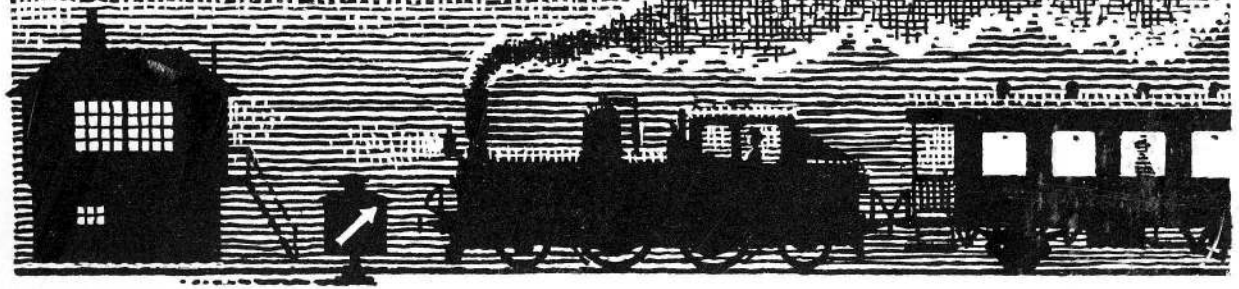


SIGNALPOSTEN



20 **SIGNALPOSTEN**
årgang **1984** juni, nr. **2**

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:

UIF 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

20. ÅRGANG - NUMMER 2

JUNI 1984

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Vore færgeoverfarter.....	51
ADAMs hjørne.....	61
Danske banegårde, Horsens station.....	66
Vi bygger: Hareskov station i H0.....	74

Forsidebilledet: Hareskov station umiddelbart før S-banedriftens indførelse.

Bemærk, at der er hegn på peronen mellem stationsbygningen og sporet, da motortogene standsede ved den fremtidige S-togsperron. (EVP)

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!

Tak for alle de mange roser, der fulgte med indbetalingen af dette års abonnement. Vi har i skrivende stund fået fornyelse fra 905 abonnenter, hvilket er lidt flere end på samme tidspunkt i fjor - men vi kan godt bruge mange flere!

Jeg har ikke rigtig noget at brokke mig over denne gang, hvorfor jeg i stedet vil give udtryk for glæde over, at det - i samarbejde med DJK - blev muligt at lave det temahefte om sporvidder, FRA SKINNE TIL SKINNE, som du finder indheftet i dette nummer. Det er et emne, som længe har stået højt på min ønskeseddel, så da Skadhauge nævnte sit materiale, slog jeg straks til.

Det betyder iøvrigt, at det almindelige SIGNALPOSTEN "kun" er på 32 sider - jeg kunne simpelthen ikke overkomme at fremstille mere.

Heftet er indsat separat så det (forsigtigt) kan udtages af bladet.

Yderligere eksemplarer må købes hos DJK; det fås hos SIGNALPOSTEN kun som led i et årsabonnement.

Vedr. Billedgalleriet (bagsiden af 20 årg. nr. 1). Asger Christiansen meddeler, at der er kommet oplysninger fra G.A. Wienecke, Struer, om at billedet er taget i Vamdrup, der indtil 1920 var den danske grænsestation.

Redaktionen har fået tilsvarende oplysninger fra A. Gregersen og Jens Bruun-Petersen. Det oplyses supplerende, at den store træremise kun fandtes i Vamdrup, og at den ene person foran lokomotivet er iført en dobbeltraded tysk uniformsjakke hvilket rimer udmærket med, at billedet skulle være fra den dansk-tyske overgangstation.

Samtidig passer oplysningerne udmærket med Bays bemærkninger om, at C-maskinerne i årene op mod 1892 fremførte lokale tog mellem Fredericia og Vamdrup.

Nyt Fra Redaktionen

Billedet må derfor være taget på Vamdrup station i perioden 1884-1892.

AUKTION

SIGNALPOSTENS årlige skriftlige auktion gennemføres også i år. Der er indsendt en del lister over materiale, omend ikke så omfangsrigt som i fjor - men der er godbidder imellem, bl.a. er der nogle tilbud i genren: Sporveje.

Skulle der være en og anden, som har "glemt" at indsende oplysninger om materiale, kan det nås endnu - inden 15. juni 1984.

Den videre auktion forløber således:

Auktionsliste klar ca. 1/7 1984.
Tilbudsfrist: 15/9 1984.

Betalingsfrist: 30 dage efter antaget bud.

Forsendelse sker snarest efter indbetalingen.

Deltagelse sker ved at sende en til dig selv adresseret konvolut (størrelse 230 x 330 mm) og frankeret med kr. 5,50 (brevporto, 3. sats) til redaktionen. Gør det hellere med det samme, der er så ærgerligt at komme for sent.

Du får herefter betingelser og tilbudslisten i to eksemplarer tilsendt så snart den er klar. Tilbud skal være indsendt senest 15. september 1984 og snarest derefter får "de heldige" meddelelse om, hvad man har erhvervet.

Alle deltagere får en liste over de afgivne bud.

Næste nummer udsendes sidst i august måned - håber jeg.

På genhør!

Holtrup

Vore Færgeoverfarter

STOREBÆLTSSOVERFARTEN

1883-1983 (3. del)

Storebæltsoverfartens 25-års jubilæum blev afslutningen på en epoke, hvor mange ting var forblevet uændret siden den første dampfærge plaskende banede sig vej over bæltet. Tidspunktet var dog nu kommet til, at rimelige forbedringer måtte indføres, dette gjaldt ikke mindst skibsmateriellet, hvor hjuldampfærgerne måtte betegnes som en

stærkt forældet skibskonstruktion.

I den foregående artikel er det omtalt, at der i hver af overfartsbyerne nu fandtes 3 færgeløjer, hvorfor muligheden for udvidelse af færgefarten ved indsættelse af nye færger allerede var til stede. Dette skete i 1908 ved anskaffelsen af skruedampfærgen CHRISTIAN IX. Den nye dampfærge blev bygget hos Burmeister & Wain og havde følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene	88,90 m
do mellem stopbomme	85,75 m
do mellem stopbom og frispormærke	71,50 m
Største bredde	17,70 m
do på spant	14,80 m
Brutto registertonnage	1503 t (1510 t)
Antal kedler	4
Antal fyrsteder	12
Ildpåvirkningsflade	743,3 m ²
Risteflade	20,07 m ²
Kedeltryk (kg/cm ²)	12
Kulbeholdning	120 t
2 hoveddampmaskiner, hver med	
1 højtrykcylinder med diameter	432 mm
1 mellemtrykcylinder med diameter	610 mm
1 lavtrykcylinder med diameter	1143 mm
stempelslag	610 mm
Max. omdrejninger pr. minut	158
Hestekraft, nominel	371
do, indiceret	2260
Max. fart, knob	15,12
Overførselskapacitet:	
vognlast	300 t
passagerer	1200

Tallet i () gælder den i 1910 leverede søsterfærge D/F ODIN

Den nye færge repræsenterede et væsentligt fremskridt i forhold til de gamle hjuldampfærger og ikke mindst fordi en del af apteringen fandtes over vogndækket. Ganske vist var det i begyndelsen kun I og II kl. rejsende, der fik gavn deraf, men for III kl rejsende repræsenterede færgen dog også et væsentligt fremskridt gennem de forbedrede pladsforhold. Også ombordstigningsforholdene blev forbedret. Fra særlige landgangs- og ombordstigningsplatforme i land kunne man nu komme ombord eller i land fra færgen uden at benytte broklappen eller sidelandgangen på vogndækket, men disse sidstnævnte faciliteter blev dog fremdeles benyttet af de rejsende.

I 1910 blev som ovenfor nævnt leveret en søsterfærge S/F ODIN. Også denne færge blev bygget af Burmeister & Wain. S/F ODIN var i næsten

alle detaljer magen til S/F CHRISTIAN IX, hvorefter der ved overfarten var fast stationeret 2 efter den tids forhold fuldt moderne færger. Sejlplanen fordrede imidlertid 3 færger i fast fart, hvorfor 1 af hjulfærgerne fremdeles måtte sejle i fast tur.

