at stå op på tærne for at se, hvad det egentlig er der skjuler sig der helt ude i horisonten. Om motivet er ægte eller blot tilpasset formålet ved vi ikke, og som sædvanlig er det håbløst at gengive den slags i sort/hvide billeder, men ét er sikkert, effekten var ualmindelig god. På stedet her, hvor begge baner løber side om side, er den ene meget fikst sløret ved at putte den om bag kuperingen i terrænet, hvad man også godt må tage ved lære af.

På sidste billede er vi nået til vejs ende. Remisen og småhusene i Eriksborg fylder billedfeltet ud; beboerne af ledvogterhuset har forsyningen af pejse-, eller måske snarere, komfurbrændet i orden, smukt stakket, og det skal tilsyneladende heller ikke skorte på sulemad, når der kaldes til gæstebud. Til højre, men uden for billedet var opstillet bista-der, og vi føler os overbeviste om, at samme ledvogter nok også et sted i nærheden havde sin egen urtegård og æblehave, omend det i det lange løb nok vil komme til at knibe med pladsen, når der også skal være plads til modelbanen.

Til orientering for damp-interessererede bør vi nok lige fortælle, at maskinen der stikker næsen ud i remisen, er en model af De Svenske Jernbaners nr. 1006, bygget og tilkendt hæderpris i Stockholm lige efter anden verdenskrig.

Som antydning i indledningen har vi i tekst og billeder fortrinsvis illustreret de synsindtryk som modelbanen havde at byde på. De tekniske oplysninger og det rullende materiel et anlæg af denne størrelse rummer, er vi så til gengæld gået meget let henover. Det er jo trods alt detaljer, der bør serveres i mindre portioner, og dertil, for det meste, stof der allerede er blevet omtalt i dette eller andre modelbanemagasiner. Gjort på denne måde håber vi at have kunnet inspirere vore ligesindede til også at vise den dekorative side af modelbanen samme interesse og omhu som der ofres på det tekniske udstyr.

Sluttelig sender vi en tak til familien P. Høegh-Albrechtsen for gæstfri modtagelse og hyggeligt samvær. Forhåbentlig skal det ikke var ni år før vi atter mødes på Geelskov-banen.

Erik og ADAM

SIGNALPOSTEN, driftsregnskab 1983

	indtægter	udgifter
19. årgang, 1983	81.437,05	83.380,79
Gl. årgange (op til 18.)	4.550,20)	
Danske jernbanestrækninger I og II	229,95)	
Supplement til Bay	370,80)	
og så kommer toget, Trine	173,20)	
Fotohefter 1 og 2	12,90)	2.577,85
Fotohefter 3 og 4	455,25)	
Romantik i røg og damp	1.247,42)	
Old-Timere i model	191,35)	
Damptrækkraft i model	1.260,95)	
Årets overskud		3.970,43
Balance	89.929,07	89.929,07

STATUS pr. 31. december 1983

	aktiver	passiver
Beholdninger (likvide midler)	90.843,76	
Kapitalbevis i SDS	5.000,-	
Forudbetalte abonnementer		49.527,80
MOMS-mellemværende		9.252,53
Diverse debitorer/kreditorer		200,25
Formue 1/1-83: 32.892,75		
+ overskud 3.970,43 = formue 31/12 83:		36.863,18
Balance	95.843,76	95.843,76

Vi Bygger

APROPOS M0

Som allerede omtalt flere gange i M0-byggebeskrivelserne i 19. årgang, var det min hensigt at bygge 2 stk. M0-ere, én med og én uden motor. Meningen var så oprindeligt, at den sidste skulle stå på en stump skinne på et bord el.lign. som dekoration. For imidlertid at undgå, at den en dag røg på gulvet, f.eks. under rengøring, opstod den tanke, at man kunne bygge et lille miniature-landskab i en ganske lille trækasse, der så kunne hænges op på væggen som en slags moderne collage.

Her faldt tanken straks på de mange materiel-oversigtstegninger der i tidens løb har været bragt her i bladet. Med disse Allan Hansen tegninger som inspirationskilde, byggedes så den lille kasse og det lille miniaturelandskab, der ses på vedstående fotografier.

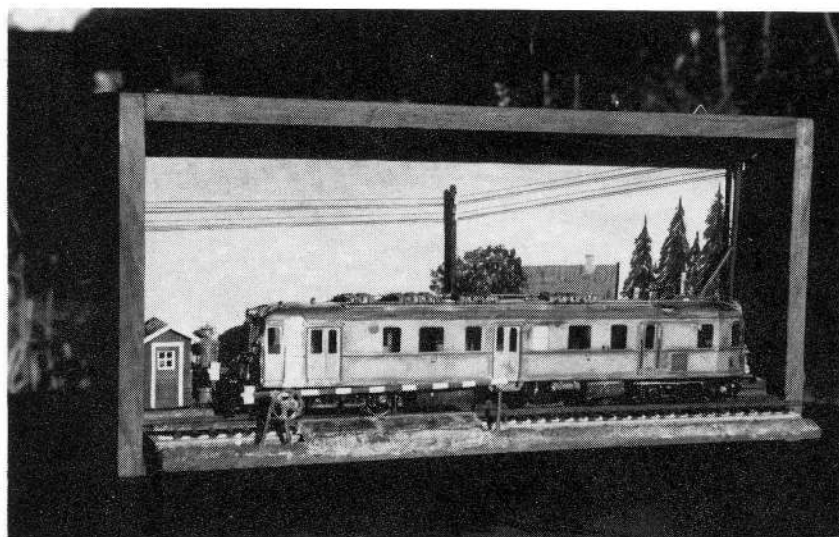
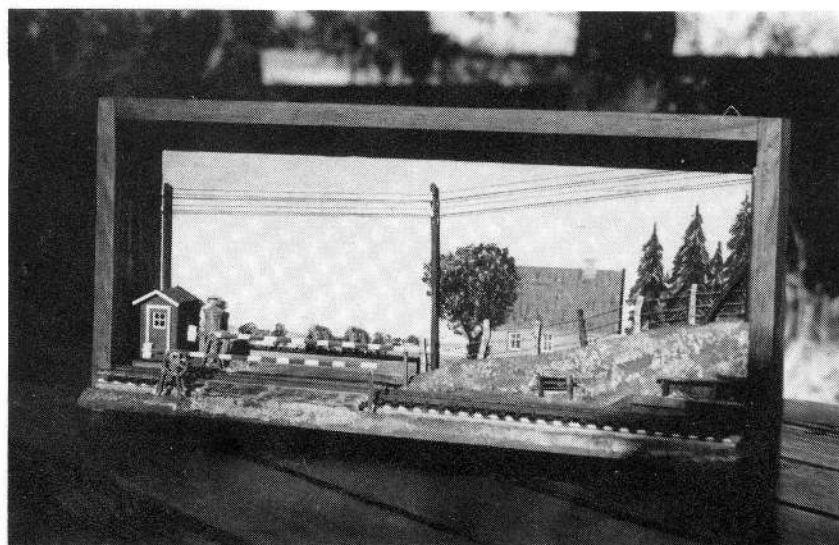
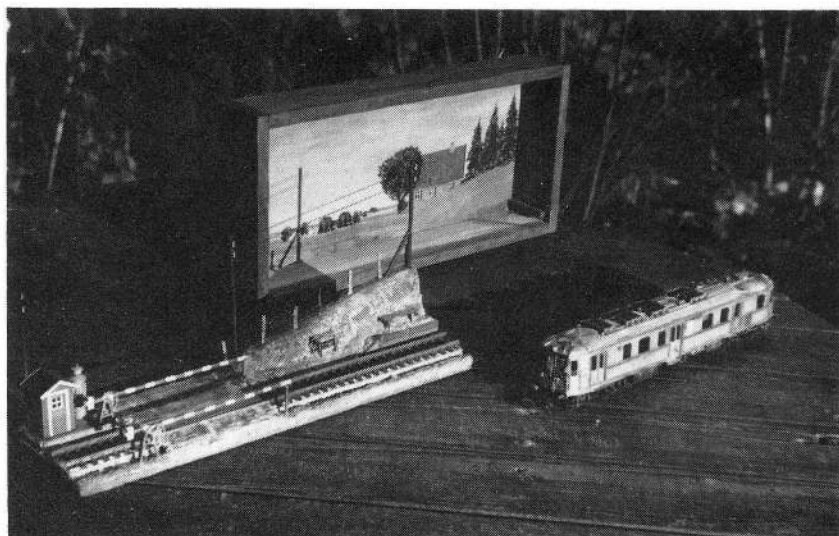
Kassen, der udvendig måler 15 x 32 cm, er kun 5 cm dyb. Den er lavet af en tilfældig stump uhøvlet træ (fyr), og har "bund" af krydsfiner. Kassens sider, der bliver collagens rammer efter ophængningen, er bejdset koksgrå med almindelig vandbejdse.

På det nederste stykke rammetræ er lagt et lille tyndt stykke træ, så langt som kassens indvendige mål og 8 cm bredt. Dette danner underlag for landskabet og er fastholdt af den lille stump liste på hver af rammens to sider, hvoraf den ene ses på det første billede. Underlaget kan nu tages ud til forarbejdning, og sættes på plads under listestumperne igen, ligesom en skuffe i f.eks. mange skriveborde.

Landskabet er nu opbygget ganske efter de almindeligt anvendte metoder i vor modelbygning, dog således at kun længde- og højdemålene overholder størrelsesforholdet 1:87, medens dybdemålene er kraftigt sammentrængt, sporvidden dog undtaget.

Baggrunden er malet på et stykke kraftigt karton, og står i klemme mellem kassens bund og landskabet, næste foto.

Til sidst tager man 1 stk. M0 og anbringer den på sporet ved det lille trinbræt som collagen forestiller. Vognen kan eventuelt sikres mod at falde ud med en lille undersænket skrue gennem landskabsbundpladen og op gennem vognbunden.



Herefter har man et "maleri" som i hvert fald ikke er "hverdagskost", sidste billede.

Erik V. Pedersen

De Gode Gamle Dage

Af de mange breve, der findes kopier af i de gamle protokoller findes en mængde, som fortæller mangt og meget om livet på stationerne for 80-90 år siden. Brevene beskæftiger sig med snart sagt alle mulige forhold, hvad efterfølgende udvalg klart fortæller.

At møblementet i stationernes ventesale ikke altid får den bedste behandling, er vel ingen i tvivl om, og således var det også på den gamle Odense banegård, hvilket afstedkom følgende skrivelse:

Fredericia, den 16/5 1906

Direktøren for Trafikafdelingen.

Sofaerne og Stolene i 2'Kl. Ventesal i Odense ere i en Tilstand, der rettest kun kan betegnes som faldefærdig, og det hænder af og til, at Stolene skille sig ad, naar de rejsende sætte sig paa dem. Møblerne ere derhos saa gamle, at de ikke kunde istandsættes, hvorfor det maa anses for nødvendigt, at de snart rest fornyes. Udgifterne hertil ville andrage:

5 Sofaer á Kr. 175,-	875 Kr.
24 Stole á Kr. 28,-	672 Kr.
		<u>1547 Kr.</u>

Licitation ved Anskaffelse af saadanne Møbler maa anses for ganske uhensigtsmæssig, idet man selv ved Anvendelse af meget udførlige Bestemmelser for Materialernes Godhed og Arbejdets Soliditet aldeles ikke kan sikre sig imod, at der leveres Møbler, som hverken svare til Prisen eller Formaålet, men dog paa den anden Side ikke kunne erklæres for ukonditionsmæssige. Selv ved at begrænse Licitationen til ansete Forretninger opnaar man kun, at disse - for ved lavest Pris at sikre sig Arbejdet - tage Sigte paa Levering af anden eller tredie Klasses Møbler, der i Virkeligheden ikke svare til Formaålet, idet den stærke Benyttelse af saadanne Møbler fordrer Levering af allerbedste Slags. Køb af saadanne Møbler maa derfor stedse bero paa et Tillidsforhold. Efter at have undersøgt Sagen tillader man sig derfor i Overensstemmelse med foranstaaende at foreslaa, at Anskaffelsen af omhandlede Møbler sker underhaanden ved Antagelse af et fra en særdeles anset Forretning, Snedker Karstens, Odense, fremkommet Tilbud.

.....

Hvad sagen endte med ses ikke af den senere korrespondance, men nye møbler er jo nok blevet anskaffet.

Tidligere bestod der en betydelig brandfare i de gamle og i mange henseender uhensigtsmæssigt byggede stationsbygninger. Følgende brev giver et lille indblik i dette forhold:

Fredericia, den 17/6 1906

Videresendes Trafikbestyreren i 3'Kreds, Aarhus.

Stationerne paa herværende Kreds er kun forsynet med et ringe Antal ildslukkende Bomber, og da disse tilmed ikke ere blevne for-

nyede i en Aarrække, vil deres Nyttetvirkning formentlig ej heller være stor. Af Sprøjter har Kredsen kun ialt 16.

Det maa derfor anses for nødvendigt at anskaffe Brandslukningsredskaber, men det henstilles, hvorvidt disse bør være Bomber, selvvirkende Sprøjter som omhandlede, Kabinetsprøjter eller Vandslanger, hvor der haves Vandværk.

Saa fremt selvvirkende Sprøjter foretrakkes vil herværende have brug for 100 Stkr.

Det af Minimax-Firmaet givne Tilbud tillægger man ikke større Værdi, og det er derfor et Spørgsmaal, om ikke et af de andre Apparater f.E. "Kustor", der er dansk Fabrikat, - forevist her - bør foretrakkes.

.....

Følgende brev taler for sig selv, måske kunne en lignende påtale forekomme i dag:

Fredericia, den 21/6 1906

Bred Station.

I Anledning af, at jeg bemærkede, at den ved Tog 17 den 19. ds. paa Bred Station fungerende Stationsforstander var iført lys, civil Vest under opknappet Uniformsfrakke, anmodes Stationen om at paatale dette Forhold.

.....

Mange kakkellovne på de gamle stationer fordrede anskaffelsen af nedennævnte kurve, som banerne havde en fast leverandør af:

Fredericia, den 28/7 1906

Straffeanstalten,
Horsens.

Til Brug i det kommende Efteraar bedes hertil leveret 75 Vidiekurve af den tidligere benyttede Slags.

Kurvene ønskes først leveret midt i September Maaned, og de ikke have større Diameter foroven end 19 Tommer.

.....

Det hændte af og til at der af specielle kunder - som oftest kongelige rejsende - blev givet forskellige beløb til fordeling blandt personalet, når der havde været en særlig anledning dertil. Men også i andre forbindelser kunne der vanke en skilling omend ikke meget pr. ansat, her et eksempel:

Fredericia, den 30/7 1906

Maskininspektøren i 2'Kreds,
Nyborg.

Herved tillader man sig at meddele, at Komitéen for Jubilæumsdyrskuet i Odense til Stationen har indbetalt 100 Kr., som Ducør til "Rangerpersonalet paa Odense Station". Dette Beløb har man tilladt nævnte Station at fordele ligeligt mellem Pladspersonalet og Lokomotivfyrbøderne, ialt 28 Mand.

.....

Om forholdene på nogle af banernes mindste standsningssteder omkring århundredskiftet fortæller følgende lille brev:

Fredericia, den 27/11 1906

Banebestyreren i 2. Kreds,
Fredericia.

Ved Trinbrættet paa Andst, Sejstrup, Farup, Gaarde og Skodsbøl Billetsalgssteder savnes Belysning, hvorfor man tillader sig at anmode om, at en Lygte maa blive opsat paa disse Steder.
De nødvendige Lygtepæle og Lygter kan afgives af Strib Station.

.....

I de gode gamle dage var de rejsende forsvareligt låst inde i vognene under kørslen, således at disse kun ved udfoldelse af en del fantasi og f.eks. en paraply kunne lukke sig ud under opholdene på stationerne, hvis togpersonalet glemte at åbne dørene. Dette afstedkom flere tilfælde, hvor de rejsende ikke kom af i tide og gav anledning til klager. Et eksempel følger her:

Fredericia, den 18/1 1908

Hr. Carl Schmidt,
Jordrup,
pr. Kolding.

I Anledning af at en i Deres Navn af Gæstgiver Michelsen i Hvilested Kro i Klageprotokollen paa Ejstrup Holdeplads indført Besværing over at Deres Fader ikke er kommen ud af Toget, som den 28de December f.A. passerede Ejstrup Kl. 6.14 Em., fordi Kupédørene ikke har været aabnet, tillader jeg mig herved at meddele, at de i Toget tjenstgørende billetterende Personale er afhørt, og at den Togbetjent, som betjente Vognen, hvor de begge rejste, har erklæret, at Kupédøren har været aabnet uden dog at være lukket helt tilbage. Den er derefter bleven tillukket i den Formening, at alle for Ejstrup bestemte Rejsende vare udstegne.

.....

En del af livet på de gamle stationer foregik i jernbanerestaurationserne, der tidligere fandtes på et langt større antal stationer end i dag. Banernes tilsyn med disse spisesteder gav ikke så sjældent anledning til skrivelse af forskellig art, i det følgende nogle eksempler.

Fredericia, den 29/4 1916

Trafikbestyreren i 3'Kreds.

Prisen for den i Fredericia leverede Middagsmad til rejsende i Tog 942 (Suppe, Kødret, Dessert og 1/4 Flaske Rødvin) er fra 1'Maj d.A. forhøjet til 2 Kr. 75 Øre. Saafremt 1/2 Flaske Øl eller Sodavand ønskes i Stedet for Rødvin, er Prisen kun 2 Kr. 50 Øre. I den Anledning tillader man sig at anmode om, at de ved Kredsens Foranstaltning trykte Skilte til Ophængning i Togene til sin Tid forandres i Overensstemmelse hermed.

.....

Ovenstående brev indeholder en ikke uvæsentlig forklaring på de ret lange ophold i Fredericia i tidligere tider, der skulle være tid til en forsvarlig gang middagsmad.

Ikke alle jernbanerestaurations gik lige godt, og det kunne resultere i følgende påtale:

Fredericia, den 20/3 1922

Formentlig stilet til Tommerup Station.

Da man har erfaret, at der i Restaurationen ikke længere sættes 20 Øres Smørrebrød frem, fordi Indehaversken, Frk. Posselt, mener, at det ikke kan betale sig, idet Afsætningen har vist sig at være for ringe, bedes Stationen meddele Restauratricen, at hun ikke kan fritages for Forpligtelsen hertil. Det bedes derhos paaset, at Forpligtelsen overholdes.