Denne hjulfærge var normalt H/F SJÆLLAND, der i 1909 blev forlænget og ombygget. Ved ombygningen og forlængelsen fik færgen større overførselskapacitet, hvilket ikke mindst skyldtes, at kahytssnedgangene blev flyttet ud i borde, således at deling af de på vogndækket anbragte vogntræk ikke længere var nødvendig af hensyn til passagerernes færden til og fra passagerapteringen under vogndækket. Herved kunne færgens fulde sporlængde udnyttes. Til gengæld tabte færgen i fart og manøvreevne, hvilket gav problemer i den daglige fart, hvor færgen ikke kunne holde fart-

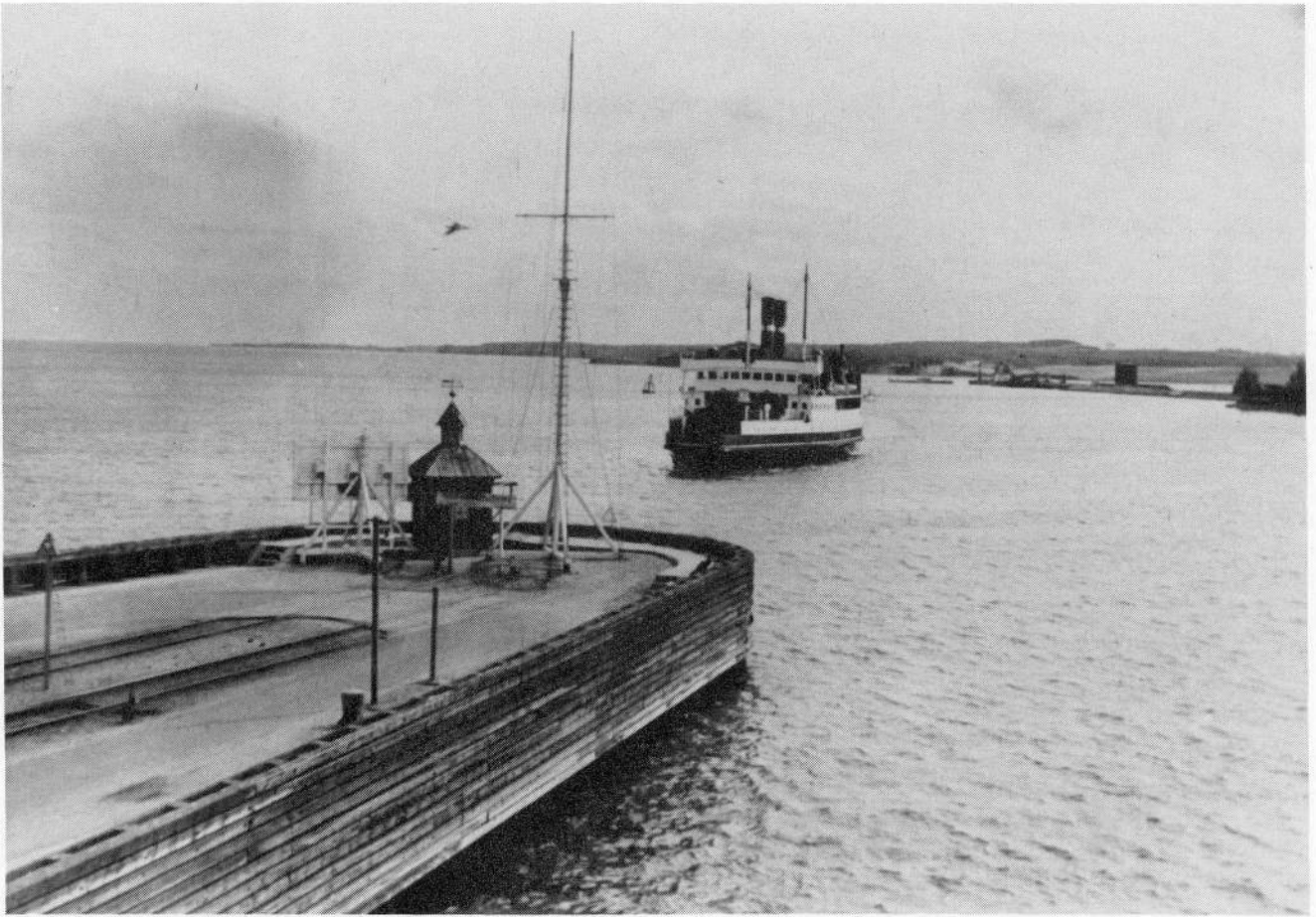
planen. Sejlede færgen som dubleringsfærge, kom den altid senere i havn end den togfærge, den skulle assistere.

Bygningen af 3. leje i Nyborg (1908) var en meget påkrævet foranstaltning. Næppe var det taget i brug førend besejlingen af 2. leje blev aflyst af hensyn til en nødvendig reparation. Ejendommeligt er det iøvrigt at erfare, at der med hensyn til færgeløjernes nummerering opstod uenighed mellem søfartsinspektøren og Nyborg station. Førstnævnte ville kalde det nye færgeløje for 1. leje, i stedet for som af stationen foreslået at benævne færgeløjerne i den rækkefølge, de var blevet anlagt i. Det blev som af Nyborg station foreslået, men denne lille sag var kun én af mange uoverensstemmelser mellem trafiktjenesten og søfartsinspektøren.

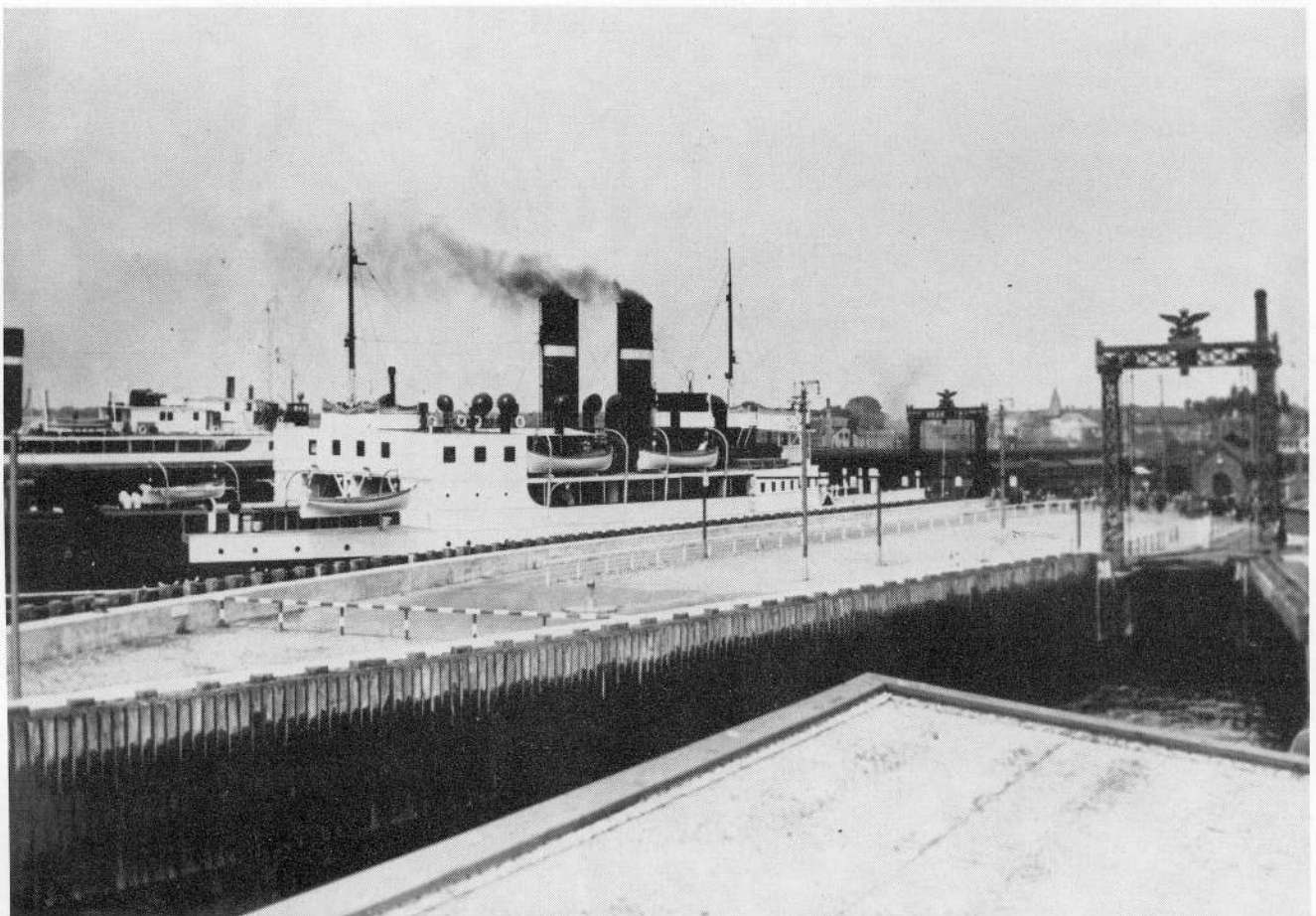
Fra disse år før 1. verdenskrig kan også nævnes en anden ting, som iøvrigt næsten kan minde om vore dage. Alle lokomotiver og skibe var som bekendt dengang kulfyrede, hvorved der naturligvis opstod en vis røgdudvikling. Derved kunne der være visse ulemper, og disse må på et vist tidspunkt have været for generende, idet der i 1911 blev udsendt en cirkulæreskrivelse til samtlige maskinmestre i Korsør, hvori det blev pålagt "at der fra Færger og Skibe i Havn bør fyres saa lempeligt som muligt for at stærk Røgdudvikling kan undgås".

Videre hed det: "Herpaa bedes De have Deres Opmærksomhed henledt, idet tilføjes, at samme Hensyn saavidt muligt bør tages ved Ind- og Udsejlingen af Havn". Forurening og miljøsager er altså ikke en ny foretælse.

Var man bilist og ville man før 1. verdenskrig over Storebælt med sit køretøj, kunne man enten lade autobilet befordre på en åben godsvoan, eller man kunne køre hen til færgen og der træffe aftale med færgens fører eller dennes stedfortræder om overførsel. Dette skulle helst ske i god tid og allerhelst skulle bilerne anmeldes forud for overhovedet at komme med - også af hensyn til ikke-anmeldte automobiler, inden den sidste jernbanevogn blev sat ombord på færgen. Ordningen var naturligvis set med nutidens øjne meget besværlig og ikke let at overholde for de



S/F CHRISTIAN IX under indsejling til Nyborg, ca. 1930 (Jbm)



Nyborg Færghavn. I forgrunden S/F CHRISTIAN IX. Udateret, formentlig 1937 (Jbm)

automobilkørende, der ofte blev forsinket på grund af hyppige punkteringer eller motoruheld. Klager forekom derfor ikke sjældent, men problemet var dog ikke så stort, da der jo trods alt ikke kom ret mange automobiler til overførsel dengang.

Selv efter bygningen af den nye station i Nyborg kunne der indtræffe situationer, hvor det til rådighed stående sporanlæg ikke var tilstrækkeligt til at rumme alle de godsvogne, der indgik til stationen til overførsel over bæltet. Knudshovedsporet, der kun sjældent blev befaret og sædvanligvis kun af arbejdstog, blev derfor ofte benyttet som depotspor. Ofte henstod der ved særlige lejligheder et betydeligt antal ventende godsvogne her, men benyttelsen af sporet til dette formål blev gennem årene vanskeligere, da der herover efterhånden blev befordret en del vognladningsgods til og fra modtagere og forsendere langs sporet.

Etablisementet Knudshoved blev som det fremgår så at sige ikke benyttet til sit specielle formål, og i 1912 opstod da tanken om at benytte bygningerne til sommerophold for børn og voksne. Da lokaliteterne oprindeligt kun var beregnet til dagophold for rejsende, der afventede lejlighed til at komme til Sjælland, var antallet af køjepladser noget begrænset, men dog 90 i alt. Fra trafiktje-

nestens side blev etableringen betegnet "kun som værende egnet til ophold for børn og ikke for godt vante voksne mænd og som pensionat for familier med børn". Resultatet af overvejelserne blev, at Københavns Kommunalrådsforening fik tilladelse til at benytte stationsbygningerne som feriekoloni for drenge.

Da heller ikke bygningerne på Halsskov blev benyttet som forudset, blev disse også benyttet til ferieophold. Det var dog først fra 1932 efter stationens nedlægning og fjernelse af jernbanesporene i forbindelse med en mindre afkortning af banen. Lejer var Værksteds- og Remisearbejdernes organisation. Senere i 1959 blev området og de derpå stående bygninger udlejet til FDF - Frivilligt Drengforbund - til anvendelse som feriekoloni for børn. En væsentlig del af bygningerne er nu nedrevet, herunder remisen og pakhuset og senest i 1975 stationsbygningen og opsynsmandsboligen. De tilbagestående bygninger, bl.a. det såkaldte Christian IV's Posthus, står ubenyttede hen.

Bygningerne på Knudshoved er senere efter ombygning anvendt som feriehus for jernbaneorganisationernes medlemmer, og ligeledes blev bygningerne på Sprogø i en periode benyttet af de nævnte organisationers medlemmer til ferieophold.

Knudshovedetablisementets bygninger er nu totalt ombygget og benyttes som kursuscenter for statsbanernes personale.

Et særligt kapitel på Knudshovedbanen var badetogene om sommeren. I mange år havde der på sommersøndage løbet flere lokale tog fra Odense til Nyborg. Nu blev det i 1928 besluttet at videreføre nogle af vognene fra 2 af togene (et formiddags- og et eftermiddags-tog) ad Knudshovedbanen til Knudshoved forbi det lille i samme anledning anlagte trinbræt "Skærven", der blev anlagt på det sted, hvor der tidligere havde været foretaget ralgravning og været en skærvefabrik. Deraf navnet. Hjemrejsen fandt sted med ét tog afg. Knudshoved ca. kl. 19.30, således at de baderejsende havde ret god tid inden toget igen kørte til Odense. Efter nogle søndage blev kørslen indskrænket lidt, således at togene nu kun kørte til og fra trinbrættet.

Selve trinbrættet bestod af en svelleperron, og det var iøvrigt udført efter statsbanernes sædvanlige forskrifter. I 1933 flyttede Nyborg kommune en pavillon til stedet, der blev forsynet med en tilbygning, således at der kunne åbnes en sommerrestaurant. Togene kørte op gennem trediverne og et par år under besættelsen. Efter befrielsen blev togangen genoptaget, men i begyndelsen af

FARTPLAN

for

Statsbanernes Dampfærger paa Ruten:

Korsør—Nyborg.

Fra 16de til 31te August 1917.

Korsør—Nyborg.														
Fra Korsør efter Ankomst af Tog:														
Nr. 53.	Nr. 3.	Nr. 7.	Nr. 17.	Nr. 31.	Nr. 43.	Nr. 2008.	Nr. 12.	Nr. 2018.	Nr. 26.	Nr. 32.	Nr. 44.	Nr. 52.		
322 Fm.	10 ¹⁴ Fm.	11 ⁰⁰ Eft.	3 ⁴⁵ Eft.	7 ¹⁵ Eft.	9 ²⁵ Eft.	1 ²² Fm.	4 ²² Fm.	5 ⁰⁰ Fm.	9 ¹⁰ Fm.	1 ²⁰ Eft.	5 ¹⁰ Eft.	6 ¹⁵ Eft.		
Torsdag d. 16. August	Store Bælt II	Chr. IX	Odin	Odin	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt III	I	Odin	Odin	Chr. IX	Odin
Fredag - 17. —	Store Bælt	Odin	Chr. IX	Chr. IX	Store Bælt	Odin	Store Bælt	Odin	Store Bælt		Chr. IX	Chr. IX	Odin	Chr. IX
Lørdag - 18. —	Store Bælt III	Odin	Chr. IX	Chr. IX	Store Bælt	Odin	Store Bælt	Odin	Store Bælt II	I	Chr. IX	Chr. IX	Odin	Chr. IX
Søndag - 19. —	Store Bælt	Chr. IX	Odin	Odin	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt		Odin	Odin	Chr. IX	Odin
Mandag - 20. —	Store Bælt III	Chr. IX	Odin	Odin	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt I	II	Odin	Odin	Chr. IX	Odin
Tirsdag - 21. —	Store Bælt	Odin	Chr. IX	Chr. IX	Store Bælt	Odin	Store Bælt	Odin	Store Bælt		Chr. IX	Chr. IX	Odin	Chr. IX
Onsdag - 22. —	Store Bælt	Odin	Chr. IX	Chr. IX	Store Bælt	Odin	Store Bælt	Odin	Store Bælt		Chr. IX	Chr. IX	Odin	Chr. IX
Torsdag - 23. —	Store Bælt II	Chr. IX	Odin	Odin	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt III	I	Odin	Odin	Chr. IX	Odin
Fredag - 24. —	Store Bælt	Chr. IX	Odin	Odin	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt		Odin	Odin	Chr. IX	Odin
Lørdag - 25. —	Store Bælt III	Odin	Chr. IX	Chr. IX	Store Bælt	Odin	Store Bælt	Odin	Store Bælt II	I	Chr. IX	Chr. IX	Odin	Chr. IX
Søndag - 26. —	Store Bælt	Odin	Chr. IX	Chr. IX	Store Bælt	Odin	Store Bælt	Odin	Store Bælt		Chr. IX	Chr. IX	Odin	Chr. IX
Mandag - 27. —	Store Bælt III	Chr. IX	Odin	Odin	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt I	II	Odin	Odin	Chr. IX	Odin
Tirsdag - 28. —	Store Bælt	Chr. IX	Odin	Odin	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt		Odin	Odin	Chr. IX	Odin
Onsdag - 29. —	Store Bælt	Odin	Chr. IX	Chr. IX	Store Bælt	Odin	Store Bælt	Odin	Store Bælt		Chr. IX	Chr. IX	Odin	Chr. IX
Torsdag - 30. —	Store Bælt I	Odin	Chr. IX	Chr. IX	Store Bælt	Odin	Store Bælt	Odin	Store Bælt III	II	Chr. IX	Chr. IX	Odin	Chr. IX
Fredag - 31. —	Store Bælt	Chr. IX	Odin	Odin	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt	Chr. IX	Store Bælt		Odin	Odin	Chr. IX	Odin