.....

Men der var også andre problemer, f.eks. med prisen på drikkevarer.

13/5 1922

(Paategning). Fremsendes (ses ikke til hvem)

Man har tidligere fra anden Side personligt modtaget lignende Besværing over, at der paa flere Restaurationer forlanges mere end takstmæssig Pris, 23 Øre, for en Sodavand. Restauratørerne vil i den Anledning hævde, at Prisen 23 Øre gælder en dansk Soda- eller Seltersvand, hvor Flaskens Prop for de fleste Fabrikatas Vedkommende er fæstnet (beviklet) med Metaltraad, at Publikum i Reglen ved Serveringen afslaar at modtage denne Vare og forlanger en Flaske med Patentprop. Denne findes i Reglen kun paa Apollonarisflaskerne, og Forholdet har medført, at der undertiden af Tjenerne straks serveres Apollinaris, naar der forlanges Sodavand. Apollinaris er dyre i Indkøb.

Saafermt Restauratørerne ved Fastsættelsen af den ventede nye Takst ikke kan tilpligtes at levere Apollinaris til samme Pris som Selters- og Sodavand, henstilles der at sondre mellem sidstnævnte Varer (almindelig Prop) og Apollinaris (Patentprop).

.....

Stationerne var imidlertid først og fremmest til at hensyn til toggangen, så lad os slutte med to breve, der hver for sig omtaler forhold der er eller var af stor betydning for driftens afvikling. Først følgende skrivelse vedrørende Strib station:

Fredericia, den 25/10 1922

2'Distrikt.

Sektionen tillader sig herved at meddele, at Lokomotivdrejeskiven i Strib har været utjenstdygtig siden i Gaar og først ventes istandsat i Løbet af i Morgen Torsdag. Maskinerne af Litra D og K drejes paa Færgerne, medens de Maskiner af Litra P og R, der benyttes, drejes i Odense.

Og dernæst dette:

Fredericia, den 19/5 1923

Tilstilles 4. Trafiksektion.

til Udtalelse, idet meddeles, at der fra og med den 17.ds. er indført fast daglig Forsalg

af Billetter paa Aarhus H. Station i Lighed med den i Kjøbenhavn truffene Ordning saaledes, at der forudsælges Billetter til Benyttelse en hvilken som helst Dag frem i Tiden.

Ib V. Andersen

FLERE SMÅ HUSE TIL MB

af Povl Wind Skadhauge.

De i den tidligere artikel GANSKE ALMINDELIGE HUSE indeholdte tegninger og oplysninger gjaldt bygninger til bymæssig bebyggelse. De beboelseshuse, som nu følger, er derimod til "landbrug", hvorved her skal forstås, at de er beregnet til placering i det åbne land. Men det drejer sig også denne gang om huse, der er temmelig små (det tilbyggede udhus får dem faktisk til at se ud af mere, end de er), og som derfor kan siges at være velegnede til modelanlæg, hvor man gerne vil kunne råde over de mindst mulige enheder for at skabe indtryk af en desto større helhed.

De to typer, der er vist på følgende sider, er fælles om at være opført som landarbejderboliger på sydsjællandske godser. De havde samme arkitekt, og de har begge et bevidst traditionelt præg, uagtet den ene type har gesims og den anden udhæng. Endvidere er de begge opført i to eksemplarer i hinandens umiddelbare nærhed, som man af hensyn til beboerne såvel som rent praktiske grunde ofte har gjort det med boliger af denne art. Og endelig ligger boligerne i begge tilfælde på sydsiden af en øst-vestgående vej, hvorfor der kun er optegnet beliggenhedsplan for den ene type, idet den anden er principielt magen til.

1941-typen er ganske vist yderst spartansk og økonomisk, men har alligevel tag af røde teglsten (almindelig "hollandsk" - altså enkeltbølget - model). På opførelsestidspunktet var det næsten utænkeligt at lægge andet end tegltag på et beboelseshus. Eternit - i hvert fald som bølgeplader - var dengang noget, man kun brugte til stalde, lader, fabriker og værksteder. Og i 1948 var der endnu ikke ændret meget på denne indstilling. (Alt til landskabelig gavn!)

Fra begyndelsen var 1941-typens udvendige murværk filtset (= påført et tyndt, udglattende lag - ikke pudset) og rødkalket (nogle ville nok bruge betegnel-

sen bornholmsk rød) med hvidtede gesims og false ved vinduer og udvendige døre. 1948-typen stod derimod i blank mur. Men ingen af typerne bliver "forkerte", om også man vælger frit mellem følgende muligheder:

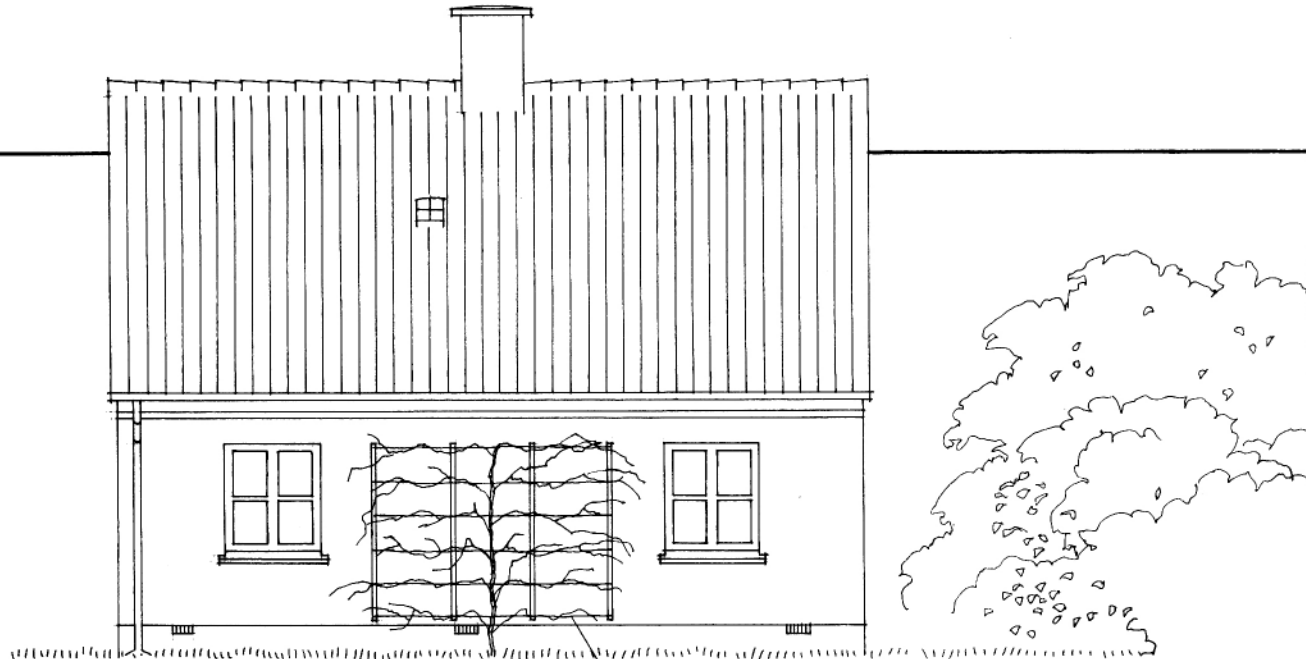
1. rød blank mur
2. gul blank mur
3. kalket rød, evt. med hvide gesims
4. kalket lys rød, evt. med hvide gesims
5. kalket okkergul, evt. med hvide gesims
6. hvidkalket

Sokkel i grå beton eller sort-tjæret. Vinduer hvide, dog i grå eller kulør, hvis mur hvidkalkes. Fyldningsdøre i to farver, f.eks. to grå eller to grønne, evt. i hvid karm. Revledøre behandlet med karbolineum eller mørkebrunt træbeskyttelsesmiddel. 1948-typens brædebeladte gavltrekanter tilsvarende eller tjæret, og træværket i denne types udhæng følger enten gavltrekanterne eller vinduerne. - Se desuden generelle bemærkninger om farver på modeller i artiklen GANSKE ALMINDELIGE HUSE.

Bortset fra højt hegn omkring hønsegård er det levende hegn og hække, der indrammer og adskiller grundstykkerne. Havearealerne bruges overvejende til frugttræer og -buske samt kartofler og grønsager i det hele taget. Ved 1948-typen blev der dog planlagt en udendørs opholdsplads langs udhusets (!) sydside, adskilt fra hønsegården med et plankeværk.

Planen af bygningernes stue-etage er gengivet sammen med facaderne, skønt de ikke er strengt nødvendige for udførelse af modeller. Men foruden til et kulturhistorisk indblik kan man da også bruge planerne således, at den indvendige afstivning af modellen sker med skillevægge på de rigtige steder, og at evt. indvendig belysning bliver så virkelighedstro som muligt. Dette gælder selvsagt navnlig i de store målestokke.

De her bragte tegninger er ligesom de tidligere lige anvendelige uanset modelbyggerens foretrukne metode, og forfatteren skal blot tilføje en smule om sine egne erfaringer med modelhusbygning (som nu ligger en del år tilbage) i mål 1:87 og 1:100. Hovedideen var indsamling og genbrug af karton og pap op til 2 mm tykkelse fra kasserede æsker, mapper, omslag o.s.v. i de farver, materialet blev "leveret" med. Så kan man prøve farvesammensætningen ved at holde forskellige stykker mod hinanden, inden man overhovedet går igang med at mærke op, skære og lime. Og det forekommer på denne måde generelt lettere end ved bemaling med plakatarfarver etc. at finde frem til farver, der ser tilpas "fjerne" ud. Men i øvrigt kan der jo hurtigt blive tale om at kombinere metoderne. - Det foretrukne materiale til vinduer var transparent plastplade i ca. 0,5 til 1 mm tykkelse, også på dette punkt genbrug af diverse emballage. Vinduernes "træværk" blev påført med hvid eller kulørt tusch i en ridsefjeder. Tillige fandt plaststøbte vinduer og døre fra Faller-sortimentsbyggesæt god anvendelse i nogle tilfælde, og resten af sådanne pakkere indhold bragte iøvrigt nye ideer og muligheder, kombineret med pap og karton. - Endelig skal det som endnu en "genbrugsbemærkning" nævnes, at rester af supervinylgulvfliser (eller -baner) i tykkelser omkring 2 mm flere gange viste sig at være et fortrinligt alternativ til trælist, når det gjaldt fremstilling af gavlhængsspær, vindskeder, sternbræder, trappe trin og meget andet. Og naturligvis dukkede der fra æsken med kasserede smådele af alle mulig slags af og til noget op, som netop løste et akut problem. Det kan altså kun anbefales at gemme diverse dimser og duppeditter, hvis man er modelbygger; de kommer til nytte før eller siden, selv om man ikke altid kan forestille sig umiddelbart, hvad de kan bruges til.



FACADE MOD VEST

Espalier kan evt. udelades



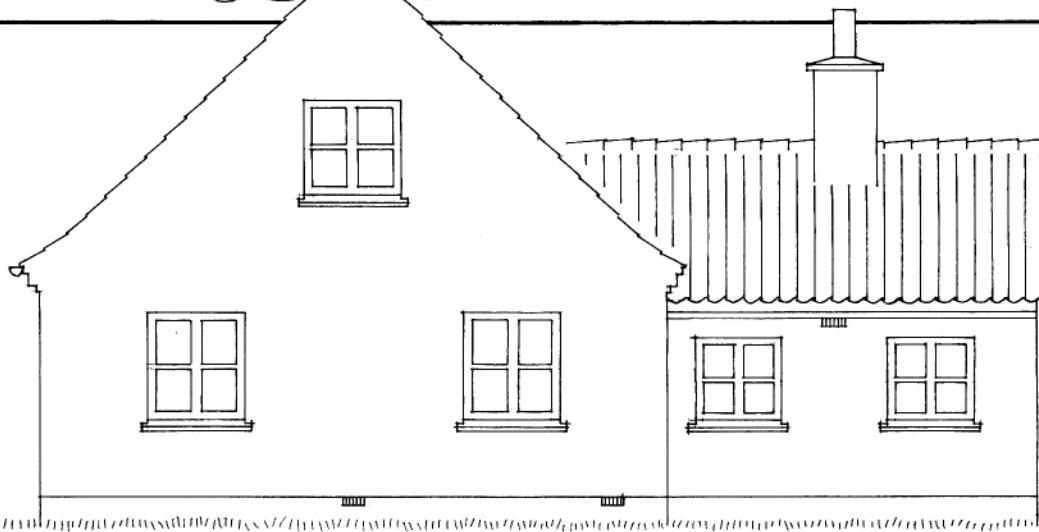
FACADE MOD ØST

Repro-kontrol: når denne linie
gænges i 79 mm længde, er teg-
ningens målestoksforhold 1:87

LANDARBEJDEBERO- LIG FRA 1941

Optegnet efter original hovedtegning nr. 529/4 fra arkitekt M.A.A. F. Halle-
løvs tegnestue. 2. hus efter denne tegning opført ved Spragelse i 1941, høren-
de til »Viborggården«. Madkøkken under forstue med trappe direkte ned
i rummet. Loftet fra begyndelsen udnyttet. Gulv i udhus ligger et trin la-
vere end i beboelsen. Størrelse kun 60 m² beboelse og 14,6 m² udhus. Alt me-
get spartansk; bemærk fx, at der ikke er tagrende på udhusets »bagside«.

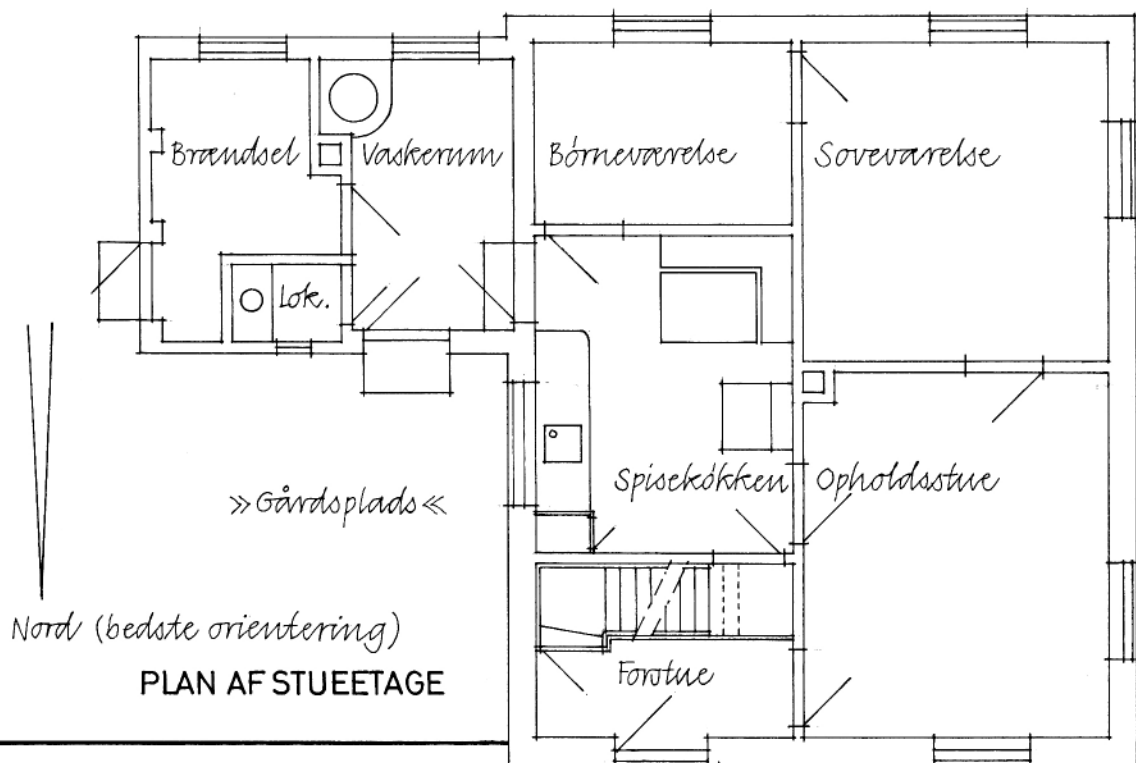




FACADE MOD SYD



FACADE MOD NORD (MOD VEJ)



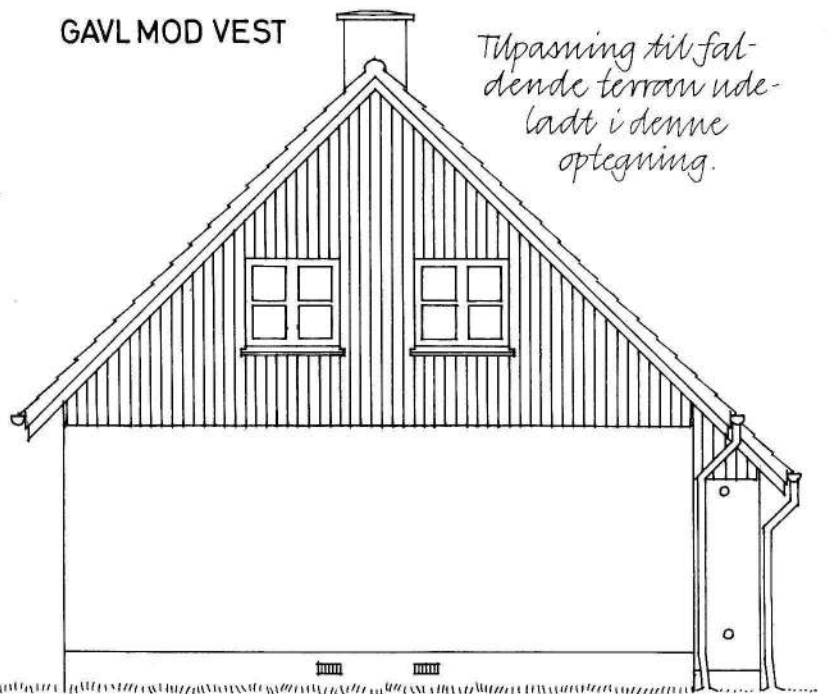
PLAN AF STUEETAGE

Optegnet efter original hovedtegning nr. 835/1 fra arkitekt M.A.A. F. Halleløvs tegnestue. 2 huse efter denne tegning opført nær Fensmark, på »Smedemarken«, hørende til Holmegård. Kælder under førstue, til mad og pumpe for vand fra brønd. Loft udnytteligt til 3 a 4 soverum. Fra begyndelsen 1 værelse og 1 kammer i døjgavl. Alt større end i 1941-typen: beboelsens stueetage 66 m² og udhuset 37 m². Komfortforbedring: vandkloset med håndvask og brusebad, men adgang gennem køkken og vaskerum. Desuden spisekammer direkte ved køkken. Udhus i øvrigt specielt: »tunnel« fra hønsehuse til hønsegård under grænsens adetning! Og cykelrum bygget ind under hønseenes siddepinde for at få plads til forhjulene!