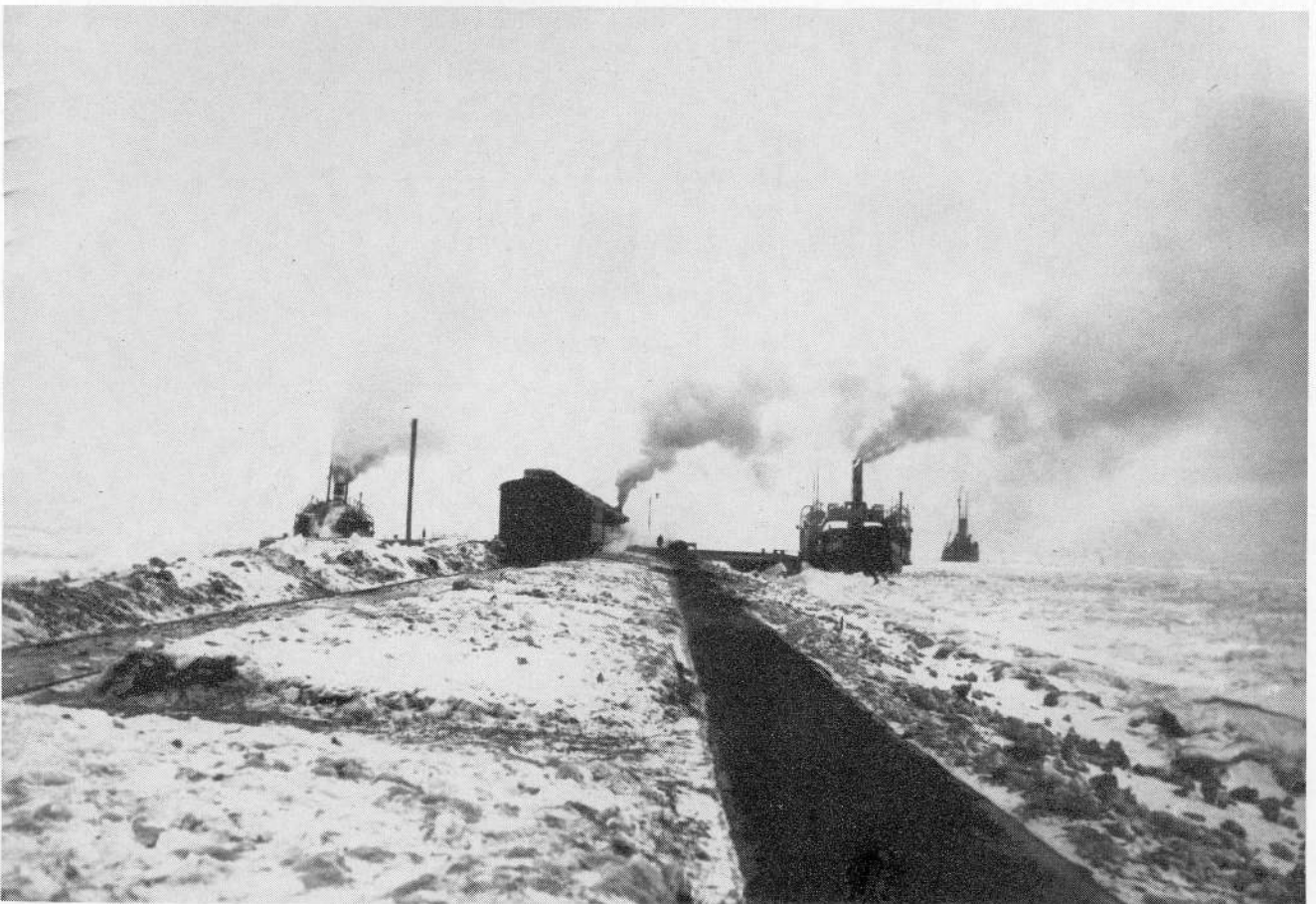
De faste Hold sejle de ulige Dage.
Afløsningsholdene sejle de lige Dage.

Anm. Færgerne 3, 7, 17, 31, 43 og 53 samt 26, 44 og 52 kunne — naar deres Ekspedition er færdig — afgaa 3 Minutter og Færgerne 2008, 12, 2018 og 32 5 Minutter før den ovenfor anførte Afgangtid.

Ombytning af Færgerne forbeholdes.



Isbådstransport på Storebælt, 1922. (Jbm)



Persontog på Knudshovedmolen. Ved molehovedet ses DSB-isbryderen MJØLNER og isbryderfærgen JYLLAND. I baggrunden statsisbryderen LILLEBJØRN. Isvinteren 1929. (Jbm)



Eksprestog 23 er ankommet. De rejsende på vej til færgen. Korsør 1937. (Jbm)



De rejsende går ombord på færgen. Korsør 1937. (Jbm)

halvtredserne ophørte kørslen med badetogene på grund af faldende passagerantal formentlig affødt af den stigende privatbilisme. Restaurationsbygningen blev derefter solgt til Landsforeningen af Sukkersyge, der stadig anvender den som feriekoloni for sukkersyge børn og deres mødre.

Den 1. verdenskrig brød som bekendt ud den 1. august 1914, og de store verdensbegivenheder kunne hurtigt mærkes her i landet på forskellig måde. Her kan nævnes de danske sømilitære foranstaltninger i det sydlige Storebælt med mineudlægning og etablering af en bevogtningsstyrke med base i Korsør.

Etablisementet Knudshoved blev - ligeledes som et led i landets forsvar - overtaget af en militærafdeling, detachementet Bardenfleth, en kombineret fodfolks- og artilleriafdeling. Dette gav i tidens løb anledning til en delgnidninger mellem jernbaneetaten og militær-etaten. Også Slipshavn blev overtaget af en militærafdeling. Her blev der i en periode etableret en undervandsbåds- og flyvebådsstation med dertil hørende faciliteter, bl.a. en hangar, og endvidere blev isbryderen STÆRKODDER og senere hjuldampskibet ÆGIR oplagt i havnen, idet disse skibe med deres passageraptering kunne benyttes som stations- og beboelseskibe. Den gamle stationsbygning i Nyborg blev også taget i brug af hæren, der benyttede den som bospisningslokaler for soldater fra Nyborg garnison.

Trafikalt opstod der i de første krigsår et alvorligt problem ved Storebæltsoverfarten som følge af den voldsomme stigning i vognladningsgodset til overførsel over bæltet til og fra det sydlige udland. Her slog det forhåndenværende færgemateriel kun dårligt til, således at der efterhånden opstod en alvorlig vognophobning på Fyn og på strækningen Fredericia-Esbjerg. Noget tilsvarende skete iøvrigt også på den sjællandske vestbane til Korsør. Knudshovedsporet kunne også i denne situation gøre god gavn men ikke uden problemer som allerede nævnt - på grund af den forekommende trafik af vognladningsgodset til bl.a. Nyborg Avlsgaard, der modtog en del halm pr. jernbane. Statsbanerne søgte udvej for behovet for mere sporplads gennem anlæg af nye depotspor ved det nye 3. færgeløje i Nyborg.

I 1914 sejlede på Storebæltsoverfarten 2 hjuldampfærger - H/F STORE-BÆLT og den ombyg-

gede og forlængede H/F SJÆLLAND, der kunne overføre henholdsvis ca. 16 og 18 af datidens almindelige godsvogne på hver tur og de to nye skruefærger CHRISTIAN IX og ODIN med en lidt større overførselskapacitet end sidstnævnte hjulfærge. Men ofte i forbindelse med værftsophold og eftersyn sejlede isbryderfærgeren JYLLAND i stedet for en af de nævnte færger. Da denne færge som allerede nævnt pr. tur kun kunne overføre 8-10 almindelige godsvogne, blev overførselskapaciteten føleligt nedsat, når den sejlede. Yderligere nedsættelse af overførselskapaciteten forekom som følge af, at ikke alle færger var i døgnsejlad. I perioder sejlede alle 5 færger dog samtidig, men kapacitetsudnyttelsen var til tider af forskellige årsager ikke tilfredsstillende.

Vognophobningerne fortsatte derfor ind i 1916 og var til stor gene for godstrafikken især, idet man jo hele tiden måtte drage omsorg for, at det var de "ældste vogne", der hele tiden blev overført først. Dette bevirkede særtogskørsel og rangering på alle stationer, hvor der var udsat godsvogne til viderebefordring over bæltet. Til de nævnte vanskeligheder kom endvidere senere problemerne i forbindelse med minefaren, der gav uregelmæssig sejlad over bæltet og aflysning af natsejlad. Sovevognene blev i lange perioder ikke overført, men ankom til og udgik fra Nyborg.

Vanskelighederne fortsatte gennem krigsårene og i 1917 måtte sejladen på grund af kulforsyningssituationen indskrænkes således, at der nu kun sejlede de to skruefærger og enten H/F SJÆLLAND eller H/F STORE-BÆLT. Det øgede naturligvis vanskelighederne, men trafikken blev opretholdt i et tåleligt omfang.

Efter verdenskrigens ophør skulle der ikke gå lang tid, før statsbanerne blev stillet overfor et problem, som skulle komme til at præge forholdene ved Storebæltsoverfarten i mange år, nemlig overførslen af automobiler. Automobiltrafikken kom hurtigt i gang efter krigen, og allerede i foråret 1919 måtte Nyborg station afgive særligt mandskab, der fra Banegårdsgade kunne ledsage motorkøretøjerne til færgeløjerne. Dermed begyndte en udvikling, som - afbrudt af 2. verdenskrig - skulle vare i mange år, og hvis stigning først blev standset efter oliekrisen i 1973. Forløbig skete overførslen af automobilerne på jernbanefærgerne og i et vist omfang på bekost-

ning af overførslen af jernbanevogne. Vi skal helt frem til 1930, før der skete en ændring i dette forhold, men da var der også sket en meget kraftig stigning i automobiltrafikken her i landet.

Trafikken over Storebælt for så vidt angår især vognladningsgodset faldt ved den første verdenskrigs afslutning, og mere normale tilstande indtrådte bortset fra den ovenfor nævnte stigning i antallet af overførte automobiler. Havde der været vanskeligheder skabt af krigsforholdene, ja så kunne man glæde sig over, at der i mange år ikke havde været isvanskeligheder af betydning, den hindring for sejladen, som man ved overfarten havde næret så stor frygt for. Men naturligvis ville der atter komme en isvinter, spørgsmålet var kun hvornår. Vinteren 1922/23 blev den første isvinter i 30 år.

Vinteren 1922/23 var den strengeste i mange år, og den 29. januar 1923 måtte isbryderfærgeren JYLLAND sættes i fart. Endvidere blev statsbanernes isbrydere TYR, MJØLNER og STÆRKODDER fyret op og gik i fart på bæltet, medens dampfærgerne CHRISTIAN IX og ODIN som de sidste færger indstillede sejladen. Knudshovedmolen kom da til stor nytte ligesom Knudshoved station, hvor restaurationen blev åbnet og ventesalene taget i brug. En trafikassistent blev udstationeret fra Nyborg og som særlige søkyndige ankom en skibsfører og en styrmand. Endvidere blev der stationeret en styrmand på Sprogø og en i Halsskov, disse to steder dog kun for at afgive meldinger, da isproblemerne udelukkende forekom på Fynssiden. De rejssende over bæltet blev befordret med tog mellem Nyborg og Knudshoved, det var en af de få gange, banen blev benyttet til denne trafik. Også isbådene måtte i brug, men kun 1 dag, hvor isbryderne ikke kunne gå ind til molen.