GAVL MOD VEST

Tilpasning til faldende terræn udeladt i denne optegning.

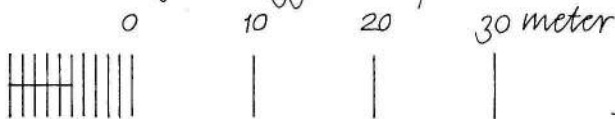


GAVL MOD ØST

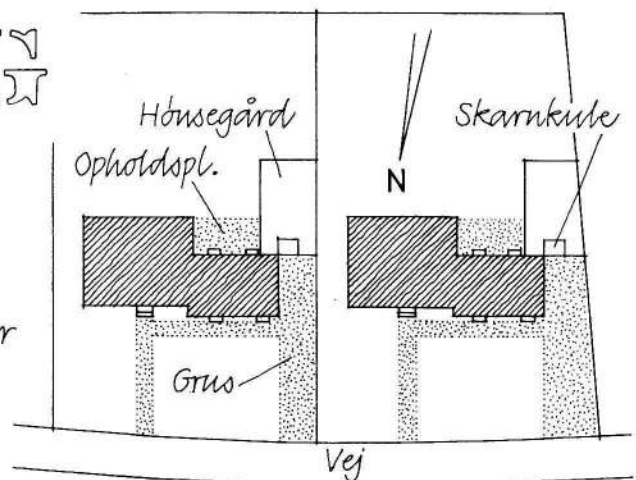
BELIGGENHEDSPLAN

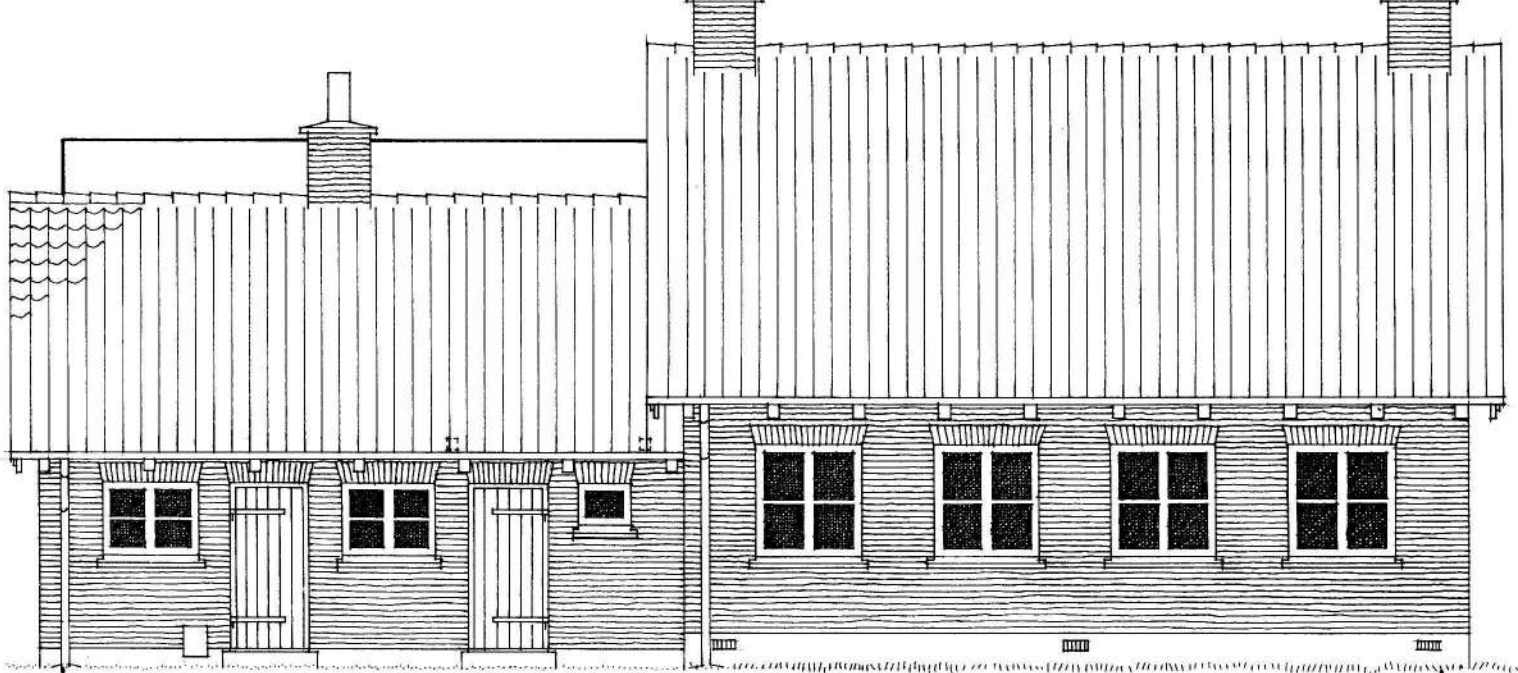
LAND- ARB.BOLIG FRA 1948

Målestok for beliggenhedsplan

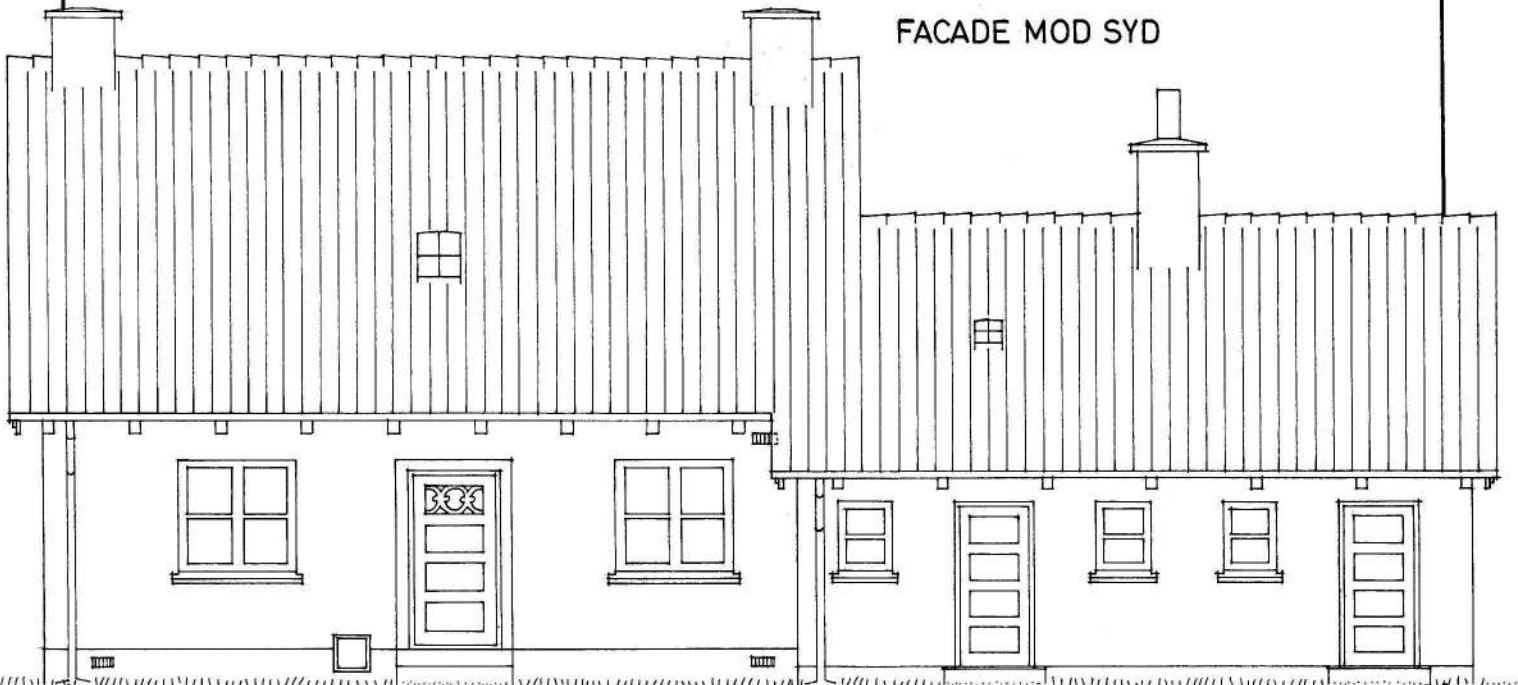


Målestok for stueplan og facader





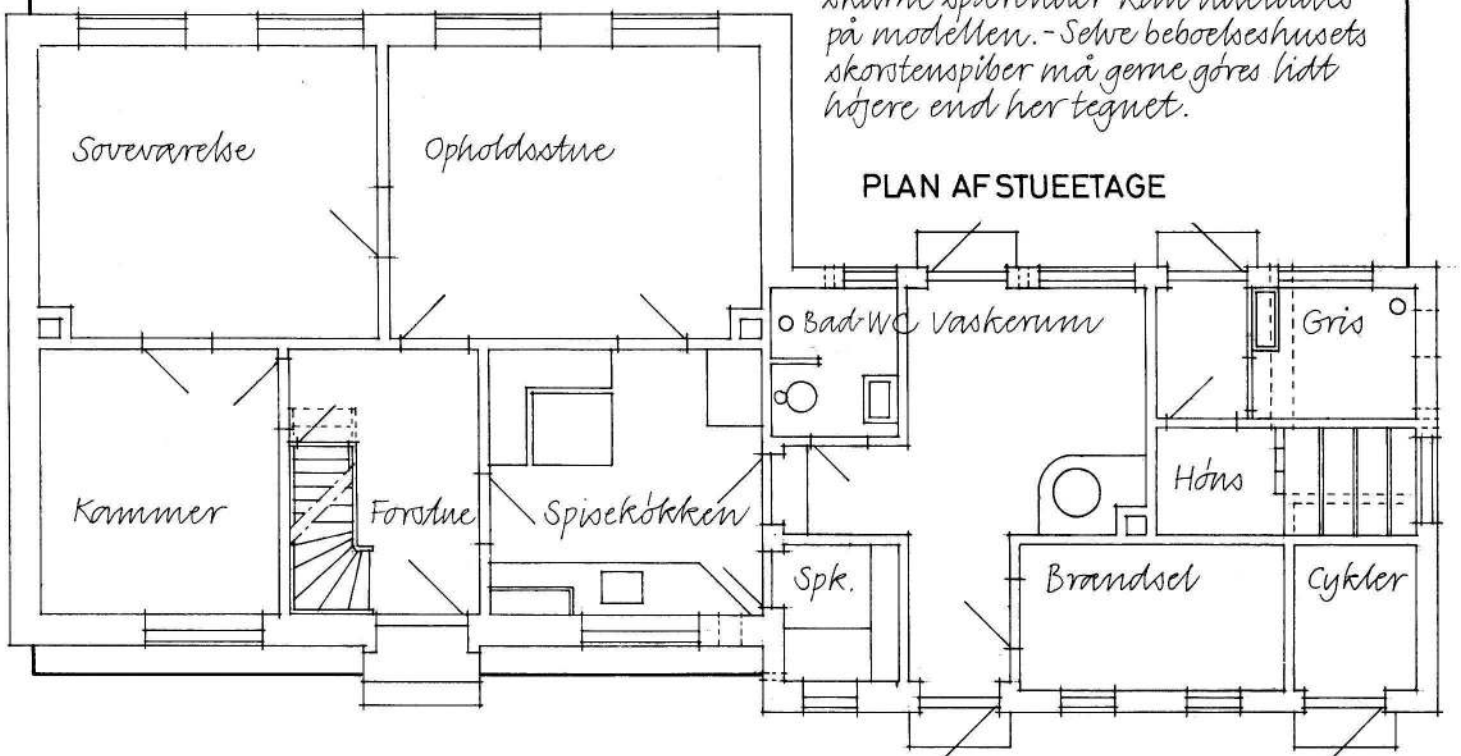
FACADE MOD SYD



FACADE MOD NORD (MOD VEJ)

De (efter datidens mode) lodret af-skårne spærender kan udelades på modellen. - Selve beboelseshusets skorstenspiber må gerne gøres lidt højere end her tegnet.

PLAN AF STUEETAGE



DANSKE BANEGÅRDE

HORSENS STATSBANESTATION

Den første station i Horsens blev taget i brug i 1868 samtidig med, at strækningen Fredericia-Århus kom i drift. Det var en to stokværk høj bygning som i det store og hele næsten var færdig i løbet af 1867, så den var klar da den østjyske længdebane åbnedes.

Arkitekten var N.P.C. Holsøe der på mange områder gjorde sit navn kendt ved bygningen af hoteller, kirker, villaer, posthuse m.m., men som for os har interesse på et helt andet område, idet han fra 1861-1892 var indenrigsministeriets kontrol for statsbanerne og som sådan (altså jernbanearkitekt) stod for opførelsen af alle stationsbygninger på de jysk-fyenske baneanlæg, dog ikke Århus-Randers. Han var også ophavsmanden til portalerne til den gamle Masnedsundbro. På Sjælland var han arkitekt for Lyngby og Helsingør stationsbygninger (den sidste sammen med arkitekt H. Wenck). Bygningerne på Slagelse-Næstved og Dalmoose-Skælskør var han også mester for. Kendetegnet for hans virksomhed var, at han anvendte murstenen som hovedmateriale, hvilket heller ikke er så unaturligt, da han var udlært murersvend, før han kom på akademiet og blev uddannet til arkitekt. Men også i enkelthederne på bygningerne var dette materiale det foretrukne, og han har skabt en lang række bygninger, der alle er karakteriserede ved det jeg forstår ved en rigtig og smuk jernbanestation.

I 31 år fungerede han som jernbanearkitekt til en øjensygdom tvang ham til at trække sig tilbage. Desværre er nogle af hans banegårde væk i dag, bl.a. den vi omtaler her. Det skyldes ikke, at disse bygninger og altså heller ikke den første i Horsens, ikke kunne klare tidens tand, men derimod helt andre årsager. Da den 1. station i Horsens blev bygget var dens placering god nok og i en del år fungerede den absolut tilfredsstillende, men udviklingen løb fra den af helt andre årsager, hvoraf en af de væsentligste vel nok kan siges at være den manglende mulighed for udvidelse af stationspladsen der var nødvendig for at betjene kunderne på en tilfredsstillende måde.

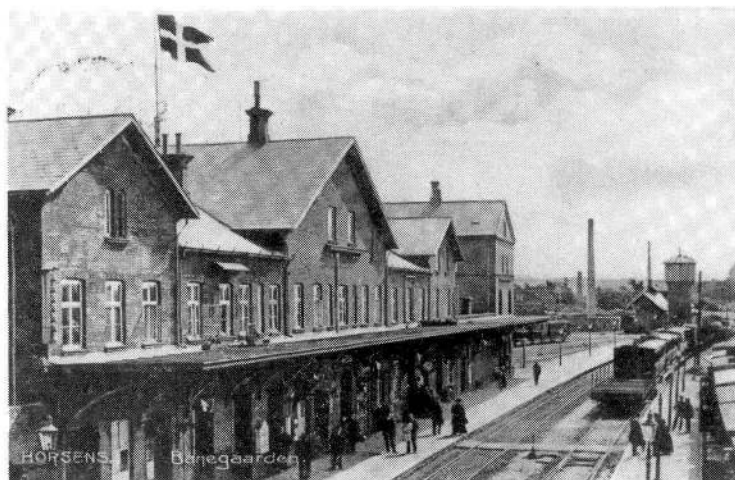
Horsens har altid været en by med et stort opland, hvilket betød, at byen blev centrum for en ret omfattende handel i området. Derfor var Horsens også i en periode et vigtigt jernbaneknudepunkt, hvorfra der udgik 4 privatbaner, mens den samtidig var en vigtig station på den østjyske længdebane. De 4 privatbaner havde netop til opgave at knytte byens opland tættere til Horsens ved at gøre det lettere at rejse eller at transportere varer frem og tilbage mellem opland og by. At man ved samme lejlighed derved generede Vejle, ved at snuppe noget af denne bys opland, er en anden historie. Det havde senere til følge, at Horsens-Juelsminde strækningen ingen hjælp fik, da det begyndte at knibe med rentabiliteten, og at man i Vejle ikke var ked af, at denne bane måtte lukke. Men

netop på grund af oplandet og den dermed forbundne gode handel voksede byen og lagde sig tæt op ad banen. Alene fra 1850 til 1900 blev Horsens indbyggertal tredoblet. Det var gode dage i slutningen af 1800-tallet, med god trafik både med hensyn til passagerer og gods, og derfor måtte man udvide Horsens station flere gange, hvilket de efterhånden 4 privatbaner også havde deres andel i. Der skulle ikke alene være plads til dem, men også til de passagerer og det gods, de bragte til og fra stationen. Spornet, læsseveje, varehuse o.s.v. undergik gang på gang ombygninger og udvidelser. Men med den beliggenhed Horsens station havde, måtte der komme et tidspunkt, hvor mulighederne for at skaffe yderligere plads var udtømte.

Når der er god trafik på



Horsens station, formentlig 1868.
(Arkiv: SP)



Horsens station, postkort ca. 1910.
(Arkiv: SP)



Horsens station, forpladsen. Postkort 1928.
(Arkiv: SP)



Horsens station. Postkort ca. 1920.
(Arkiv: SP)



Horsens station, set fra Jessensgade. Postkort stemplet 1910. (Arkiv: JG)

stationen, er der også mange mennesker og køretøjer, der skal til og fra stationsområdet. De offentlige veje - det var endda før bilernes tid - med deres ligeså offentlige overkørsler blev efterhånden noget af en hemske for såvel banerne som for den kørende trafik. Imidlertid var det også galt

med tilkørselsforholdene på selve stationens område. For at komme til læssesporene i den vestre del af terrænet, måtte de, der havde ærinde til dette område benytte ikke mindre end tre niveauoverkørsler på selve stationspladsen. Det vil sige, at først skulle man over DSB-sporene og dernæst over Tørring

- og Bryrupbanernes spor. De forretningsdrivende og de virksomheder, som havde ærinde ved sporene i vest syntes efterhånden, at generne og dermed også den tid, man spildte ved at vente, når tog skulle passere, var så store, at der måtte gøres noget ved sagen.

Derfor lod man den forening som varetog deres fælles interesser, nemlig Horsens Handelsforening, indsende en klage til trafikministeriet over forholdene. I ministeriet måtte man erkende det berettigede i klagen og det udmøntede sig i, at DSB fik ordre til at udarbejde et forslag, som kunne afhjælpe nogle af generne, for helt at fjerne dem, ville være umuligt så længe stationen lå på samme sted. Der er vist ingen tvivl om, at statsbanerne ikke var kede af klagen, for generne var også meget belastende for dem. En nærliggende løsning for at blive af med de kedelige overkørsler var at bygge en bro over banenettet, så man med mindst muligt besvær kunne komme over på det vestlige areal. Og det var netop det forslag statsbanerne fremkom med. Dette forslag tiltalte alle parter og var tilsyneladende såre godt. Men det var det nu ikke længe, for da man ville have de interesserede lokale parter til at betale deres andel i projektet, blev man dybt rystede ved tanken om at skulle åbne pungen. Både Horsens by og dens Handelsforening sprang omgående fra, da det kom så vidt at det viste sig, at forbedringerne kunne koste dem penge. Så hellere døje med tre overkørsler og de andre gener.

Indenfor DSB gav man nu ikke sådan op. Skulle der gøres noget så skulle det ikke alene være en bro, der kom på tale, men også andre forbedringer. Derfor projekterede man videre og indsendte et udvidet forslag til ministeren. Pengene til dette forslag skulle så på finansloven. I 1913/14 blev der afsat et beløb, så man kunne købe nogle arealer "til anlæg af tvende vejbroer ved Horsens statsbanestation". Samtidig blev der også afsat penge til udvidelse af selve stationsarealet.

Det lød jo meget godt, men de faktiske forhold var, at selvom der var bevilget penge til en udvidelse, ville det være næsten umuligt at finde arealer til en sådan. Stationens beliggenhed for enden af Jessensgade (der hvor der i dag er et anlæg for Vitus Bering), indeklemt mellem huse og gader mod øst, og privatbanestationen mod vest (Horsens-Tørring og Horsens-Bryrup) samt ikke så få ret

store industrivirksomheder, vilde gøre det næsten umuligt at finde frem til en nogenlunde rimelig stationsudvidelse.

Tre ting viste sig at være vanskeligt at klare:

1. Vejforbindelserne over stationsterrænet,
2. Placering af læssespor og
3. Et nyt spor til havnen.

Da DSB var færdig med udkastet til forbedringerne, skulle de interesserede parter udtale sig om sagen. Stadig var Handelsforeningen imod en broforbindelse, man kunne jo helt sløjfe broerne og i stedet lægge læssesporene øst for DSB's hovedspor, hævdede man, og derved spare en masse penge. Hvis man havde fulgt Handelsforeningen i dette synspunkt, skulle på det nærmeste et helt kvarter være eksproprieret, og det ville have været lige så dyrt eller snarere dyrere at have gjort dette end at bygge broerne. Igen lange og vanskelige forhandlinger med Horsens by. DSB lå ikke på den lade side, for imens disse forhandlinger fandt sted udarbejdede man igen et nyt forslag, som var færdigt i midten af 1915. Det var efterhånden ved at blive tragikomisk, men det skulle blive værre endnu.

Forslaget fra 1915 godtog man i Horsens, men man erklærede samtidig, at man ikke vilde yde en øre i tilskud. Da sindene var faldet lidt til ro, besindede man sig alligevel i Horsens byråd, og man ville dog trods alt give et tilskud på 35.000 kr. - men da var vi nået hen i 1916. Også privatbanerne hoppede med på vognen - de gav et tilskud på 25.000 kr. For at kunne gennemføre dette foreløbigt sidste forslag, der foruden udvidelse af jernbaneterrænet stadig havde bro-

planerne med, var det nødvendigt at ekspropriere arealer og ejendomme i området langs banen. Dette kunne jo ikke siges at være særlig tilfredsstillende for dem, der ejede og beboede disse områder, men det blev der nu ikke taget hensyn til, for der var slet ingen, der spurgte om disse menneskers mening. Dette kunne være slemt nok, men det var lige så slemt, at man med den udvikling, der fandt sted på dette tidspunkt, ikke kunne være i tvivl om, at det ikke ville være ret mange år, før man igen ville være i den samme situation som nu med hensyn til pladsmangel. Trods de bedste intentioner måtte forslaget betegnes som lapperier. I begyndelsen af 1917 blev der afholdt besigtigelse i forbindelse med ekspropriation af de nødvendige arealer, og sagen gik tilsyneladende sin gang. Men så sker der noget ganske uventet. I maj 1917 fremkommer der et forslag eller et tilbud fra ejeren af Bygholm gods.

Bygholm gods er en gammel sag. Vi skal helt tilbage til 1313, da Erik Menved var konge. Da hører vi for første gang om borgen, og rester af denne første borg kan stadig påvises i parken. I 1600-tallet kommer der nye bygninger og forskellige adelige slægter besidder den, men det er nu ikke meget vi hører om denne borg.

Men i 1830 - i forbindelse med statsbankerotten nogle år før - går godset på tvangsauktion og staten køber det. I 1835 kommer det i slægten Schüttes eje - den første ejer var storkøbmand i Horsens - og i denne slægt forbliver Bygholm til 1916 da grev Werner Schimmelmänn køber godset. Grevnen har altså ikke ejet godset i mere end et år, da han i 1917 fremkommer med følgende forslag: Han, som ikke har været helt ubekendt

med de mange forhandlinger om Horsens stations udvidelse, vil afstå 10,5 ha af Bygholms jord, hvorpå man kan bygge en helt ny station på et areal, som var ganske velegnet til formålet. Det seriøse ved tilbuddet var, at de 10,5 ha ikke skulle koste noget. Der var dog penge med i spillet, idet greven ønskede, at et stykke jord mellem det gamle stationsareal og det nye foreslåede skulle købes af Horsens by. I byrådet kom sindene i oprør, og kort tid efter fremkom rådet så med et svar - og det blev et nej. Begrundelsen var bl.a. at der ville blive en alt for lang vej fra byen og til stationen på det foreslåede område, men en af hovedårsagerne til dette nej var dog, at der ville ske ret store værdistigninger af huse og jord nær det nye areal. Til gengæld mente man vist, at værdien af fast ejendom i nærheden af det gamle stationsterræn ville falde væsentligt. Derfor frarådede byen staten at gå ind for forslaget. Ejendommeligt nok var DSB heller ikke særlig interesseret i tilbuddet, og angav som grund hertil, at det ville blive meget dyrt at flytte banen til det foreslåede areal. Man kan nu godt have en anelse om at ideen var for god, og at det ærgrede både DSB og Horsens by, at de ikke selv havde fundet på denne løsning, og havde forsøgt at få den realiseret i forbindelse med Bygholms ejer.

Man ønskede altså ikke at gå ind i forhandlinger med grev Schimmelmänn, og fortsatte derfor ufortrødent med de planer Horsens by og statsbanerne langt om længe var blevet enige om i maj 1916. Man kom endda så langt, at der på finansloven for året 1918/19 blev afsat 1,4 mio kr. som første rate af det beløb, det ville koste at ændre forholdene på den gamle Horsens station. De 1,4 mio kr. havde nok vist sig at være et alt for lille beløb, hvis de var kommet til udbetaling, idet det var udregnet efter prisniveauet før 1914, det år 1. verdenskrig brød ud. I mellemtiden var der sket betydelige prisstigninger på alt som følge af krigen, og derfor ville man ikke være kommet langt med arbejdet med dette første bidrag.

Men nu sker der igen noget, der bevirker, at Horsens skifter mening lige med ét. Grev Schimmelmänn sælger nemlig Bygholm gods og købereren er minsandten Horsens by! Da greven købte godset i 1916 gav han 1,7 mio kr. for det, nu sælger han det i 1918 for 3,5 mio kr. og altså for 1,8 mio kr. mere end han selv har gi-



Horsens, banegårdspladsen ca. 1910.
(Arkiv: SP)

vet. Trods krig og dyrtid må det vel siges at være en ret pæn fortjeneste i løbet af 2 år.

Da byen nu selv ejer Bygholm finder man ud af, at grevens forslag i 1917 nu ikke var helt dårligt, og lige med ét finder byrådet nu ud af, at den gamle station helt og holdent skal flyttes ud på de tidligere (i 1917) foreslåede arealer. At Horsens by nu selv kan få del i de værdistigninger, der uden tvivl vil komme i området og derfor bl.a. er interesseret i flytningen, kan man da ikke tro skulle have været medvirkende til den pludselige ændring af standpunkterne i byrådet? Med hensyn til den lange vej til stationen må det retfærdigvis siges, at det nye område, nu da Horsens ejer hele området, kun kommer til at ligge ca. 200 m fra den gamle station. Der hvor greven foreslog at stationen skulle ligge var nogle hundrede meter længere vestpå.

Man henvendte sig til trafikministeren og bad ham om at standse planerne fra 1916. Byen var nu som det fremgår yderst interesseret i flytningen, så interesseret, at man nu gerne ville give et langt større tilskud end før, hvis den nye plan kunne realiseres, vel at mærke, hvis Handelsforeningen kunne gå med på planen og det kunne den. De igangværende ekspropriationer blev stoppet.

Igen gik statsbanerne igang med projektering og planer - og som det viste sig var alt det tidligere arbejde man havde haft i forbindelse med ændrin-

gen af den gamle station fuldstændig spildt, for man fik jo en helt ny station. Det havde været en dyr fornøjelse. Samtidig gik man i gang med undersøgelser og beregninger over hvor meget det ville koste at flytte hele herligheden. Der fandt langvarige forhandlinger sted mellem Horsens by, statsbanerne og de private baner. Resultatet blev, som man vel nok kan finde ud af, at der skulle bygges en helt ny station og at de fire privatbaner skulle indføres til denne. Dette blev yderligere aktuelt, da Tørringbanen og Bryrupbanen begge var i gang med planer om at gå fra smalspor og over til normalspor.

Om de særlige problemer med HOJ henvises til tidligere artikler i SIGNALPOSTEN.

Og i alle disse år med de mange forskellige planer og ideer måtte personale og rejssende døje med de næsten umulige forhold på den gamle station - hvilken tålmodighed!

I 1922 var alt klart. Alle parter havde tiltrådt forslag og planer og senere på året - i august - blev man på næsten alle punkter enige med besigtigelses- og ekspropriationskommissionen om stationsflytningen. Efter det vi tidligere har berettet om sagen er al den enighed næsten alt for meget af det gode. Tørring- og Bryrupbanerne skulle yde et nærmere fastsat beløb én gang for alle for at blive optaget på den nye station. Men også Horsens by ydede sin del til sagen. Den afgav de nødvendige arealer,

ca. 24,5 ha, til udflytningen gratis. Til gengæld fik byen overladt de gamle arealer med tilhørende bygninger uden beregning - på nær et stykke på ca. 1400 m², som skulle bruges af Post- og Telegrafvæsnet. Horsens gav yderligere 1 mio kr. i tilskud, som skulle betales i afdrag med 100.000 kr. årligt, men først fra det tidspunkt, da stationen var helt færdig.

I forbindelse med den stadig stigende trafik var man adskillige steder rundt om i landet i gang med at anlægge 2. spor på mange strækninger. Dette arbejde foregik både på Sjælland og i Jylland. Det kan her nævnes, at man i 1922 var kommet temmelig langt med anlæg af 2. spor på strækningen Fredericia-Daugaard. Fra Hasselager mod syd var arbejdet også godt igang, idet man havde indledt de forberedende arbejder, som man var kommet ret langt med. Det er ikke svært at forestille sig, at det kun ville give yderligere besvær på den i forvejen hårdt belastede gamle station i Horsens, hvis man også her skulle skaffe plads til et kommende 2. spor i nær fremtid. Det kom altså godt tilpas, at udflytningen af stationen endelig var vedtaget.

I slutningen af 1922 gik man så i gang med opmåling og udstikningen af den nye station, og da vinterperioden i 1923's begyndelse var så nogenlunde overstået, kom der rigtig gang i arbejdet. Det var selvfølgelig de store jordarbej-



Horsens nye banegård, på indvielsesdagen i 1929. (Arkiv: Lars Rimmen Nielsen)

der og i tilknytning hertil de forskellige broarbejder, der stod først på programmet. Disse arbejder var ret omfattende og fortsatte i de kommende år. I starten havde man vanskeligt ved at forstå, at der her skulle ligge en banegård, fordi høje jordbunker og dybe udgravninger gjorde det hele temmelig uoverskueligt.

Også for privatbanerne havde dette arbejde indflydelse. I 1924 blev f.eks. Juelsmindebansens spor ved denne banes indkørsel til Horsens forlagt på ikke mindre end 1,4 km, men disse forhold vil vi vende tilbage til senere.

Umiddelbart kunne man jo synes, at det var et stort projekt man her var gået i gang med, hvad det efter de stedlige forhold vel også var, men set i relation til de øvrige arbejder DSB udførte på dette tidspunkt rundt om i landet, virker anlægget i Horsens knapt så stort. Man var ved at anlægge - og var kommet temmelig langt - den Midtsjællandske bane, bygning af en godsbanegård i Århus, samt ret store arbejder i København med bl.a. anlæg af Godsforbindelsesbanen og Lersøen og på Nykøbing Mors var man i gang med anlæg af en ny bane, der dog aldrig blev fuldført. Hertil kommer ombygning og udvidelse af en række stationer (Ringsted, Kolding, Vejle, Struer, Padborg) og som rosinen i pølseenden: forarbejdet på Lillebæltsbroen var begyndt. Det vil selvfølgelig gå for vidt her at komme nærmere ind på disse anlæg, da det jo er Horsens det her drejer sig om; men som det kan ses udfoldedes der temmelig stor aktivitet mange steder med diverse arbejder for statsbanerne.

I de følgende år går arbejdet i Horsens støt videre, og ganske småt begynder arbejdet at tage mere form, så man lidt efter lidt kan se, hvad sagen drejer sig om. Broarbejderne, der skal skille vej- og jernbanetrafikken fra hinanden, skridder godt frem. I begyndelsen af 1928 er så endelig jord- og broarbejderne færdige, hvilket forøvrigt også gælder den projekterede perrontunnel. Man er godt i gang med at bygge perroner og de kommende bygninger begynder at titte frem. I det efterfølgende år begynder det at ligne en station. Bygningerne er omtrent færdige; det drejer sig om hovedbygningen, varehus, toldkammerhus, to bygninger, der indeholder ventesale og to remiser, én for DSB og én for Juelsmindebanen, er også næsten færdige. Det der får det hele til at ligne en ba-

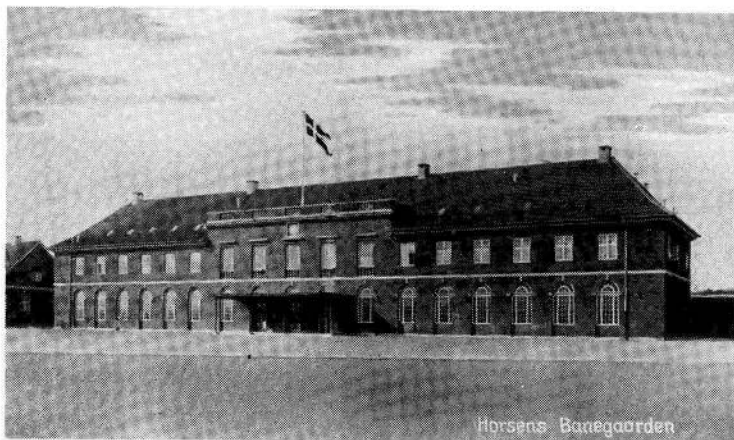
negård er, at man nu også kan se ud over perroner, hvor endda perrontagene er færdige, og vel nok det mest afgørende et udstrakt spornet. Men også læsseveje, kloak-, vand- og belysningsanlæggene er omtrent fuldførte. Man var nu i fuld gang med at montere sikringsanlæggene og i begyndelsen af 1929 var også telefon- og telegrafanlæggene færdige. Nogle af disse bygninger og anlæg vil vi vende tilbage til.

Det egentlige anlæg af den nye Horsens station medførte indirekte på andre områder store arbejder, idet det selvfølgelig var nødvendigt at foretage omfattende skridt til at få den eksisterende banestrækning koblet til den nye station. Man havde nu etableret dobbeltspor fra Vejle til Horsens, og da den nye banegård var flyttet ca. 400 m mod vest, var det nødvendigt at ændre kurveforholdene i begge ender af stationen. De største ændringer fandt vel nok sted ved indkørslen fra Vejle. For at opnå den nødvendige længde af sporene på stationspladsen og kurveforhold der var acceptable, måtte man flytte den oprindelige banestrækning ca. 200 m mod syd, hvilket bevirkede, at man med kurver på ca. 500 og 700 m radius kunne køre ind på stationen. Det viste sig dog gennem årene ikke at være så ideelt som ventet, idet disse kurver trods alt var for snævre. For at opnå nogenlunde acceptable kurveforhold måtte man forlægge banen på en strækning af 3,8 km, hvilket igen medførte, at Juelsmindebansens spor på ikke mindre end 1200 m - som tidligere nævnt - også måtte flyttes. Ligesom før kom privatbanen til at løbe parallelt med "Storebror" godt 1 km før den nåede Horsens. Før havde HJJ kun løbet parallelt med statsbanen de sidste 400 m. I bløde

kurver - ca. 1000 og 1400 m - passerede banen forbi hovedbygningen og videre mod nord. Mod Tvingstrup blev den nye banestrækning tilsluttet den eksisterende næsten hvor banen skar landevejen mellem Horsens og Silkeborg, ca. 1,5 km uden for stationen.