Situationen bedredes ret hurtigt, og den 14/2 1923 gik færgerne i fart igen, hvorefter man begyndte at overføre de mange godsvogne, der havde hobet sig op de foregående dage.

Isvanskelighederne optog sindene meget, så meget, at statsbanerne overvejede at undlade at sælge lokale billetter til togene på Knudshovedbanen. Man frygtede ellers en så stor tilstrømning af nysgerrige lokale beboere, at de gennemgående rejsende ikke ville kunne få plads i togene.

I 1923 blev H/F KORSØR, der ikke havde været i fart på

overfarten i længere tid, ud-rangeret og solgt til en tysk køber. Den blev erstattet af den lidt nyere og lidt større H/F KJØBENHAVN, der ved København-Malmøoverfarten igen blev erstattet af S/F PRINS CHRISTIAN fra Gedser-Warnemundeoverfarten. Her havde statsbanerne indsat den nye skrue-dampfærge DANMARK. Færgefarten over Storebælt udførtes her-efter i nogle år med 2 skrue- og 3 hjulfærger til disposition foruden isbryderfærgen JYLLAND som sidste reserve. Det stod dog efterhånden klart, at det inden for en kortere årrække ville blive nødvendigt at anskaffe nye og mere moderne færger for at opretholde en tidssvarende befordring over denne landets vigtigste over-fart.

På dette tidspunkt i midten af tyverne var den sidst byggede statsbanefærge den ovenfor nævnte skruefærge DANMARK til Gedser-Warnemundeoverfarten, der gik i fart i slutningen af 1922. Netop i disse år havde udviklingen af skibsdieselmotorer nået et sådant stade, at de med hensyn til driftssikkerhed var fuldt på højde med skibsdampmaskinerne. Hertil kom, at driftsudgifterne ved anvendelsen af dieselmotorer i stedet for dampmaskiner var lavere omend vedligeholdelsesudgifterne for dieselmotorerne var højst.

Det blev bl.a. derfor besluttet, da det var bestemt at der skulle anskaffes en ny færge til overfarten, at denne skulle bygges som et dieselmotors-

skib. Færgen, der fik navnet KORSØR, blev bygget af Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri A/S og blev indsat på

overfarten i foråret 1927. Færgen havde ved leveringen følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene	96,80	m
Største bredde på fenderlisten	17,70	m
do. på spant	17,20	m
Sporlængder:		
Midterspor fra stopbom til stopbom	92,82	m
Sidespor fra stopbom til stopbom	91,105	m
På midterspor fra agterste stopbom til frispormærke	68,320	m
På SB-sidespor fra agterste stopbom til forreste frispormærke	76,855	m
På BB-sidespor fra agterste stopbom til forreste stopbom	91,105	m
Største effektive sporlængde	236	m
Bruttoregister-tonnage	2.339,63	t
Maskinanlæg:		
Fremdrivning: 2 stk. 8 cylindrede enkeltvirkende firetakts B&W dieselmotorer af trunktypen med luftforstøvning, type 8-150 MF bygget af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.		
Cylinderdiameter	550	mm
Slaglængde	750	mm
Max. omdrejninger /minut	182	
Samlet max. hestekraft	4.400	ihk
Hjælpemotorer: 3 stk. 3-cylindrede enkeltvirkende firetakts B&W dieselmotorer á 150 ihk., hver direkte koblet til en 100 kW 220 V Thrige dynamo.		
Max. fart, knob	15	
Overførselskapacitet:		
Vognlast	600	t
(30 almindelige godsvogne) og passagerer	1.500	

Den nye færge var, således som det fremgår, væsentlig større end de gamle færger ved overfarten og betød en stor forbedring dels for de mange rej-

sende og især 3. kl. rejsende og dels for så vidt angår vognoverførslen. Færgen havde saloner såvel under vogndækket som på de ældre færger som i



Knudshovedmolen isvinteren 1929 set fra luften. (Jbm)



To nye porcelænsplatter

i serien »Danmarks Færger«, fremstillet i anledning af DSB's Jernbanefærgers 100 år på Storebælt.



Nr. 3
»M/F Korsør« fra 1927-1981. Statsbanernes første tresporedede færge med dieselmotorer.

Nr. 4
»M/F Kronprins Frederik« fra 1981. 4 sporet Jumbofærge udfor Nyborg Havn. Fremstillet i blå underglasur af Den Kongelige Porcelænsfabrik.

Tidligere udkommet, Platte nr. 1: Damphulfærgen »Korsør« fra 1883. Nr. 2 Skruefærgen »Christian IX« fra 1908.

Pr. stk. kr. **235,00**

Gratis brochure med facts om overfartens historie medfølger, sendes overalt + omk.

Eneforhandling
SKOTSMAN Jensen
Frederikssundsvej 325
2700 Brønshøj (01) 60 20 01



Nyborg, automobilfærgelejet. Automobilene kører i land fra M/F HEIMDAL. Udateret, form. ca. 1931. (Jbm)



M/F BROEN i autofærgelejet i Nyborg 1959. (Jbm)

et stort dækshus på promenadedækket for alle vognklasser indrettet med såvel spise- som rygesaloner samt opholdsrum for ikke-rygere. Udenfor dækshuset fandtes det store åbne promenadedæk med faste borde og bænke til afbenyttelse for de rejsende. Mange vil sikkert kunne huske det liv, der udfoldede sig her om sommeren under overførslen af et af de store eksprestog, hvor den medbragte mad blev fortært og hvortil der blev drukket øl og vand købt af tjenere, som opbevarede drikkevarerne i store isskabe anbragt direkte på dækket. Udenfor sommermånederne var promenadedækket knap så behageligt et opholdssted med sus og gennemtræk, statsbanerne søgte senere at bøde herpå ved at opsætte oplukkelige vinduer i siderne ud mod skibssiden.

M/F KORSØR gjorde straks fra indsættelsen på Storebæltsoverfarten god fyldest, og en af de få bekymringer man fra trafiktjenestens side havde var den, at der måtte beregnes længere tid til lastning og losning af færgen end til de ældre færges, men dette problem var naturligvis til at løse. Færgens indretning og apering var i store træk tilfredsstillende, men naturligvis måtte der foretages ændringer og forbedringer af færgen i de følgende år på baggrund af de indhøstede erfaringer. Blandt andet kan nævnes udvidelsen af 1. kl. spisesalon for, og flytningen af kabyssen fra salondækket til et særligt dækshus på badedækket. Af mere synlige forandringer i de første år kan nævnes fjernelsen af den øverste kommandobro.

Vinteren 1928/29 blev en af de hårdeste og mest langvarige i mange år. I begyndelsen af februar 1929 blev overførslen af almindeligt vognladningsgods aflyst, den 2. i retningen fra Sjælland og den 5. i retningen fra Jylland. Den 10. blev natsejladsen over bæltet helt indstillet, og den 12. gik M/F KORSØR efter 65 timers sejlads fra Korsør fast i isen ved indsejlingen til Nyborg fjord, hvorefter passagererne måtte gå i land over isen ind til Knudshovedmolen. Den 15. afgik S/F JYLLAND fra Nyborg, og derefter skulle der gå 14 dage inden der igen viste sig en færges i Nyborg færgeskov. Mellem den 15. og 19. var der overhovedet ingen forbindelse over bæltet, derefter blev der påbegyndt sejlads til Knudshovedmolen, hvorfra og til befordringen skete med tog til/fra Nyborg.

Spærringen af Nyborg havn varede til 1. marts, da statsis-

bryderen ISBJØRN ankom til Nyborg fjord og brød isen. Den 2. marts kunne isbryderfærgen JYLLAND og M/F KORSØR igen gå ind i Nyborg færgeskov.

Denne vinters sejlads kostede mange og kostbare reparationer af færges og isbrydere. For isbryderfærgen JYLLAND's vedkommende blev der endda, skønt færgen på dette tidspunkt var 35 år gammel, tale om en meget stor ombygning samt fuldstændig fornyelse af hovedmaskinanlægget og bygning af en ny kommandobro med bestiklukaf og førerkammer foran skorstenen samt indretning af radiatorum i det tidligere styrehus. Ikke mindst flytningen af kommandobroen var af stor betydning for færgens sejlads. Navnet JYLLAND måtte færgen iøvrigt afstå i 1933 til et af de nye motorskibe til Aarhus-Kalundborgoverfarten, hvorefter den fik navnet FENRIS.

Fornyelsen af færgemateriellet fortsatte i de kommende år trods de dårlige konjunkturer. Medvirkende hertil var imidlertid erkendelsen af, at hjuldampfærgerne nu var for gamle og utidssvarende og derfor burde udrangeres. Valget stod igen mellem bygning af en dampfærges eller en motorfærges, uagtet M/F KORSØR havde vist sig som et fortræffeligt skib. Der var fortalere for begge skibstyper, men efter en række overvejelser blev det besluttet, at den nye færges skulle være et motorskib. Den nye færges, M/F NYBORG, blev leveret i 1931, og den efterfulgtes hurtigt af endnu en nybygning, M/F SJÆLLAND der gik i fart på Storebæltsoverfarten i 1933. Disse 2 færges, der begge også blev bygget af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, var i alle væsentlige detaljer som M/F KORSØR med hensyn til apering og indretning, hvorimod der for så vidt angår maskinanlæggene var ret væsentlige tekniske forskelle.