For Odderbanens vedkommende kom den som hidtil til at løbe parallelt med havnesporet. Efter skæring med Sønderbrogade føres de to spor i et stort S ind over det gamle stationsterræn og fra øst går de så ind til den nye station. Her er der lavet en temmelig kort perron tæt ved hovedbygningen med en perronhøjde på kun 26 cm, hvilket oprindeligt også gjaldt de øvrige tre privatbaner. Perronhøjden for DSB var den dengang normale højde 55 cm. Havnebanen fortsætter stadig parallelt med HOJ-sporet og ender i et rangerhoved. For at lette Odderbanen ved tilbagekørsel til havnestationen, benyttede denne bane rangersporet som omløbsspor, hvis maskinen skulle vendes på en drejeskive, der var anlagt i forlængelse af Odderbanens perronspor. Nær det før nævnte rangerhoved lå HJJ-sporet på den østlige side af perron 2. Det vestlige spor var forøvrigt overhalingsspor for såvel nord- som sydkørende DSB tog. Først senere fik man et yderligere overhalingsspor, som der i forvejen var beregnet plads til.

Igen lidt tilbage til HJJ. Denne banes depotspor var anbragt i den sydlige ende af stationen øst for DSB sporene. HJJ havde til rådighed en 10,9 m drejeskive. De der har fulgt med i SIGNALPOSTENS artikelserie om HOJ erindrer måske alt det vrøvl, der var med denne banes ønske om at blive optaget fuldt ud på hovedstationen, altså DSB. I første omgang løb disse planer jo ud i sandet,



Horsens nye banegård, fra forpladsen.
(Arkiv: SP)

men tegn i sol og måne gjorde, at statsbanerne alligevel sørgede for at der var plads til både remise og depotspor for denne bane, tæt på HJJs område, hvis den alligevel fik fuld optagelse på DSBs station, men der gik rigtignok en del år før dette skete.

HV og HBS blev med hver sit parallelltløbende spor, der nu var blevet normalsporet efter tiden som smalsporede var opført, der nær Silkeborg landevej løb langs statsbanesporene fra nord ind til Horsens på denne stations vestligste personside. Disse to baners tog holdt begge på perron 4, altså på vestsiden af denne perron. Hvordan kunne dette lade sig gøre, når disse baner hver havde sit spor? Det klarede man ved at lade HBS benytte den nordlige del af perronen, medens HV benyttede den sydlige del. Denne sydlige del havde man gjort en sporbredde bredere og så kom pengene til at passe. Det bør vel nævnes her, at den østlige side af perron 4 var beregnet til de gennemgående tog mod syd. Det tilsvarende for tog mod nord var lagt langs perron 3. I den sydlige ende af stationen på vestsiden kom de to privatbaners kulgård, remise og nødvendige depotspor til at ligge. For de to baners benyttelse af Horsens station var der udfærdiget en helt lille bog med regler og betingelser; man havde taget omtrent alle muligheder i betragtning, hvis tvivlstilfælde skulle opstå. Det vil selvfølgelig her komme for vidt at gå i detaljer med denne overenskomst. Kortfattet kan det siges, at de to privatbaner, HV og HBS, der på grund af smalsporet ikke havde haft så nær

kontakt med DSB som nu, hvor samme sporvidde brugtes, bevirkede, at dette regelsæt blev udformet og som altså i korthed gik ud på, at anlægsudgifterne til de anlæg, der specielt var beregnet for de to privatbaner blev bekostet af disse selv, medens de anlæg, der var fælles for DSB på den ene side og HV og HBS på den anden blev betalt af de to privatbaner med et særligt fastsat tilskud.

Nu kunne man tro at de to private baner selv udførte det arbejde, der vedkom dem selv alene, men det var nu ikke tilfældet. Statsbanerne udførte den største del af privatbanernes anlæg, som betalte ca. 750.000 kr. for disse arbejder. De faste årlige udgifter for at være med på statsbanestationen skulle betales med 11.000 kr. Dette beløb var pristalsreguleret. En særlig passus omhandlede vedligeholdelsen af broen, der førte landevejen fra Horsens til Silkeborg over både privatbanernes og DSBs spor. Her skulle de to privatbaner til enhver tid betale halvdelen af de udgifter som vedligeholdelsen af broen kostede. Hvis broen bevisligt var blevet beskadiget af lokomotivvrog skulle privatbanerne kun betale en ottendedel. Her var altså taget hensyn til at DSB havde en langt tættere trafik end de to andre baner. Et væsentligt punkt må vel siges at være den klausul, som giver de to privatbaner medafbenyttelsesret - dette ikke helt mundrette ord bruges! - til statsbanernes hovedbygning, varehus, læssespor, læsseveje, ramper, kran, brovægt og vognvaskeanlæg. Hvis man benytter disse anlæg er man pligtig til at, som det hedder: "at lyde

Stationsbestyrerens Ordre og Anvisninger".

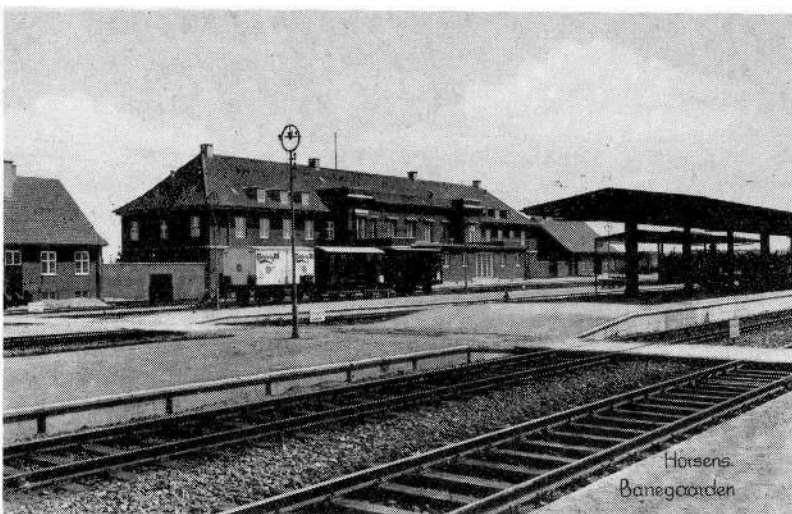
Til slut en enkelt ting mere der vedrører privatbaner. DSB har igennem årene haft problemer andre steder i landet med hensyn til disse baners materiel. Mange privatbaner havde jo meget let materiel, hvilket igen havde til følge, at dette ofte blev beskadiget, når man rangerede rundt om på statsbanestationerne. Adskillige gange måtte DSB betale erstatning for sådant letbyggede vogne, der ikke rigtig kunne tåle "storebroders" rangering. Dette forhold har man taget højde for i Horsens, selv om det vel ikke her har været særligt aktuelt, fordi HV og HBS - stadig som følge af overgangen til normalspor - havde fået et efter privatbaneforhold godt og stærkt materiel, men i hvert fald gælder man sig ved at forlange, at de to privatbaners materiel i enhver henseende skal være bygget stærkt nok til at kunne tåle befording og rangering sammen med statsbanernes materiel. Nok om det! Vi vil nu gå over til en nærmere beskrivelse af de enkelte anlæg på Horsens station.

J.G.

(Artiklen fortsættes i næste nummer - forhåbentlig! RED.)

NYBODER HOBBY meddeler, at følgende HO-nyheder er kommet frem:

Boggiesider til 5-akslet MO (kr. 48,-),
Røgkammerdør til C og K (kr. 9,-),
Flettnerventiler, 4 stk. (kr. 11,50),
Bogge med kobling, 3 meter (kr. 37,-),
Cylinderblok til litra F (kr. 28,50),
Kurvepuffer i metal, 4 stk. (kr. 18,-),
Dom, oval (kr. 11,50)
Skorsten til C, HS, F, R, D, C og K (kr. 11,50)
Banerømmer (kr. 10,-).
Senere vil fremkomme nye motortyper, gearboxe, motorboggier m.m.
Nyt hovedkatalog med over 2000 løsdeler er under udarbejdelse.
Ved bestilling på giro skal tillægges kr. 5,- til porto. Gironummeret er 1 05 49 02 og adressen: Kronprinsesse-gade 51, 1306 København K.



Horsens nye banegård. Postkort. (Arkiv: JG)

FRA PIONERTIDEN

- uddrag af en slægtsbog af E. Paludan.

Udgangspunktet har været en ikke-fagmands kombination af jernbanehistorisk og slægtshistorisk interesse for en markant skikkelse, der tilhørte første generation af ledere under opbygningen af den slesvigske og jyske jernbaneadministration, - blev den første danske leder af det store, jyske, stadig levende industriforetagende Scandia i Randers, - og blev stamfader til den danske gren af slægten: Gustav Adolf Frederik Ludvig Conrau.

Flensborg

Da visse hovedpersoner i slægten havde nær tilknytning til denne by, kan der være grund til kort at opridse byens situation i 1. halvdel af det 19. århundrede:

I løbet af det 18. århundrede havde byens driftige købmandsstand med handels- og rederivirksomhed placeret byen som den betydeligste handels- og søfartsby mellem Hamborg og København, - bl.a. byggende på trampfart i Middelhavet og en næsten monopolagtig beherskelse af forsyninger til det norske marked. Dette spoleredes ganske af det danske engagement i Napoleon-krigene. Store dele af byens handelsflåde og kapital gik tabt ved krigshandlinger og statsbankerot, og ved Kiel-freden i 1814 berøvedes man det norske marked.

Købmandshusene gav dog ikke op, men satte alt ind på at genopbygge flåden og skabe et andet marked. Her kom det tilpas, at Dansk Vestindien blev åbnet for fri handel i 1815, og der udvikledes i 1820'erne og 1830'erne en betydelig trafik med levnedsmidler fra byens opland til St. Thomas og St. Croix, hvor man opkøbte sukker, rom og andre produkter, der hjemførtes til videre forarbejdning (sukkerraffinaderier) og salg i Danmark og Østersølandene.

3-års krigen i 1848-50 viste Flensborgerne som overvejende dansksindede - i modsætning til f.eks. byen Slesvig, - men gav naturligvis afbræk og en del politisk uenighed. Da jernbane-feberen begyndte at brænde her som i alle andre egne af Vesteuropa, var man f.eks. ikke

enige om, hvorvidt man ønskede det nye instrument benyttet til at styrke forbindelsen med Hamborg - eller netop til at forhindre den. Skulle Flensborg orientere sig mod syd (Jylland spillede endnu ingen større rolle i planerne), - eller skulle man etablere en øst-vest linie mellem Østersøen og de oversøiske områder (for derved f.eks. at undgå Øresundstolden)?

Det sidste synspunkt sejrede for så vidt som den i 1854 åbnede sydslesvigske jernbane anlagdes mellem Flensborg og vestkysthavnene Husum og Tønning, idet stærke hjemlige og engelske kræfter dermed håbede at etablere en ny handelsrute med lave transit-omkostninger. De engelske jernbane-byggere og -administratorer kom til at præge byen. Der udbyggede havnefaciliteterne i begge ender af banen, og skabte megen aktivitet i Flensborg omkring den "engelske" banegård (som var tegnet af Thorvaldsen-museets arkitekt, Gottlieb Bindesbøll). Men allerede 1857 faldt hammeren igen: Sundtolden ophævedes, og en økonomisk verdenskrise indtrådte, - begge dele bevirkede et nyt tilbageslag for Flensborg. Banen hvilede nu på ændrede forudsætninger, og man måtte snarest igang med at tilbygge en strækning til Slesvig-Rendsborg, hvorved man var inde på det europæiske net. Samtidig startede de engelske entreprenører på opbygning af det norske jyske jernbanenet, og det voksende nationale pres mod de dansksindede gjorde det let at rekruttere sydslesvigske jernbanefolk til hurtigt avancement på de nye stationer, - i en sådan grad, at det prægede hele den første generation af dansk jernbaneledelse. En af dem, der opgav Flensborg, da den første jyske strækning Århus-Randers åbnede i 1862, var Gustav Conrau, - en anden var hans hidtidige og kommende ældre kollega og overordnede, Frederik Møller, der senere giftede sig med hans søster, Emma.

Frederik Møller, født 27/10 1828 i Gram eller Københoved/Skrave, død 12/5 1913 i Århus, - søn af Frederik M. og Lene Bennetsen, Skodborg.

Frederik Møller, der senere blev en af DSB's topfigurer (trafikchef for Jylland-Fyn), havde i sin ungdom været på

et af de første hold på Rødding højskole og meldte sig som frivillig i 1848. Senere blev han ansat ved det slesvigske gen-darmeri, og kom derfra til den i 1854 åbnede sydslesvigske jernbane, - først som overkonduktør, og fra 1857 som stationsforstander i Flensborg. En af hans medarbejdere dér og senere i Jylland var hans senere svoger, Gustav Conrau. Begge flyttede til Århus i sommeren 1862 ved åbningen af strækningen Århus-Randers. Møller blev driftsinspektør, senere overdriftsinspektør og endelig i 1892 trafikchef indtil afsked i 1896. Bortset fra en kort periode i Odense (1868) forblev han i Århus fra 1862 og til sin død i 1913.

Møller var frimurer i St. Andreas-ordenen. Endvidere var han biavler og valgtes i 1893 til formand ved dannelsen af en kreds af Dansk Biavlerforening. Ved afskeden fra DSB den 30/4 1896 udnævntes han til Kommandør af Dannebrog. Der holdtes en festmiddag på paviljonen i Riis Skov med taler og overlevering af et maleri, "Udsigt fra havbakkerne i Marselisborg Skov" af maleren Andr. Fritz.

Han havde i sine 42 år ved jernbanerne gjort udviklingen med fra de første spadestik i Slesvig og Jylland, hvor man måtte lære englænderne kunsten af, indtil et landsomfattende net med pålidelig og relativ hurtig trafik var etableret. For denne udvikling havde han en væsentlig del af æren i det jysk-fynske område og havde også herunder en del oplevelser.

Englænderne havde deres egen måde at drive virksomhed på. Det fortælles, at Møller ved forfremmelsen fra stationsforstander i Flensborg til at være den første driftsinspektør i Jylland udbad sig instrukser for det nye embede. "Instructions!" svarede John Louth, der var øverste leder, "I can only say, do your best!".

Indvielsen af den første norske jyske strækning i 1862 mellem Århus og Randers skete under meget festlige former, og de to byer stod på den anden ende. Møller havde ansvaret for arrangementet, herunder indvielsestoget med Frederik VII og grevinde Danner, mens Conrau regerede på Århus station og gav afgangssignal. Et stykke uden for Langå blev der stuk-

ket et rødt flag ud fra kongevognen. Toget standsede brat, og driftsinspektør Møller løb hen og spurgte, hvad majestæten ønskede. - "Min kone og jeg ønsker gerne at se egnen her ved Gudenå", sagde kongen "og derfor må I ikke køre så hurtigt". Så måtte farten sættes ned.

Da krigen i 1864 trak op gennem Jylland, medførte det store omvæltninger for jernbanerne. Hærens overkommando overtog den øverste ledelse ved kontrolingeniøren, kaptajn Niels Holst (senere DSB's første generaldirektør). Fra jernbanernes side deltog driftsinspektør Møller. Da tyskerne nåede til Langå, sprængte de den nye jernbanebro over Gudenå, så der måtte gennemføres færgefart mellem to trætrapper, bygget ned ad de to jernbanedæmninger. Det var var en meget besværlig overførsel af passagerer og gods, nu under den tyske kommandos ledelse. - Overfarten blev brugt til der efter fredsslutningen var anbragt en interimistisk træbro. Straks efter freden blev den endog passeret af Kong Christian IX med følge. Ved den lejlighed fik Møller Sølvkorset (Dannebrogsmænd). Senere blev han Ridder af Dannebrog og som nævnt Kommandør ved sin afsked.

Gustav Adolf Frederik Ludvig Conrau (G.C.), født 12/5 1837 i Flensborg/St. Nicolai, død 16/5 1908 i København (Rovsings klinik), - søn af købmand og supercargo Christian Frederik C. og Henriette Joost, Flensborg. Gift 21/3 1861 i Flensborg med Gesche Ernestine Lorenzen, f. 9/8 1840 i Nordfriesland, død 5/6 1908 på Dyrehaugegaard ved Nyborg.

Flensborg (maj 1837 - august 1862):

Skønt G.C. blev faderløs inden han fyldte 3 år, har hans opvækst sikkert været præget af det miljø, som faderen har bevæget sig i, og som også moderen var tilknyttet fra sit hjem og sit første ægteskab: handel, søfart, den nye tids muligheder. Selvom konjunkturerne gik op og ned, må Flensborg på den tid have været fuld af eventyr og opbyggelse for en dreng med et vågent sind.

Endnu da han gik i sit 8. år, havde han sine 4 ældre hel- og halvsøskende omkring sig i hjemmet midt i byen, foruden moderen Henriettes samlende skikkelse. Men i de følgende år, mens han sled sig gennem hoved-borgerskolen, flyttede de

4 antagelig alle hjemmefra. Hans 2 helbrødre, Herman og Toot, gik til søs, og hvor meget mere han så til dem, ved vi ikke - næppe meget. Hans søster, Emma, blev gift, men blev i byen, og flyttede antagelig hjem igen med sin lille dreng, da hendes mand tog til Australien. De to søskende forblev livet igennem på flere måder nært knyttet til hinanden, omend hans omtale de senere år af "die liebe Emma" godt kunne have et ironisk anstrøg.

Med Flensborgs hoved-borgerskole afsluttede G.C. sit livs teoretiske uddannelse og gik løs på det praktiske liv. Planerne om anlæggelse af en jernbane fra Flensborg til vestkysten var under fuld udfoldelse, og banen indviedes i oktober 1854, da G.C. var 17½ år. Han har på eget eller familiens initiativ været til ansættelsessamtale hos selskabets "general manager", englænderen John Louth. En sådan samtale gik for Louth hovedsagelig ud på at få fastslået, om manden kunne tale engelsk og ellers så fornuftig ud.

G.C. blev ansat som elev i 1854 ved "det engelske kontor", i 1855 benævnes han som skriver og i 1861 som telegrafist. Banen var efter knap et år uden intern kommunikation blevet udstyret med Wheatstone-telegrafapparater, hvorved trafikken kunne styres fra Flensborg. Under betegnelsen "telegrafist" kan der derfor godt have skjult sig en trafiklederfunktion. I al fald ansås G.C. i 1862 for tilstrækkelig erfaren til at blive flyttet til Århus som byens første stationsforstander.

Århus (september 1862 - januar 1869):

Det verdensomspændende engelske jernbane-entreprenør-firma Peto, Brassey & Betts, der havde bygget den sydslesvigske jernbane, havde også af den danske regering fået i koncession at anlægge og drive jernbaner i Nørrejylland, og i sommeren 1862 var den første strækning: Århus-Langå-Randers færdig til indvielse. Her, som i Sydslesvig, var den engelske indflydelse stor, også rent sprogligt, idet også de nørrejske strækninger indtil 1867 blev ledet fra Flensborg af den engelske "general manager" John Louth, og baneanlægningen stod under ledelse af overingeniør Frederick Rowan.

Til den nye stræknings stationer skulle bruges 8 forvaltere (stationsforstandere). Der var stor interesse for at opnå "funktionær-stilling", men jern-

banerfaring fandtes jo ikke i Jylland. Derfor blev de 4 vigtigste besat med folk fra den sydslesvigske jernbane, og G.C. tiltrådte i Århus den 1/9 1862.

Fruen var nedkommet 14 dage før med barn nr. 2, og det blev døbt i oktober i Flensborg. Det må derfor formodes, at familien først er blevet samlet i Århus sidst på året.

Det var i mange betydninger et banebrydende arbejde at etablere og praktisere en pålidelig kørsel i et hidtil baneløst land og med datidens kommunikationsmidler. Man stillede den gang urene efter lokal tid inden for hver landsdel, hvilket f.eks. betød, at København var ca. 10 minutter foran Århus. Men det nye "væsen" brugte landstid (=Københavns-tid), hvilket betød, at århusianerne altid kom for sent til toget og klagede til den nye stationsforstander over, at de var draget forgæves den lange vej ud forbi Søren Frich's nye smedie (ved nuværende Regina-kryds) og over markerne til den nye bane-gård.

Men først og fremmest kom både G.C. og hans overordnede og senere svoger driftsinspektør Fr. Møller i ilden under krigen i 1864, hvor de alt efter som krigen bølgede frem og tilbage skulle stå til rådighed og skaffe transportkapacitet for de danske og tyske styrker. Det var ganske vist ikke svært at skaffe jernbanekyndigt personale nu, for en del dansksindede assistenter fra den sydslesvigske bane var fulgt med de danske styrker op gennem Jylland og stillede sig til rådighed, men de var mere optaget af at drille og genere tyskerne med falske opslag, ukvemsord på murene og sabotage, så de på et vist tidspunkt måtte melde til Conrau, at nu gik de under jorden.

I 1867 overtog staten de jysk-fynske baner fra det nu krakkede engelske entreprenørfirma, og i 1869 blev Møller overdriftsinspektør for hele området, hvorved Conrau rykkede op som driftsinspektør for de nordjyske strækninger, med sæde i Viborg.

I Århus fødtes barn nr. 3-6, hvoraf ét døde som barn.

Dampskibet "Hammer":

Den 20. maj 1865 bragte Aarhus Stiftstidende følgende notits: "Efter hvad vi erfare, har Stationsforvalter ved den herværende Jernbane, Hr. Conrau tilkøbt sig Dampskibet "Hammer" og agter at lade Skibet under Navnet "Nordfriesland", ført af Capt. Lind, op-

tage regelmæssige Farter mellem Husum og Nordsøbadene Vykh og Sild".

Dette hjuldampskib, der var af størrelsesordenen 100 BRT og ca. 45 m langt - altså et ret lille skib - havde hidtil haft følgende historie:

Bygget i 1857 i Newcastle og leveret til dampskibsselskabet for Slesvigs Vestkyst, Husum, til rutefart mellem Højer, Husum og de nordfriesiske øer, under kaptajn C.C. Lind. I 1862 var skibet under samme rederi og kaptajn, og samme navn, "Hammer". I disse år var der i Nordfriesland en kendt - og blandt de dansk-sindede meget populær skikkelse, kaptajnløjtnant og toldinspektør, O.C. Hammer, en dygtig og viljestærk mand, der i 1848-50 havde været en glimrende forsvarer af de nordfriesiske øer og hele den slesvigske vestkyst. Selvom der ikke foreligger egentlige tegn derpå, er det en nærliggende tanke, at han har været primus motor ved dannelsen af det nævnte rederi og bestillingen af skibet.

I 1864 lå skibet i en lang periode oplagt i Husum, først på grund af is, senere med demonteret maskine på grund af krigen (på initiativ af Hammer, der igen ledede et energisk forsvar af øerne). I ventetiden gik kaptajn Lind i tjeneste hos Hammer, som flere gange forsøgte at nyttiggøre skibet på dansk side, men forgæves.

Efter krigens ophør overførtes skibet til et A/S i Flensborg ved skibsreder Louth, - sikkert den tidligere omtalte englænder John Louth, der i egenskab af "general manager" for banerne i Slesvig og Jylland var Conraus øverste chef.

Bekendtskabet med Louth har vel været baggrunden for, at Conrau i foråret 1865 overtog eller indgik i rederiet. Avisomtalen antyder, at skibet endnu ikke var kommet i fart, men nu skulle det være, og da dets traditionelle fartområde nu var tysk, gik det udpræget dansk-venlige navn ikke mere an. Derfor fik skibet nyt navn, "Nordfriesland", og rederiet fik - at dømme efter kontorflaget - samme navn.

At kontorflaget er kendt skyldes et maleri af skibet, malet i 1866. Maleriet befinder sig på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, hvortil det ved museets jubilæum i 1965 (50 år) kom som gave fra Tåsinge Skipperhjem og Folkemindesamling. Bag på billedrammen læses med svag blyantsskrift: Hr. Hans Conrau, Nyborg, - altså må det formodes, at billedet har været i familiens eje.

Mens maleriet altså har forladt familien, findes der stadig en model, der er uden tidsangivelse, men bærer navnet "Nord-Friesland". Modellen er uden hjul og hjulkasser, men også uden skrue.

Conrau skilte sig igen af med skibet i 1869 eller senest 1872, hvor det registreres solgt for 10.000 Rigsbankdaler til rederiet A/S "Hanherred" i Ålborg og nu bærende navnet "Hanherred". Allerede i 1873 kom skibet til København under navnet "Roar", og i 1874 tilbage til Husum.

Viborg (februar 1869 - marts 1873).

Der foreligger ikke mange oplysninger om familiens liv eller Conraus tjeneste som trafikinspektør i Viborg, udover at barn nr. 7, 8 og antagelig 9 fødtes her, hvoraf kun nr. 7 overlevede de første år.

Udover familien var der 3 tjenestepiger. Som det var tilfældet i Århus, har det sikkert også været i Viborg, at tjenestekontoret lå i banegårdsbygningen, og vi kan derfor ikke dvæle ved nogen af stederne, thi de gamle bygninger er for længst erstattet af nye - i Viborg endda på et helt andet sted. Derimod kendes familiens bolig, idet man af en fuldmægtig Hjorth lejede St. Mogensgade 29, Karnapgården.

Karnapgården er en af Viborgs kendte ejendomme, der i årenes løb har været beboet af en række af byens kendte borgere, f.eks. den formodede bygherre, embedslægen Christen Skytte, der i 1638 kom til byen fra Ålborg, - senere blev den bispegård for Henrik Gerner. Gården er bygget i 1640'erne af materialer fra byens mange nedlagte katolske kirker.

I 1869 overtog Conrau på sin kones vegne hendes ved arv tilfaldne fideicommis (betroet formue) i Nordfriesland. Det gav sig ikke umiddelbart udslag i ejendoms køb eller lignende i Viborg, men var vel medvirkende til, at han i 1876 var i stand til at opfylde betingelsen for at blive direktør for Scandia, nemlig at være i besiddelse af kr. 10.000 i selskabets aktier, - samt at han i 1881 købte Dyrehaugegaard ved Nyborg, hvor han senere tilbragte sit otium.

Fredericia (april 1873 - juli 1876):

Conrau skriver i sit "Levnetsløb": 1873 forflyttedes jeg som Driftsinspecteur paa derom af Directeuren for de danske

Statsbaner fremsat Ønske og Indstilling til Ministeriet - til første Section, Strækningen Skanderborg - Vamdrup og Dronning Louises Bane, Nyborg - Striib".

Heller ikke i Fredericia-tiden foreligger der oplysninger om familiens forhold udover, at barn nr. 10 kom til verden her.

Conrau var nu en trænet jernbane-tjenestemand med et stort ansvarsområde, der f.eks. også kunne omfatte sædeligheden på stationerne, som det ses af følgende skrivelse til Middelfart station den 9/12 1875 "Restaurationens opvartningspiger har tidligere givet mig Anledning til at maatte foreholde hende det Upassende i sin Opførsel i Venteværelset, og at paalægge Stationen at holde strengere Tilsyn med hende.

Efter Stationens Indberetning af Dags Dato driver hun sin Uanstændighed saa vidt, at hun endogsaa bruger Ventesalen dertil. Stationen vil ret vide at bevise Rigtigheden af denne Indberetning og i saa Fald forbyde Pigen oftere at opholde sig som Opvartningspige i Ventesalen.

Restaurateuren vil have at sørge for anstændig Betjening overfor de Reisende og de Ansatte, og anmodes Stationen at lade ham paategne denne Skrivelse, som derefter bedes remitteret".

Conrau havde naturligvis også korrespondance med sin overordnede, overdriftsinspektør Fr. Møller i Århus, der nu også var blevet hans svoger, - f.eks. om personalet. En assistent, der ikke vil have 10-11 timers tjeneste, anmoder han om at få forflyttet fra Lunderskov, thi "saadanne Svæklinge kan jeg ikke bruge paa min Sektion!". - Forvalteren i Taulov havde 21 timers tjeneste, og til ham beder Conrau om assistance, "thi han er nu en ældre Mand". (Meddelt af Conraus senere efterfølger i embedet, trafikinspektør F. Degener).

For en jernbanemand af Conraus niveau var det naturligvis ikke ubekendt, at der i Randers var en jernbanevognfabrik (endnu ikke benævnt Scandia). Han har vel endda haft forhandlinger med dens ejer, englænderen William Rowan, om passage af nye vogne til strækninger på øerne. Herunder kan Conrau være kommet med den bemærkning, der udløste Rowans brev den 16/3 1876:

"My dear Sir

You spoke the other day of the possibility of my getting you something to do. I could offer you a good place, inde-

pendent and for life if you were inclined to leave the Ry service ..."

Det fremgår derefter af diverse telegrammer og breve, at de to herrer mødtes nogle gange, når Rowan passerede Fredericia, og efterhånden blev enige, så Rowan den 6. juni kunne skrive:

"My dear Sir

I have yours of 3rd inst. & now consider the matter fully settled... If you can enter on your new duties earlier than Sept 1st I shall be glad."

Allerede forinden (nemlig den 1. juni) havde Conrau anset sagen for "fully settled" og ansøgt "det høje Indenrigsministerium om Afsked af Statsbanernes Tjeneste fra den 1.ste August eller fra den 1.ste September dette Aar at regne."

Afskeden blev bevilliget fra 1. august 1876, "ledsaget af en smigrende skriftlig Tilkjendegivelse om pligtro, tjenstivrig og nidkær Tjeneste", som han selv skriver i sit "Levnetsløb". Derefter skulle han have afviklet i Fredericia, hvilket i kopi-bogen giver sig to udslag:

En anmodning til Indenrigsministeriet om, "at det ifølge Bestemmelserne om Alderdomsforsørgelse m.m. for Undertegnede opsparede Beløb maatte blive udbetalt til Undertegnede den 15de September dette Aar.

Underdanigst C. Conrau"

samt et andragende samtidig tilstillet svogeren i Århus og "Høivelbaarne, Herr Etatsraad Holst, Directeur for de danske Statsbaner" om, at der - da familiens og bohavets flytning til Randers først kunne foregå til oktober flyttedag - "indtil da gunstigst maatte forundes mig Benyttelse af mit og de reglementerede Familie-Fripas som hidtil."

Det sidste synes ikke at være lykkedes, idet han den sidste tjenestedag, 1. august, "har den Ære at tilstille Herr Overdriftsinspecteuren (svogeren) de mig i sin Tid tilstillede Fripas for indeværende Aar, nemlig: 1 for de danske Statsbaner, 1 for de holstenske Baner, 1 for de forenede Dampskibsselskab, 1 for den lollandfalterstiske Jernbane."

Hermed endte den del af Conraus karriere, som han fandt det umagen værd at berette om i sit "Levnetsløb", da han 12 år senere på Christian IX's 70-års dag blev benådet med Ridderkorset. Man må dog

nok regne med, at de følgende 18 år i Randers blev den vigtigste og mest krævende periode i hans liv.

Randers (august 1876 - oktober 1894):

Conrau tiltrådte ved Randers Jernbanevogn-Fabrik en af de første dage i august 1876 (navnet Scandia var endnu ikke indført), og familien fulgte efter i løbet af efteråret (hustru, 8 børn og svigermor). - Randers-perioden skulle med sine 18 år blive den længste, og på mange måder også den vigtigste periode i familiens liv og i Conraus karriere. Rowan havde tilbudt ham en årlig gage, der med sine 5.000 kr. + 6% tantieme var ca. en 4-dobling af, hvad statsbanerne havde givet ham i en af de betydeligste poster. Den nye direktørstilling tillod ham - og krævede vel også af ham, at familien levede i standsmæssige omgivelser, og til den ende lejede han 1.salen af ejendommen Vestergade 28.

I en historisk-topografisk beskrivelse af Randers fra 1924 omtales ejendommen således:

"Som en værdig pendent til Håndværkerforeningens stilfulde bygning ligger på gadens modsatte side nr. 28. Det er uden tvivl byens smukkeste ejendom. Den ro, harmoni og balance, der er i denne arkitektur, er så velgørende, at man forundret spørger, hvorfor der ikke er flere bygninger af den art. Den er opført 1855 af branddirektør C.W. Jacobsen (22/9 1805 - 29/2 1877), med murermester Fugl og tømrermester Pott som bygmestre."

Scandia (i store træk byggende på G. Nørregårds jubilæumsbog)

D'herrer Rowan og Conrau var i foråret 1876 blevet enige om følgende memorandum vedrørende "Jutland Company, Randers Works":

"Direktøren gage kr. 5.000 + 6% af dividenden, årligt. Dividende er alt overskud, efter at 5% er betalt på den af fabrikken anvendte kapital, såvel anlæg og maskiner som driftskapital. Det kan i store træk opstilles således:

Anlæg, inclusive 30 jernbanevogne, dampere etc.	350.000
gennemsnitlig driftskapital	250.000

Der afskrives årligt 5% på anlæg. Direktøren forventes at være i besiddelse af kr. 10.000 i selskabets aktiver, så længe han beklæder posten."

Fabrikken havde i en år-række, under forskellige navne, været på engelske hænder, - først jernbane-entreprenørens cheffingeniør Frederick Rowan, senere hans ovennævnte søn, William. Denne ønskede under indtryk af en lavkonjunkturbølge i midten af 1870'erne at omdanne firmaet til et aktieselskab, hvorved det formelt ville blive et dansk selskab. Dette stiftedes 3/11 1876 under navnet SCANDIA. Conrau blev fabriksdirektør og Rowan administrerende direktør, og selskabet fik derfor hovedsæde i dennes lejlighed i Frederiksborggade i København. I bestyrelsen sad bl.a. W. Danchell, der gennem sin mor var beslægtet med Hambro'erne, og som havde været knyttet til jernbanevognfabrikken fra begyndelsen.

Rowan havde taget patent på en type lette damp-motorvogne (dampsporvogne), der skulle befare lokale baner og sporveje. Systemet blev indført i flere lande (Danmark/Hadsundbanen og Gribskovbanen, Rusland, Sverige, Tyskland samt Australien), og der blev fremstillet Rowan'ske dampsporvogne til Berlin, Moskva, Budapest, Stockholm, Wien og Napoli.

Herudover indgik alle slags hestekøretøjer, såvel arbejds- som luksusvogne i produktionen. Mest interesse havde direktør Conrau så afgjort for luksusvognene. Når der kom kunder fra omegnens herregårde indførte han med omhu alle detaljer vedrørende bestillingerne i ordrebogen. Efter øjenvidners beretning var Scandias fine vogne noget af det nydeligste, man kunne se for sine øjne, og når Conrau færdedes på fabrikken, og så de nydelige resultater af arbejdet, kunne han udbrude: "Smukke vogne, smukke vogne!"

Et særligt speciale havde man i stole. Man havde jo snedkere og sadelmagere på fabrikken, og i perioder, hvor der ikke var noget at gøre ved vognbygningen, var det rart at have arbejde til folkene, så de ikke trak bort og var rejst fra byen, når man igen fik store vognordrer. I kataloget omtales stole og sofaer, som gik under betegnelsen Excelsior, og man solgte en del.

Blandt mere mærkelige ting, der er udgået fra Scandia, kan nævnes korset på ligkapellet på Randers kirkegård, efter tegning af arkitekt Uldall.

Rowan havde dog måske spredt sig over for mange initiativer, og kørte træt. Han trådte i 1880 tilbage fra posten som administrerende direktør og

erstattedes af Danchell. Rowan afstod sine sidste aktier i Scandia i 1887 til Conrau, der i hans sted indtrådte i bestyrelsen. Hovedkontoret i København flyttede i 1880 fra Frederiksborggade til Købmagergade, hos firmaet Danchell.

I 1884, på et tidspunkt, hvor man havde mange bryderier og ringe eller intet udbytte, lykkedes det dog Conrau at få udskiftet en fortidig og nedslidt dampmaskine med en ny på 75 hk, og det lykkedes at få tilladelse til at installere den i et nyt kedelhus på den af Randers hospital udlejede grund, som Scandia efterhånden fyldte helt ud med bygninger.

I efteråret 1885 gik Scandia's største långiver, vekselererfirmaet H.P. Hansen jr. i København fallit. Scandia skyldte 518.000 kr. foruden 565.000 kr. til anden side, og truedes derfor med at blive draget med i afgrunden. Rowan havde endnu på dette tidspunkt aktiemajoriteten, og det lykkedes (ham) at opnå aftaler, så man red stormen af, men en sammenligning mellem aktiver og passiver viser, at aktieselskabet i virkeligheden var kaupt og aktierne værdiløse. Direktør Conrau klagede i sin årsberetning over, at ordrene fra 1885 på grund af den voldsomme konkurrence var modtaget til slette priser, og da han i 1887 overtog Rowans sidste aktier, - en post på kr. 227.000, måtte han overdrage dem videre med stemmeret til den øvrige bestyrelse, der havde garanteret for et lån på kr. 150.000 i Randers Discontobank.