Med leveringen af de 3 nye motorfærges kunne H/F NYBORG udrangeres i 1927 efter kun at have sejlet lidt i de seneste år og H/F KJØBENHAVN og SJÆLLAND i 1933. Herefter fandtes der ved Storebæltsoverfarten kun én hjuldampfærges tilbage, nemlig H/F STORE-BÆLT, der fik lov til at fortsætte endnu nogle år som automobilfærges omend næsten udelukkende som reservefærges, jf. nedenfor.

Overførslen af automobiler over Storebælt udgjorde gennem tyverne et stedse større problem for statsbanerne med stigende utilfredshed fra de motorkørende side. Utilfredsheden kulminerede til sidst med, at det

blev besluttet at stifte et privat selskab, hvis formål skulle være gennem anskaffelsen af en automobilfærges at tilvejebringe bedre forhold for de motorkørende ved Storebæltsoverfarten. Motororganisationen FDM stod bag stiftelsen af det nye selskab, der fik navnet MOTOREJERNES FÆRGEFART A/S. Målet var tilvejebringelse af en aktiekapital på kr. 700.000,- - et ret betydeligt beløb efter den tids målestok.

Statsbanerne var naturligvis imod planerne og ligeså de to andre motororganisationer, Kongelig Dansk Automobilklub og Jydsk Motor Union, men aktietegningen gik hurtigt og den 1. september 1929 blev den nye færges bestilt ved Aalborg Værft. Stærke kræfter arbejdede imidlertid på tilvejebringelse af et samarbejde, og ved en ekstraordinær generalforsamling den 29/11 1929 i MOTOREJERNES FÆRGEFART A/S blev det med stor majoritet besluttet at opløse selskabet og at lade statsbanerne overtage byggekontrakten med Aalborg Værft. Forudsætningen var, at staten, d.v.s. Trafikministeriet accepterede følgende 3 punkter:

1. at staten forpligtede sig til at indsætte en automobilfærges på Storebælt hurtigst muligt,
2. at overfartstaksten blev nedsat, og
3. at staten refunderede færgeselskabets hidtidige udgifter.

Den nye automobilfærges, der blev sat i fart den 1. november 1930, fik navnet HEIMDAL. Den havde følgende dimensioner: (se venligst næste side)

Indretningen af M/F HEIMDAL fulgte i store træk de samme retningslinier som havde været gældende ved statsbanernes seneste færgesanskaffelser, d.v.s. en stigende tendens til at flytte passageraptingen op på et særligt promenadedæk over vogndækket.

På mellemdækket under vogndækket i færgens forskib fandtes apering for besætningen og midtskibs maskinrummet, medens der i agterskibet i hele skibets bredde var indrettet en større spisesalon med sofaer langs væggene og faste stole og borde. I alt var der her plads til 80 rejsende. Publikum havde adgang hertil ad 2 trappenedgange fra vogndækket.

Færgens vogndæk var gennemgående fra for til agter og overbygget på ca. 3/4 af længden, medens det i agterenden var beskyttet af en høj skan-

Største længde over stævnene	75,67 m
Største bredde på fenderlisten	11,798 m
Dybgående, middel med last	3,3 m
Bruttoregister tonnage	978,05 t

Maskinanlæg:

Fremdrivning: 2 stk. 6-cylindrede enkeltvirkende firetakts Frichs dieselmotorer af trunktypen med trykforstøvning.

Cylinderdiameter	370 mm
Slaglængde	600 mm
Hver motor ydede ved omdrejninger/minut	720 ihk
	235

Hjælpemotorer: 2 stk. 6-cylindrede enkeltvirkende firetakts Frichs dieselmotorer med trykforstøvning á 105 ihk hver direkte koblet til en 220 V, 50 kW Thrige jævnstrøms-dynamo.

Opvarmning: 1 stk. oliefyret donkeykedel.

Max. fart, knob 13

Overførselskapacitet:

Almindelige personautomobiler	40-50
Rejsende	500

seklædning. I hver ende fandtes porte, hvor igennem ombord- og ilandkørsel skete. I Korsør foregik dette over færgens forende og i Nyborg over agterenden. Det var således ikke nødvendigt at bakke bilerne ombord, således som bilisterne skulle ved overførsel med en jernbanefærge. Vogn-dækket indsnævredes midtskibs af 2 sidehuse, der foruden de allerede nævnte op- og nedgange til passagersaloner og aptering for besætning i bagbords side bl.a. rummede chaufførrum og toiletter og i styrbords side bl.a. færgens kabys, baderum m.v.

På promenadedækket fandtes forrest kommandobroen med styrehus m.v. og derefter et stort dækshus, der forrest rummede toiletter og dernæst en rygesalon med sofaer langs væggene og faste borde med tilhørende (løse) stole. Der var adgang til rygesalonen gennem en entre, der gennem de allerede nævnte trappegange havde forbindelse med vogn-dækket. Helt agter i dækshuset var indrettet en lille ikke-rygersalon. På promenadedækket fandtes i det fri en del borde og faste bænke til de rejsendes afbenyttelse under gunstige vejrforhold. Ovenpå den lille ikke-rygersalon fandtes en lille åben kommandobro, der blev brugt, når færgen bakkede ind eller ud af færgelæjrerne.

Som noget helt nyt havde færgen kun 3. klasse.

Inden den nye automobilfærge kunne gå i fart indsatte statsbanerne fra den 15/5 1930 den gamle hjuldampfærge STOREBÆLT som automobilfærge med 2 daglige afgang i begge retninger. Færgen var forinden blevet ombygget med henblik på anvendelse som automobilfærge.

Således var forskibet blevet overdækket og jernbaneskinne fjernet. Endvidere havde færgen fået en ny kommandobro, radiatorer og førerkammer ligesom skylighter o.l var blevet fjernet for at vogndækket kunne blive så stort som muligt. Herved kunne færgen overføre omkring 50 af datidens almindelige personautomobiler på hver tur. Uagtet den megen blæst, der havde været omkring automobiloverførslen over Storebælt, var antallet af automobiler sammenlignet med antallet i dag beskedent, når den deciderede automobilfærge til at begynde med kun sejlede 2 daglige dobbeltture. Det betød naturligvis, at jernbanefærgerne fremdeles måtte medtage automobiler i større eller mindre omfang alt efter hvor stort presset var på overfarten. Denne ordning blev iøvrigt som bekendt opretholdt helt til 1957, da Halsskov-Knudshovedoverfarten blev åbnet.

Den omstændighed, at jernbanefærgerne medtog automobiler, betød - hvad ældre storebæltrejsende vil kunne huske - at disse automobiler i nogle tilfælde måtte køre på perronerne, hvor de togrejsende også færdedes, for at komme frem til færgelæjet. Endvidere måtte automobilerne ved overførsel med en jernbanefærge som regel bakke ombord, hvad godt kunne forsinke den pågældende færge.

Automobilfærgen fik sine egne færgelæjer i Korsør og Nyborg. Disse blev udført betydeligt mere enkelt end jernbanefærgelæjrerne med korte ledeværker. Klaplængden var 12 m.

Ifølge sejlplanen for 1931 udførte M/F HEIMDAL 2 daglige dobbeltture i vinterhalvåret og 4 i sommerhalvåret. H/F STOREBÆLT var som allerede nævnt

kun reservefærge og blev udrangeret i 1938 efter at den kombinerede jernbane- og automobilfærge FREIA var blevet indsat på Storebæltsoverfarten i 1936.

Også de faste anlæg i land gennemgik ændringer i disse år. Blandt de mere betydningsfulde må nævnes ombygningen af alle broklapper med 3 spor, således at de kunne bruges til de 3-sporede færges. Endvidere må det nævnes, at der som følge af indsættelsen af de nye større færges på overfarten i årene 1931/32 i Korsør blev udført en delvis ombygning og forstærkning af 1. færgelæje og en fuldstændig ombygning af 2. læje. I 1937 blev også 3. læje ombygget.

Forandringerne i Nyborg var større. Her blev et nyt 4. læje taget i brug i 1933, og samtidig blev 1. læje nedlagt, da det havde en for de nye større færges uheldig beliggenhed. Galge og broklap fra 1. læje blev flyttet til det nye 4. læje. Endvidere kan nævnes, at 3. læje delvis blev ombygget.

I 1933 havde færgesoverfarten eksisteret i 50 år og den havde i den tid udviklet sig til den vigtigste indenlandske færgerute. Efter de store færgesankaffelser og de foretagne moderniseringer var overfartsforholdene bragt op på et tidssvarende niveau og nye opgaver kunne tages op. Og disse lod ikke vente på sig; Lillebæltsbroens ibrugtagning i 1935 ændrede store dele af det danske trafikmønster og kom i høj grad til at indvirke på Storebæltsoverfarten også, således som det vil fremgå af næste artikel.

Ib V. Andersen

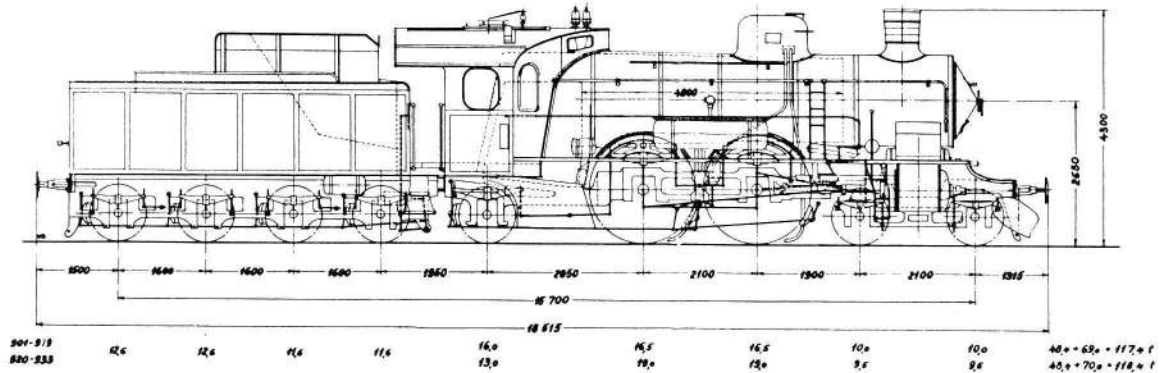
HAMPLI MODEL Aps har udsendt en ny prisliste over de dele firmaet lagerfører.

Den imponerer mig i den forstand, at der efterhånden er så meget, der kan leveres og til så rimelige priser.

F.eks. leveres af trækraft - i byggesæt: Litra C, P, E, ME og MH, og som køreklar samme litra plus M0 til såvel 2- som 3-skinne-drift. Af vogne findes ikke helt så mange (endnu): Litra Cl, CIs, Pc og Qd.

Der er desuden et væld af løsdele til nævnte maskiner; motorer, hjulsæt, aksellejer, skruekoblinger samt selvfølgelig plastplade og maling m.m.

Se det hele hos hobbyforretningen eller skriv efter listen på adressen: Industrivej 1A, 2640 Hedehusene.



LITRA P I SPOR 0

Mine kammerater i DMJK har drillet mig! Nu var du så godt i gang med damplokomotiverne - blev der sagt - og så dumper der en godsvogn ned midt i det hele. Havde det ikke været mere passende om serien havde været rundet af med en omtale af de noget større maskiner som for eksempel en type med løs tender.

Nu er Erik og jeg ikke forvænte med tilkendegivelser der kunne fortælle os om vore artikler er til nogen nytte, og vi har i denne forbindelse aldrig set håndgribelige beviser på, at andre har omsat dem i praksis. Her var så imidlertid et lille lyspunkt, der viste at stoffet i alle tilfælde bliver læst, samt en kritik der skulle fortælle mig, at ved ovennævnte artikel var arbejdet ikke gjort helt færdigt.

Dette fik vi selvfølgelig en lille snak ud af, hvor jeg forsvarede mig ved at påstå, at kul man bygge de mindre maskintyper med et tilfredsstillende resultat, ja så var det ikke noget kunststykke at følge successen op med maskiner med større drivhjul, flere aksler og det være sig med eller uden løs tender. Endelig kunne jeg da også henvise til J. Guldbæk Christensens udmærkede bog DAMPTRÆKKRAFT I MODEL, der netop fordi den fortrinsvis omhandler spor H0 indeholder en masse nyttige tips for den mindre erfarne spor 0 bygger i knibske situationer. Som sædvanlig måtte jeg ned med nakken og lovede derfor at gå hjem og tænke nærmere over sagen.

Jeg besluttede mig af flere årsager for litra P. Det er, også i model, et pænt lokomotiv, og selv om det er konstrueret med henblik på fremførelse af hurtige persontog, har det ofte været

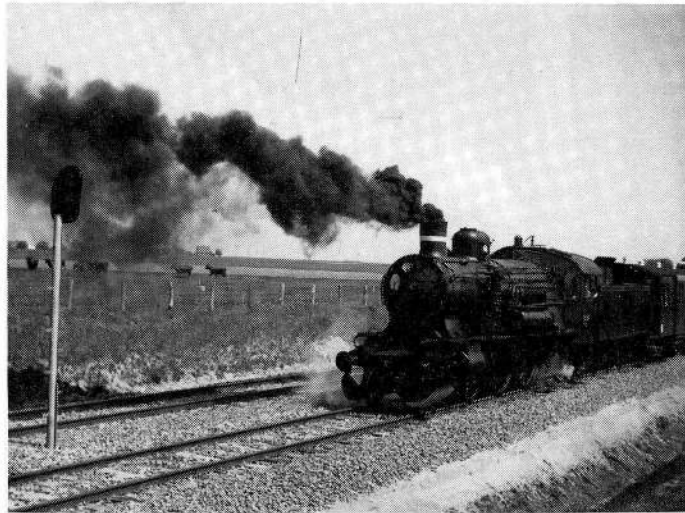
indsat med en hale af godsvogne efter sig. DSB-museet i København har en model i størrelsen 1:10, fremstillet i P'eren's oprindelige udseende og på museet i Odense står den i fuld størrelse i sin sidste skikkelse. Endelig har vi P 917 - stationeret i Roskilde - og som i ny og næ anvendes som trækraft for diverse udflugts-tog. Altså er der gode muligheder for at tage forbilledet i nærmere øjesyn.

De gennem årene mange besøg på adskillige modelbaneanlæg, har også efterladt det indtryk, at litra P og litra E er de typer, der oftest dukker op. Hvor mange "Jensen, Slagelse" og afdøde Jens Voldmester ialt har bygget i tidens løb ved jeg ikke med sikkerhed, men jeg ved da, at Voldmester nåede en ca. 25 stykker og at han da også for at at lette arbejdet lod fremstille en konisk klods som kedlen kunne bygges op omkring. (Hvor blev den forresten af - er der nogen, der ved det?). Om P og E skulle være smukkere end andre lokomotiver, vil jeg overlade til fagkunds-kaben at afgøre, og blot konstatere, at de i hvert fald er populære.

Skulle vi som modelbyggere forsøgsvis opdele DSB's og privatbanernes damplokomotiver i sværhedsgrader som byggeemner, og baserer vi denne opdeling på iagttagelser af gangtøj, udvendigt "blikkenslagerarbejde"s

større eller mindre mangfoldighed, samt mulighederne for indbygning af skjult gearkasse og motor, ja så ville litra P i selskab med eksempelvis litra C og PR være at finde i den lettere ende. Dette kan naturligvis kun blive en meget grov vurdering, for i virkeligheden spiller der så mange andre forhold ind, men i alle tilfælde er de nævnte områder på P'eren af en sådan karakter, at de med en vis rimelighed også må være overkommelige at udføre for den mindre erfarne.

Alt i alt årsager, som fik mig til at vælge denne maskintype som eksempel, og som forhåbentlig også vil være til inspiration for SIGNALPOSTENS læsere. Nu var der imidlertid det lidt uheldige ved valget, at jeg aldrig selv har bygget en P'er. Slidte og overgramsede tegninger afslører at en sådan konstruktion ofte har været under alvorlige overvejelser, men altså ikke nåede længere end til de første panderynker. En konstruktionsbeskrivelse uden illustrationer og anden bevisførelse er imidlertid ikke noget værd efter min mening, ergo måtte jeg ud i byen og finde et offer, men som man sikkert kan forstå af det foregående var det heller ikke svært. Den i artiklen omtalte og viste model er udført af Carlo Ljungberg, der ikke alene var parat med lidt nyttige oplysninger, men som også tillod mig at hjem-



1. Udflugtstog med P 917.

tage modellen til fotografering med mere, og derved blev det.

Som nævnt i indledningen er det min opfattelse, at kan man bygge de små maskiner, så kan man også bygge de større. Grundbetingelserne, d.v.s. hjulsæt, lejer, motor, gearkasse, det elektriske udstyr o.s.v. er stort set de samme, også selv om drivhjulsdiameteren er blevet større og gearkassens udveksling muligvis må ændres. Metoden efter hvilken det hele er hægtet sammen på, er i princippet også stadig den samme, blot er nu nogle af emnerne blevet længere eller bredere, og måske lidt mere besværlige for nu skal der saves og files lidt mere end før, men det ændrer jo ikke på det grundlæggende. Denne konstruktionsbeskrivelse bliver derfor heller ikke en, i lighed med omtalen af litra F, fra ende til anden beskrivelse, men til gengæld har Ljungberg og undertegnede forsøgt at finde frem til de særheder der knytter sig, ikke blot til litra P, men også til større og store maskiner i almindelighed.

Hvad forarbejdet, inclusive diverse minusser, angår, henvises derfor til konstruktionsbeskrivelsen af litra F. En lille håndsrækning kan det måske være, når jeg fortæller at DMJK har et mindre antal uafdrejede støbejernshjul på lager. Efter sigende er de reserveret klubbens medlemmer, men det kunne da godt være,

at en høflig forespørgsel resulterede i en undtagelse fra denne klausul.

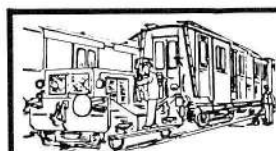
I "Lærebog i Maskinvæsen for Lokomotivpersonalet" (årg. 1901) indledes afsnittet om tenderen således: Tenderen er en særlig vogn, der kobles til lokomotivet og tjener til at optage de kul- og vandmængder, som ere nødvendige til dettes forsyning, for så vidt disse ikke medføres på selve lokomotivet. - Omskrevet til modelbygning ville det komme til at lyde som: Med visse forbehold bygges tenderen som en selvstændig enhed, men da den altid er koblet til samme maskine, kan vi lige så godt bruge den til noget fornuftigt.