På grund af den usikkerhed for fabrikkens fremtid, der lå i, at man byggede på lejet grund (Randers hospital), - at lejemålet kun løb til 1891, og hospitalet var ret utilfreds med den støjende og forurenende nabo, måtte Conrau udfolde megen diplomati for at tage de gnidninger, der opstod, og han havde en heldig virkning på hospitalslederen. Men usikkerheden voksede, og i december 1887 forhørte Conrau sig, om lejemålet kunne forlænges til år 1900. Der kom forhandlinger i gang, - hospitalet havde også ønsker, og man enedes om en ny kontrakt i 1890. Men det var klart for Scandias ledelse, at det ikke i længden lod sig gøre at blive, hvor man var. Man samlede sig om at finde en passende ny placering udenfor byen.

De umiddelbare økonomiske trusler over fabrikken var i slutningen af 1880'erne drevet over. Der kom mange ordrer, især fra statsbanerne, - man

forbedrede hele tiden waggonerne, - men det økonomiske udbytte var og blev problematisk. Krisen og gælden fra 1885 var ikke til at komme ud af. I et forsøg på at redde sig ud af vanskelighederne indgik 3 bestyrelsesmedlemmer, direktør Conrau, jernbaneentreprenør N. Andersen (Hadsundbanen) og administrerende direktør W. Danchell samt den sidste broder grosserer C.H. Danchell den 31/8 1891 et interessentskab med ligelig fordeling (et samarbejde der i modsætning til et aktieselskab forpligter hver deltager ubegrænset over for eventuelle kreditorer). Hensigten var, bl.a. ved et lån i Landmandsbanken på kr. 200.000, at opkøbe samtlige Scandia-aktier til en kurs af ikke over 25, og derefter likvidere selskabet incl. en fabrik i Hamborg, som tilhørte koncernen.

Hamborgfabrikken blev solgt men et endeligt resultat nåede interessentskabet aldrig frem til. I 1893 gik W. Danchell konkurs, og der blev konstateret bedragerier over for Scandia. Conrau overtog posten som administrerende direktør. Man opnåede ikke fuld dækning for bedragerierne, og Conrau sad nu med en overvældende byrde som administrerende direktør og fabriksdirektør i et bedraget selskab, hvis finanser stod slet.

Skønt han endnu kun var i halvtredserne, blev dette for meget. Han solgte sine aktier - sikkert med stort tab - og nedlagde direktørposterne. I en smukt kaligraferet skrivelse, dateret 1. juli 1894, meddeler han dette til selskabets forskellige forretningsforbindelser med tak og venlig hilsen.

Conrau valgte vel datoen den 1. juli til offentliggørelsen af sin beslutning under hensyntagen til, at et kongebesøg på fabrikkens af Christian IX med følge skulle afvikles den 29. juni. - Han havde sikkert allerede tidligere truffet sin beslutning, så meget des mere som andre kræfter (bl.a. den følgende direktør N.P. Bruun) allerede i løbet af foråret havde fået skaffet penge blandt formuende Randers-borgere til en saltvandsindsprøjtning til det betrængte selskab. Randers kunne ikke leve med, at Scandia skulle lukke.

Ved sin afrejse fra byen blev han fejret af borgerne ved en stor festmiddag på Martens Hotel. De mange lovord, der blev talt om ham, - som kom både fra almindelige borgere og matadorer, fra kirken og den konservative klub, og som også omfattede hans familie, -

var ikke bare festlyrik. Han var en meget agtet mand, havde ofte optrådt velgørende, både over for sine egne arbejdere og over for byen i almindelighed.

Ved fabriksjubilæet i 1961 huskedes han endnu af ældre Randers-borgere. Han var altid iført elegante stribede benklæder og høj hat og havde paraplyen i hånden, selv når han gik rundt på fabrikken. Når han var på vej hjem fra klubben om morgenen, kunne det godt falde ham ind med uret i hånden at overvåge, hvem der mødte til tiden. Ikke desto mindre nød han stor agtelse blandt arbejderne. Ved hans afsked sendte de en deputation med et smukt ciseleret drikkehorn med inskription. De følte en særlig taknemmelighed over for ham, fordi han havde hjulpet dem smukt, bl.a. den foregående vinter, da begge fabrikkens kedler var sprunget ved juletid. Conrau mente ikke, at arbejderne kunne tåle tabet ved at "spadsere" under den lange reparation. Han skaffede derfor to store lokomobiler som trækraft. Arbejderne fik deres løn, og Conrau tog tabet.

Som afslutning på afsnittet om Scandia kan det være passende at referere en artikel i "Dansk Jernbaneblad", som ved et mærkeligt tilfælde (eller med vilje?) udkom netop den dag (1/7 1894), hvor Conrau offentliggjorde, at han ville trække sig tilbage. Artiklen var skrevet af godsekspeditor Pærelus i Randers, og er en meget rosende gennemgang af Scandia's status under direktør Conrau. Den nævner ikke med ét ord fabrikkens økonomiske trængsler eller dens rekonstruktion, - ej heller Conraus situation, på vej ud.

Artiklen gennemgår bl.a. de over 2000 Scandia-byggede vogne, der på det tidspunkt var i drift på de danske statsbaner, og nævner det som udtryk for den grundfæstede tillid, fabrikkens produkter nu nød ud over landets grænser, -

"Scandia's Virksomhed er en Ære for Randers og selvfølgelig af stor Betydning for Byen, idet Fabrikken Aaret rundt beskæftiger indtil ca. 300 Mand daglig. - Der er Liv og Fart i Virksomheden paa Scandia, mange Arbejder ere under Udførelse, og meget Arbejde ligger for. --- Det virker derfor oplivende for Tiden at vandre gennem Scandia's mange og store Værksteder og iagttagende de flittige Arbejdere og de mange fortrinligt konstruerede Maskiner.

"Jernbanebladet" omtaler jævnligt fremragende Mænd indenfor Etaten. Ifølge Sagens Natur vil Bladet derimod sjældent faa Lejlighed til at omtale Mænd af Etaten, der have forladt denne og dernæst ere blevne fremragende Mænd ude i Livet i andre Stillinger.

En saadan Exception ligger dog imidlertid netop for her. Direktør Conrau er oprindelig Jernbanemand, og naaede hurtigt frem til den betroede Stilling som Driftsinspektør. Hans senere Virksomhed har yderligere højnet den Anseelse, han vandt ved Statsbanerne. Hr. Conrau, hvem Hs. Maj. Kongen for et Par Aar siden skænkede Ridderkorset, er endnu en Mand i sin bedste Alder, altid Gentleman, en energisk Karakter og lige elskværdig overfor høje som lave. Dertil er han bekendt for at besidde et eminent Kendskab til Indkøb af de ofte enorme Partier af forskellige Materialer der tilflyde Fabrikken fra Udlandet, - alt Egenskaber, der i en væsentlig Grad ere komne Scandia til Gode."

Heroverfor står Nørregårds mere mol-stemte efterrationalisering:

"Uden tvivl havde han søgt at holde sammen på Scandia, så langt hans kræfter rakte, men han havde haft tiderne og omstændighederne imod sig."

Politisk engagement m.m.

Så vidt det kan konstateres var Conrau aldrig politisk aktiv, hverken i landspolitik eller kommunalpolitik. Der er derimod ingen tvivl om, hvor hans sympatier lå. Hans engagement i erhvervslivets højere lag og hans bekendtskab med kongefamilien placerede ham éntydigt i højre side af spektret, i en periode, hvor venstre side udgjordes af landbruget i en nødtvungen alliance med det nye socialdemokrati. - Provisorietiden faldt sammen med sidste halvdel af Conrau's Randers-periode.

Der findes 2 udtryk for hans hældning til højre:

Nørregård skriver i Scandia-bogens kapitel om fagforeningerne:

"At arbejdsforholdene på Scandia endnu ved midten af 1880'erne var rolige, antydes af en annonce, hvor syge arbejdere takker for den hjælp, som de har fået fra direktøren og arbejdskammeraterne.

Først i slutningen af 1880'erne sporedes bevægelse blandt mandskabet. Det tidligste tegn derpå var vel nok begivenhe-

derne omkring lysegildet i efteråret 1887. Direktør Conrau holdt da en tale, der gik ud på, at den man kunne takke for, at fabrikken havde fået de gode statsbaneordrer, var indenrigsminister H.P. Ingerslev. En af arbejderne foreslog derefter, at man skulle sende ministeren et takketelegram, og sådan skete det. Men derefter opstod der en bladpolemik om, hvorledes man lavede telegrammet, og 84 af Scandia's arbejdere følte sig foranlediget til at indrykke en erklæring om, at de ved afsendelsen af telegrammet aldeles ikke havde handlet under tryk. Nogen må derfor have ment det modsatte."

Nørregård fortsætter med at berette om fagforeningernes første angreb på Scandia i begyndelsen af 1890'erne for at komme til at dække dette betydelige område, men først i 1896 kom det afgørende gennembrud for fagbevægelsen på fabrikken.

I Randers Amtsavis' referat af de nørrejske konservative klubbers store fællesmøde i Randers i juni 1890 (hvor ovennævnte H.P. Ingerslev var en af hædersgæsterne) læses følgende:

"Der var Fællesspisning i det nye Ridehus. For Midten af den ene Længdevæg var anbragt en ny og særlig smuk Talerstol, en Foræring til Klubben af Direktør Conrau."

Ved det tidligere nævnte festmåltid 9/10 1894 på Martens Hotel i Randers i anledning af Conraus bortrejse fra byen, var en af festtalerne justitsråd Boldsen, der på den konservative klubs vegne takkede for Conraus velvilje for den konservative sag. Han mindede særlig om det store møde i 1890.

En anden avisomtale kaster et glimt af eventyr over Conrau: "Han har rejst meget og set sig om i fremmede Verdensdele, og han tog ofte paa Langfart i sit eget Skib." (Fra nekrologen i Randers Amtsavis den 18. maj 1908).

Som leder af et firma, der eksporterede rullende materiel også til fremmede verdensdele (f.eks. Australien og New Zealand), har han sikkert foretaget forretningsrejser til sådanne lande, - men sjældent var det dog på det tidspunkt, - og vel endnu mere sjældent at foretage langfarter på sit eget skib. - Det har ikke været muligt at skaffe nærmere belysning af avisens meddelelse, men tanken har nok ikke været Conrau fjern, - han holdt meget af skibe, og han havde i sin

ungdom som nybagt stationsforstander i Århus set den engelske "jernbanekonge" Sir Morton Peto komme sejlene til indvielse af strækningen Århus-Randers på sin dampyacht "The Norseman".

Scandia havde i flere perioder i 1870'erne og 1880'erne eget dampskib, beregnet til at bugsere store pramme med nyt jernbanemateriel, - f.eks. PIONEER og PLUCKY. Muligvis har Conrau af og til rejst på et af disse skibe.

Som omtalt kostede G.C.s afgang fra Scandia ham ikke blot direktørgage, men også et betydeligt tab ved salg af aktierne. Tilbage var efter de foreliggende oplysninger det lille provenue, som aktiesalget trods alt må have givet, de konjunkturbestemte indkomster fra fideicommis'et i Nordfriesland (oprindelig i 1844 skønsmæssigt sat til 2100 Rigsbankdaler årligt), samt afkastet fra Dyrehaugegaard, - d.v.s. forpagtningsafgift minus gælds- og skatteforpligtelser.

Der skulle nok tænkes over tingene, og den dynamiske G.C. tænkte, som det fremgår af følgende, som Nyborg avis skrev ved hans død:

"Conrau var en driftig Mand der ikke godt kunde ligge stille. I 1896-7 udkastede han et stort Projekt, gaaende ud paa at anlægge et Jernskibsværft paa Avernakke (den lille halvø udfor Dyrehaugegaard, som han dagligt så ud over, når hans blik søgte ud over Storebælt). Fra flere Sider blev der vist dette Projekt stor Interesse. Saaledes sendte Flensborg Skibsværft en Repræsentant til Nyborg for at forhandle nærmere om Planens Realisation. Sagen syntes nær ved at gaa i Orden, da der i sidste Øjeblik fra anden Side blev rejst saa megen Modstand, at Flensborg Skibsværft opgav Planen."

Andre jernbanefolk i slægterne Møller og Conrau

Frederik Møller havde en broder, der var stationsforstander i Vemb. 2 af dennes sønner blev også "standere", den ene i Skelde, senere Nørager, senere Ølgod - den anden, Charles, i Herning, senere Løgstør.

Selv havde Frederik M. en søn, Axel Helge Møller, der blev skibsmaskinmester ved Helsingør senere Lillebælt.

Gustav Conrau fik 13 børn, hvoraf 7 blev voksne og 6 fik efterkommere. En søn Helge blev

ingeniør ved forskellige jernbanevognfabrikker i udlandet, og en datter Frieda giftede sig med en cand. polyt. Laurits Bechmann, senere direktør for Scandia.

Kilder

Bohljahn m.fl.: "Die Eisenbahn in Flensburg 1854-1979" (Freiburg 1979),
 Stadtarchiv Flensburg: "Flensburg, Geschichte einer Grenzstadt" (Flensburg 1966),
 Bernhard Jensen: "Da jernbanerne kom til Jylland" (Århus 1962),
 Parbøl: "Jernbaner i krigen 1864" (København 1964),
 H.H. Rambusch: "En gammel jernbanemands erindringer" (København 1916),
 O.C. Hammer: "Vesterhavsoernes forsvar" (København 1865),
 Georg Nørregaard: "Vognfabriken Scandia 1861-1961" (Randers 1961),
 Aarhus Stiftstidende,
 Signalposten,
 Dansk Jernbaneblad.

Billeder

af Gustav Conrau findes ophængt på banegårdene i Århus og Fredericia samt i Scandia's kontorhus. Endvidere gengivelser i "Da jernbanen kom til Jylland", "Danmarks jernbaner", "Jul i Randers 1927" og Scandiabogen.
 Frederik Møller findes ligeledes ophængt i Århus og Fredericia samt er gengivet i "Danmarks jernbaner".

RED. bemærkning: Den artikel, De lige har læst, forekommer måske lidt usædvanlig i forhold til det stof, der iøvrigt bringes i SIGNALPOSTEN.

Jeg har benyttet den fordi jeg synes, at det var interessant at vise, hvordan man også kan finde jernbanehistorie, og Conrau har jo været en for de danske baner betydende person.

Paludan skriver i sit ledsagebrev bl.a.: For nogle år siden arvede jeg via min kone et eksemplar af SCANDIA-bogen og læste deri om hendes oldefar, Gustav Conrau. Jeg fik lyst til at skrive en artikel om ham, og De (=red. Red. bem.) henviste mig til Dancker Jensen, der igen gav mig et par navne, bl.a. trafikinspektør Degener i Fredericia, som også er slægtsforsker. Det blev en historie om slægten Conrau, som er sendt ud til familiens medlemmer.

Så havde familien fået sit, men da der jo også er et stykke jernbanehistorie i det, har jeg klippet i mit manuskript og

klistret stumperne sammen til artiklen.

Min inderste hensigt med forsøget er måske egentlig, at der kunne være læsere, der kunne supplere. Samlermani er jo uhelbredelig!

Måske kunne SIGNALPOSTEN oprette en Hvem forsker hvad-rubrik, med navnelister på personer, der ønsker udveksling af materiale og oplysninger inden for deres særlige interesseområde.

Paludan tilføjer, at han selv ønsker at komme i kontakt med folk, der ved noget om Rowanske vogne i Australien. Hans telefonnummer er (02) 480472.

SIGNALPOSTEN vil gerne prøve at formidle kontakter - så har det interesse blandt vore læsere, så er det bare om at skrive ønskerne ned og sende dem til redaktionens adresse.

Holtrup

LITTERATUR

JERNBANEFÆRGER PÅ ØRESUND OG STRELASUND

af T. Nellemann.
 Udgivet af Dansk Jernbane Klub
 Format 170 x 250 mm, 84 s. ill.
 Pris kr. 68,- (+porto kr. 6,-)
 fra DJKs salgsafdeling.

Bogen omhandler de to færgeoverfarter på Øresund (Helsingør-Halsingborg og København-Malmö) og to ved Rügen (Stralsund-Altetfähr og Wittower Fähre).

Der gives for alle en kort historisk oversigt, materiellet beskrives og driften gennemgås. Endvidere omtales de tilsluttede jernbanestrækninger og deres trafik.

Bogen er rigt illustreret med færgetegninger og gode billeder, men jeg savner dog et kort over Øresundsregionen med angivelse af de i bogen nævnte jernbanelinier og knudepunktstationer (for mig specielt den svenske side, som jeg ikke til daglig går så højt op i!).

Bogen er særdeles læseværdig og rimelig i pris.

Men, men, men: Jeg kan ikke forlige mig med den mangel på respekt for dansk retskrivning, som efterhånden er så almindelig. Det vrimler med stavfejl; der sættes punktum efter m(eter) og t(on) m.v. - og ordene skilles ved linieskift på ganske tilfældig måde.

Kan man dog ikke ofre lidt omhu på dette område? Det er da ikke en morgenavis, det drejer sig om.

I bogen findes et rettelsesark med ca. 30 rettelser, derudover reagerede jeg ved gen-nemlæsningen på yderligere ca. 20 fejl i tekstens bogstavering og én (graverende) i tallene: Fritrumprofilen i Sverige angives til 31,35 m!!! Det giver i hvert fald mig nogen tvivl om de øvrige talangivelsers troværdighed.

Holtrup

PÅ DE GYNGENDE FARLIGE BRÆDDER

af Karl K. Christensen.
 Udgivet af pen-press, Horsens
 Format A 4, 32 s., ill.
 Pris kr. 37,- ved forudbetaling på giro 9 23 48 37, adresse: pen-press, 8700 Horsens, eller ca. 48 kr. i boghandelen.

Undertitlen er: En jernbanemands erindringer 1897-1927, og jernbanemanden er Karl K. Christensen, som havde sit virke på Sjælland i den nævnte årrække som portør, konduktør, togbetjent og sidst pakmester.

Bogen er et uddrag af hans dagbogsoptegnelser, der skildrer forholdene for jernbanefolk dengang. Det gælder den daglige tjeneste, organisationsforhold, boligforhold og meget andet, og der gengives mange episoder - kendte som ukendte.

Det er virkelig interessant læsning og de tilhørende illustrationer (tegninger, fotos og faksimiler) forhøjer udbyttet.

Den kan anbefales på det bedste, og jeg skal tilføje, at man nok skal skynde sig at bestille, for forlaget har ikke ret mange eksemplarer tilbage.

Holtrup

DSB Damplokomotiv litra R.
 Temahefte 2, af Steffen Dresler udg. af UK-modellers forlag.
 Format A 5, 40 sider, ill.
 Pris ikke meddelt.

Heftet indeholder en historisk oversigt, en teknisk beskrivelse af såvel R', R" som tendere. Der er tabeller med tekniske data, hovedændringer, fabr. nr. og udrangeringer, og endelig en oversigt over oprangeringer.

Der er adskillige tegninger og mange gode fotos, men også enkelte uskarpe, der burde være udeladt.

Forlaget lover flere hefter om andre af DSBs trækraftenheder, hvis heftet bliver modtaget i den ånd, det er skrevet i. Jeg vil glæde mig til de næste.

Holtrup

Klubnyt

ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Nu må det vist være OMJKs tur til at komme med et indlæg under KLUBNYT. Det er jo klubbens første indlæg i mange år, så det er blevet forholdsvis langt, men redaktøren finder forhåbentlig en ledig plads til det i bladet. Selv om det er vort første indlæg i umindelige tider, betyder det ikke, at der ikke har stået noget om, eller med forbindelse til, OMJK i SIGNALPOSTENS spalter i den forløbne tid. Dels har der været nogle artikler af Hans Gerner Christiansen om hans modeller, dels var der i nr. 6/74 et jubilæumshefte i anledning af klubbens 25 års jubilæum. Derfor vil jeg tage mig den uhørte frihed at henvise til disse udmærkede artikler, hvis læseren vil vide noget om klubbens anlæg. Har man ikke bladene, kan de lånes på biblioteket.

Nok om det! Lad os komme til sagen. Den største nyhed der er sket i klubben i de senere år må siges at være den, at klubben står over for opbygningen af et helt nyt anlæg. I 1982 rykkede vi ind på 2. sal i det gamle toldkammer, Østre Stationsvej 43, i Odense. Her har klubben fået masser af plads

i lokaler, der omfatter et 310 m² stort anlægslokale, et stort klublokale og et værksted foruden et mindre rum, som bliver bestyrelsens "hule".

I de forløbne år er der lagt et stort arbejde i at gøre lokalerne i stand. Dette arbejde er nu fuldført, og vi er p.t. i gang med detalplanlægningen.

Sporplanens principielle udformning blev vedtaget i efteråret 1983 og omfatter en dobbeltsporet hovedbane, en enkeltsporet sidebane og en privatbane. Hovedbanen tænkes at udgå fra ODENSE, en storbystation med bl.a. fem perronspor, en stor godsbanegård og et maskindepot med otte-ti remisepladser, et antal, der dog kan

udvides hvis det bliver nødvendigt. Fra ODENSE går strækningen gennem LANGESKOV - en typisk landstation, og videre til TOMMERUP, banens største mellemstation med bl.a. tre gennemgående perronspor og et mindre maskindepot. Herfra udgår sidebanen. Næste station efter TOMMERUP er HJULBY, igen en mindre landstation. Den anden endestation er NYBORG, som er af samme kaliber som ODENSE, men som dog kommer til at indeholde et færgeleje med tilhørende færge. Sidebanen, der udgik fra TOMMERUP, har én mellemstation, FRUENS BØGE, en lille station med overhalings- og læssespor. Derefter passerer banen to trinbrætter, LINDVED og SØRUP, før den når



MO-styrevognstog i HJULBY



MT 161 med persontog i gennemskæringen kort før Nyborg

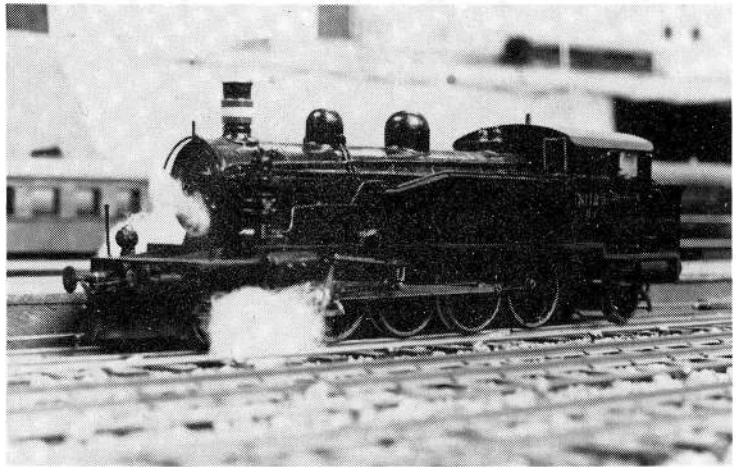
endestationen FÅBORG, som desuden er endestation for privatbanen. FÅBORG indeholder to perronspor, en del godsspor og et maskindepot med ti pladser fordelt på fem i en rundremise og fem i to andre remiser.

Efter at have forladt FÅBORG passerer privatbanen trinbrættet CHRISTIANSMINDE, mellemstationen HESSELAGER med overhalings- og læssespor, og endnu et trinbræt KOGSBØLLE, inden den når NYBORG LOKALSTATION, hvor der bl.a. er to perronspor og en rundremise med syv pladser. Hovedbanen er ca. 140 m lang, sidebanen ca. 80 og privatbanen ca. 70 m.

Som nævnt er kun principudførelsen vedtaget, og der kan derfor forekomme ændringer i nævnte opbygning i tidens løb.

Til bygningen af banerne skal bruges ca. 2.000 m skinneprofil, som skal sømmes på over 70.000 sveller med knap 300.000 skinnesøm. Der skal desuden bygges omkring 200 sporskifter og masser af landskab, så der er nok at tage fat på. I den forbindelse vil vi her forsøge at "fiske" et par medlemmer. Hvis du er interesseret, skal du være særdeles velkommen til at besøge os onsdag mellem kl. 19 og 21 eller lørdag mellem kl. 9 og 15 i lokalerne på Østre Stationsvej.

På det "gamle" anlæg er der også sket ting og sager,



DF 129 holder i Odense med (vat)dampen hvislende ud af cylindrene.

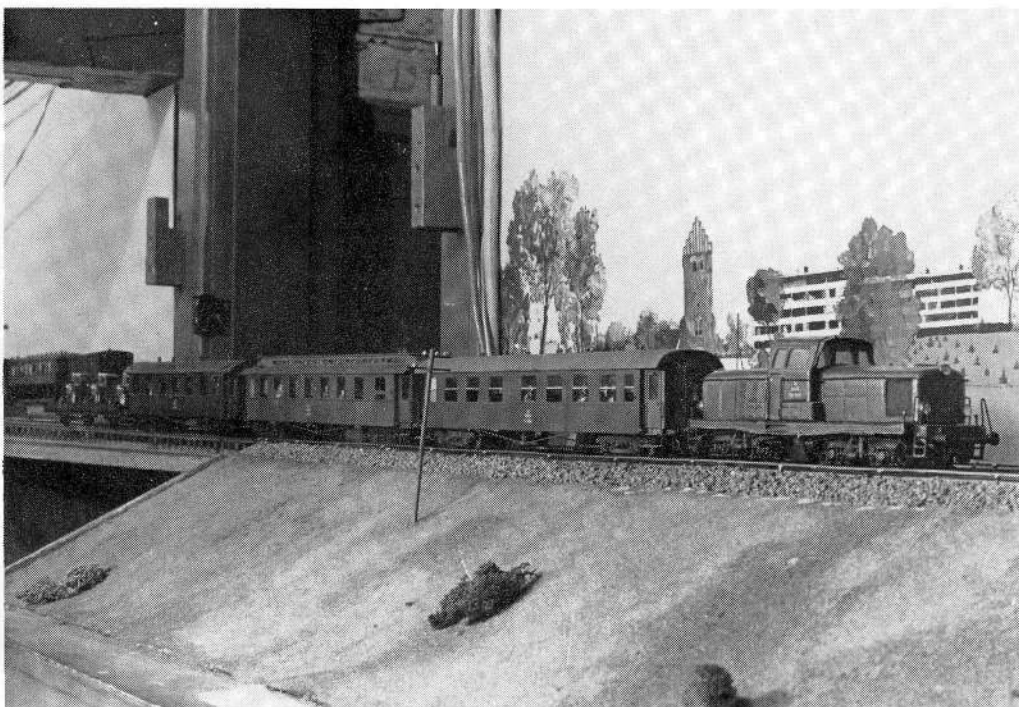
bl.a. er der bygget et nyt maskindepot i NYBORG, men det er især på det rullende materiels område, medlemmerne har været flittige. I det indledningsvis nævnte jubilæumshefte fandtes en liste over klubbens trækraft. Siden da er A- og E-maskinen udrangeret. Til gengæld er der kommet meget mere til og der kan bl.a. nævnes følgende: Litra H, Litra D, to litra K, litra O, litra F, to af de store SFJ-motorvogne med midterboggie, en MZ og en hel del andet materiel. Vognbestanden omfatter ca. 50 person-, post- og rejsegodsvogne og ca. 80 godsvogne. Der kommer hele tiden nyt, og p.t. er følgende under bygning: Litra

R, gl. litra MX, to litra MO og ikke mindre end seks litra D.

Nu må det være på tide at slutte, og til sidst skal gentages, at nye medlemmer er meget velkomne - de kan enten besøge os eller eventuelt kontakte en af nedenstående:

Ib Tiedje, Skrænten 36, 5270 Odense N - tlf. (09)180587,
Hans Gerner Christiansen, Bernstorffsvej 17, Odense C, tlf. (09)130872,
Hans Erik Jensen, Jellingvej 13, 5200 Odense V, tlf. (09) 169729.

OMJK ved Torben Linde



MT med materieltog forlader Nyborg

FORTEGNELSE OVER SIGNALPOSTENS forlags
UDGIVELSER, RESTOPLAG og PRISER:

A. SIGNALPOSTEN, hele årgange:

Tal i () angiver restoplaget	kr. andel i porto	
9. årgang 1973 (17)	35,-	5,-
13. årgang 1977 (31)	54,-	5,-
14. årgang 1978 (13)	65,-	5,-
15. årgang 1979 (40)	70,-	5,-
16. årgang 1980 (28)	76,-	5,-
17. årgang 1981 (62)	85,-	
18. årgang 1982 (84)	90,-	
19. årgang 1983 (122)	96,-	

B. SIGNALPOSTEN, enkeltnumre:

8. årgang nr. 1 (27)	5,-
8. årgang nr. 3 (24)	5,-
8. årgang nr. 4 (10)	5,-
8. årgang nr. 6 (24)	5,-
9. årgang nr. 1 (8)	5,-
9. årgang nr. 2 (84)	5,-
9. årgang nr. 3 (4)	5,-
9. årgang nr. 5 (53)	5,-
9. årgang nr. 6 (33)	5,-
10. årgang nr. 2 (18)	6,-
10. årgang nr. 3 (76)	6,-
10. årgang nr. 4 (22)	6,-
10. årgang nr. 5 (43)	6,-
10. årgang nr. 6 (67)	6,-
11. årgang nr. 1 (80)	8,-
11. årgang nr. 4 (21)	8,-
11. årgang nr. 5 (63)	8,-
11. årgang nr. 6 (40)	8,-
12. årgang nr. 3 (14)	12,-
13. årgang nr. 3 (16)	14,-
14. årgang nr. 2 (4)	17,-
14. årgang nr. 3 (6)	17,-
14. årgang nr. 4 (7)	17,-
15. årgang nr. 1 (33)	18,-
15. årgang nr. 3 (27)	18,-
16. årgang nr. 2 (31)	20,-
16. årgang nr. 3 (24)	20,-
16. årgang nr. 4 (33)	20,-
17. årgang nr. 1 (92)	22,-
17. årgang nr. 3 (18)	22,-
17. årgang nr. 4 (14)	22,-

Her skal tillægges 1 kr. pr. stk., der bestilles, til porto, dog aldrig over kr. 8 pr. ordre.

C. SIGNALPOSTENS BØGER

Titel	vægt g	pris kr.
Damptrækraft i model (305)	1100	95,-
Romantik i røg og damp (356)	400	35,-
Fotohefte 3, TFJ (406)	175	18,-
Fotohefte 4, NKJ (521)	125	12,-
og så kommer toget .. (391)	150	14,-
DSBs S-tog (164)	150	14,-
Danske jernbanestrækninger I (230)	50	8,-
Danske jernbanestrækninger II (441)	150	40,-
Supplement til Bay (39)	70	20,-
JS/DMJK 40 år (14)	75	12,-

Ikke nævnte titler er udsolgt - desværre.

Her skal ved bestilling tillægges betaling for porto efter følgende skala:

Samlet vægt pr. ordre indtil 500 g:	8,-
- - mellem 500 og 1000 g:	12,-
- - - 1 og 5 kg:	18,-
- - over 5 kg:	30,-

Bestilling sker ved indbetaling af beløbet på giro
6.49.47.22, adresse: SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12,
2700 Brønshøj, og husk at anføre de ønskede titler
samt nøjagtig afsenderadresse på kupon til modtager.

BILLEDGALLERIET



P 5170 (lørdag) med BNS, BN, BN, MX 1015, MY 1128, BD og PH på den forlagte bane ved Ølby station. 26/3 1983. (Mikael Christensen)

Ekstratog M 6559 = LJ M 33, under indkørsel fra depotværksted Københavns godsbanegård. 27/4 1983 (Mikael Christensen).





MY 1138 med P 443 øst for Lunderskov. 12/3 1983
(Mikael Christensen)

MO 1835 og 1886 med CLL og BHS med P 720 ved
Ydby kirke. 11/3 1983. (Mikael Christensen).

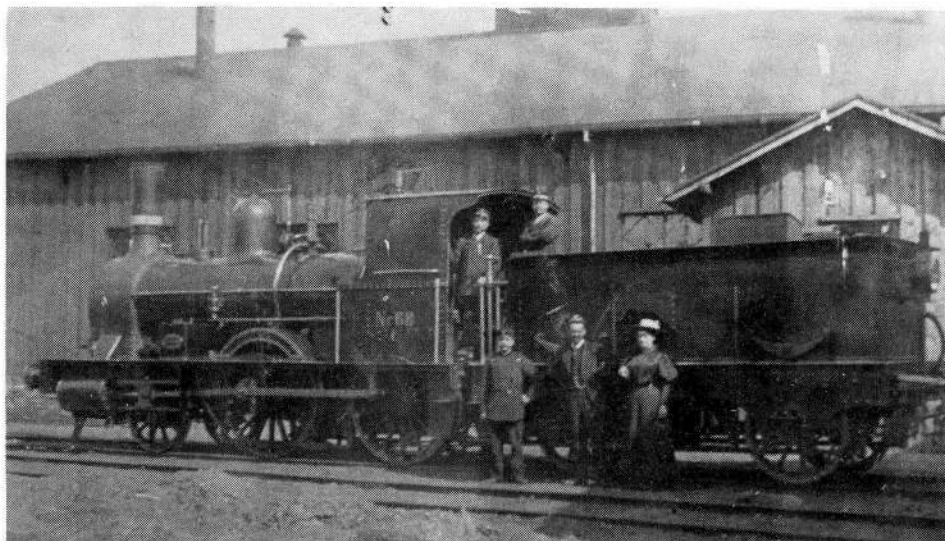


P THOMASSEN

EMMASVEJ 2
2820 GENTOFTE

SIGNALPOSTEN udsendes som postadresseret blad. Det blanke felt til højre for disse linier 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.



Flere læsere har efterlyst ældre fotografier her i BILLEDGALLERIET. Derfor bringes denne gang et fotografi af en lokomotivtype fra DSB. Af denne type har der tidligere kun været kendt ét fotografi, og det viste ikke engang hele maskinen. Det drejer sig om den kortlivede type DSB litra C nr. 65-68, og de 4 lokomotiver blev bygget i 1874 hos R. & W. Hawthorn i Newcastle-upon-Tyne i England. Om denne lokomotivtype skriver William Bay:

"I 1874 åbnedes linien fra Lunderskov over Esbjerg til Varde, og året efter linien fra Varde over Ringkøbing til Holstebro. Hertil anskaffedes ialt 16 nye maskiner af 3 forskellige typer, alle fra "Hawthorn". Det drejede sig om 4 godstogsmaskiner litra F 61-64, 4 persontogsmaskiner litra C 65-68 og 8 meget små blandettogsmaskiner litra K 69-76.

C-maskinerne lignede noget Stephensons B-maskiner fra 1868, men var langt fra så vellykkede. Cylinder- og drivhjulstørrelsen var mægtige til, kedlen havde endog større he-

deflade, men fyrkassen var mindre. Der viste sig at være vanskeligheder med stempelringene, så man omkonstruerede stemplerne. Dette resulterede i mindre "skadelige rum" (spillerum mellem stempel og cylinderdæksel ved dødpunktstillingerne) med deraf følgende urolig gang.

Kobbelhjulsættet bagest var affjedret med en bladfeder, som var anbragt oven over førerhusgulvet i maskinens tværetning og lige under indfyrringshullet. Der var ganske vist en jernkasse omkring fjederen, men denne optog megen plads på et noget ubekvemt sted (førerhuset var kun 1,95 m bredt). Iøvrigt var alle fjedrene ophængt direkte i lokomotivrammen.

Lokomotiverne havde følgende data: l.o.p. 12.313 mm, drivhulsdiameter 1524/1556 mm, kedeltryk 8,5 ato, hedeblade 72,5 m², vandforråd 5,4 m³, kulforråd 2 t, tomvægt 23 t, tjenestevægt 25,6 t, maksimal hastighed 90 km/h.

Ved leveringen havde lokomotiverne kun skrubremse med 4 klodser på tenderen, men i

1884-85 fik både maskine og tender direkte vacuumbremse.

Maskinerne kørte i de første år lokaltogene mellem Fredericia og Vamdrup, kom i 1892 til Frederikshavn og Langå, hvorfra de kørte Frederikshavn - Randers og Langå - Struer. Kort efter kom de tilbage til Fredericia. De var dog lidet anvendt, og da man skulle til at forny kedlerne omkring 1897, besluttede man sig til at ud-rangere maskinerne. De var da kun 22 år gamle."

Som Bay nævner, blev maskinerne i 1884-85 udstyret med vacuumbremse, og ovenstående fotografi må derfor været taget i perioden 1884-97. Optagelsesstedet er ukendt, og der er ikke meget på billedet, der kan hjælpe til at identificere træremisen bag lokomotivet. Er der nogle af læserne, der har et forslag???

Oplysninger "præmieres" med et eksemplar af fotografiet!!

Henvendelse til:

Asger Christiansen,
Sølystgade 44
8000 Århus C.