Som læseren sikkert allerede har gættet, har jeg valgt at begynde fra denne ende af modellen. På Ljungbergs tender er rammesider, bund, vandkasse og dæk fremstillet af 1 mm messingplade, og kulrummets vægge af 0,3 mm plade. Sidstnævnte er gjort bevidst, da de fritstående kanter afslører materialetykkelsen. Det kan iøvrigt ofte være svært, for ikke at sige umuligt, at måltage sådanne tilfælde som kanter og slankere rørledninger direkte på tegningen. En nogenlunde anvendelig kontrol af målene er den, at der efter måltagningen ganges med 45 (i spor HO 87), hvorefter der skønnes om dette mål har nogen relation til virkeligheden. I nævnte tilfælde ville kulrummets

vægge, dersom de havde været fremstillet af 1 mm plade plus to eller tre lag maling, svare til en godstykkelse på ca. 50 mm, og det kan da ikke være rigtigt. Det er jo ikke en kampvogn vi bygger.

Undtagelser, og dem er der altid, vil være emner som ligger særlig udsat for stød eller slag, eller udøver en støttende eller bærende funktion, hvor der naturligvis må skottes til, om den ud fra det foregående, tåler den påførte skrøbelighed. Vi er kommet ind på et sidespor, så lad os da få det hele med. Ved bemaling af modellen kan vi komme ud for, at farvelaget, hvor rør o.l. ligger tæt op mod det underlag det er monteret på, vil komme til at udgøre en udkitning i overgangen og derved udviske og forvanske det tilstræbte indtryk. Fænomenet er vanskeligt at undgå og derfor velkendt, vi kan jo ikke påføre malingen i samme målestok som det øvrige, men hav det i tankerne under byggearbejdet. Hvor det er muligt bør rør og lignende detaljer frilægges så meget, at der også er plads til et lag maling uden skadelig virkning.

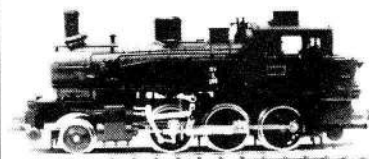
Tilbage til tenderen. Her er rammesider, bund og vandkassens sider udført og loddet op i et samlet hele, og blot vandkassens dæk er aftageligt. Vi skulle jo bruge dette køretøj til noget nyttigt, og må derfor have adgang til dets indre. Dækket er bagtil, på undersiden forsynet med til-



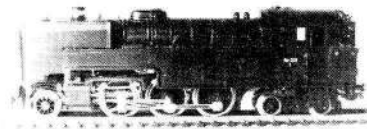
»PÅ SPORET«

NØRREBROGADE 72 . 2200 KØBENHAVN N
TELEFON (01) 39 48 68

ÅBNINGSTIDER: Mandag-torsdag ... 14.00-17.30
Fredag 14.00-19.00
Lørdag 10.00-13.00

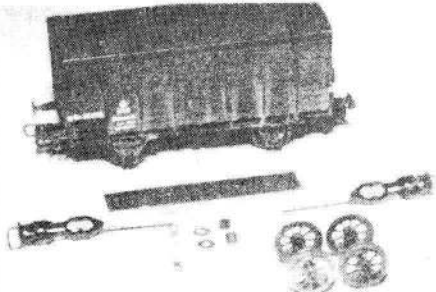


Horsens Vestbaner L 106
af Lilliput lokomotiv. **750;**
kr.

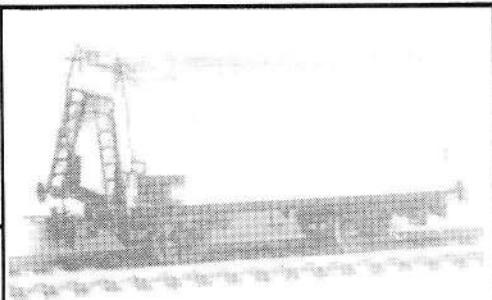


DSB LITRA S
Færdigbygget til
2-skinne, jævnstrøm, kr. **1285;**

Skal dine Q-vogne også
ud at køre, har vi alle løsdele!



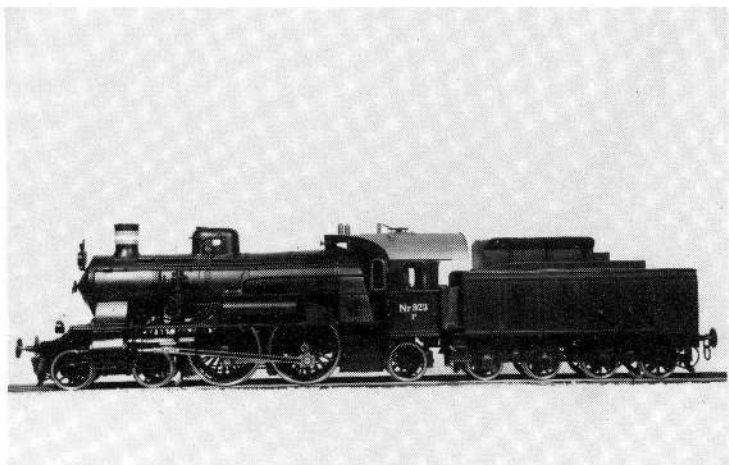
Effektiv og robust
TENDER-DREV
til UK's C-maskine.
Fuldt monteret med
Bühler-motor,
snækkedrev og
hæfteringe på
2 hjulsæt. **462⁵⁰**
kr.



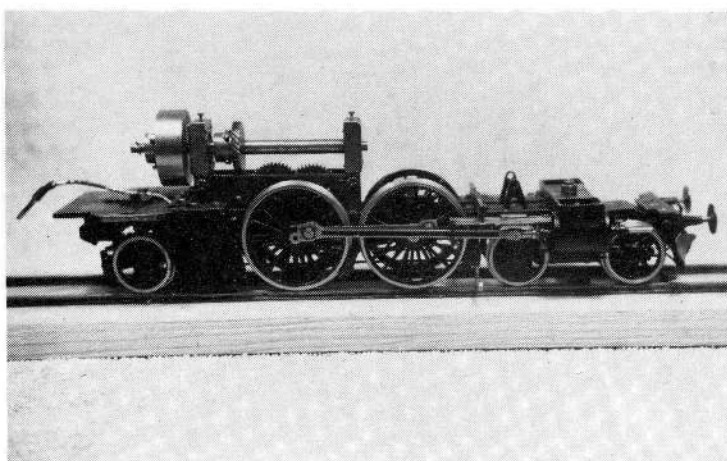
IS-KØLEVOGN
Komplet byggesæt
Kr. 130,00



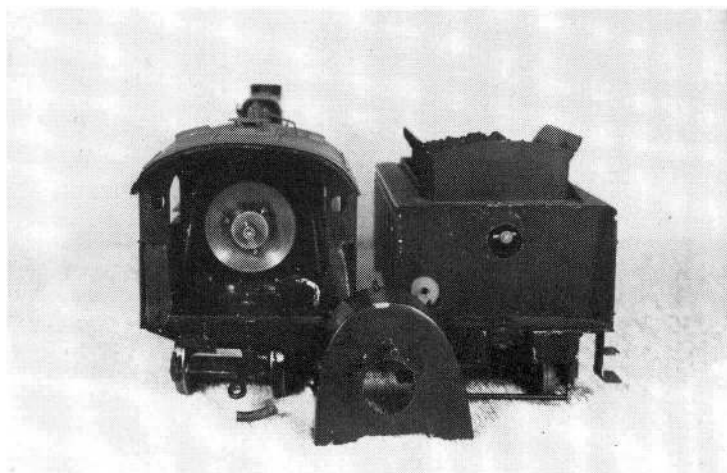
IKP-KØLEVOGN
Komplet byggesæt
Kr. 140,00



2. Så nydeligt kan det gøres, når man hedder Ljungberg!



3. Gearkasseaksel ligger vandret. Bemærk svinghjul.



4. Akselender, stikdåse og fyrkassekappe.

loddede flige, der ved monteringen af dækket kan bringes i indgreb med en på bagvæggen fremspringende kant. Fortil hviler dækket på en tværafstivning mellem kassesiderne, og en skrue holder det på plads. Dette system er sikkert af Ljungbergsk oprindelse, for de fleste vælger at adskille tenderen mellem bund og sider, hvor indvendige vinkeljern

tillader en sammenskruing af delene. Selv er jeg tilhænger af sidstnævnte, da det giver en lettere adgang til de elektriske komponenter m.m. som tenderen senere udstyres med. Diverse forstærkninger på siderne og afslutning på kanterne er fremstillet af henholdsvis 2 x 0,3 mm metalstrimmel og 0,7 mm kobbertråd. Det er ingen sag at arbejde på

sådan et firkantet skrummel af en kasse, den skal nok blive liggende i ro, ligegyldigt hvilken af siderne der kommer ned af.

Undervognen, som den fremstår her med sine fire aksler ophængt på samme ramme, har ikke tidligere være beskrevet i SIGNALPOSTEN, men det siger sig selv, at hjulsættene må ekvilibrereres eller monteres affjedrede, at vi som sædvanlig sikrer os de bedst mulige køreegenskaber. Er man tilstrækkelig fiks på fingrene, gøres det blot som det er gjort i virkeligheden. I dette tilfælde er rammepladerne under udsavningen forsynet med diverse udskæringer og borer til akselkasser og balancer. Ved akselkassernes udskæring bores nederst og så yderligt som muligt to små huller, et på hver side af udskæringen, igennem hvilke vi kan indstikke og ombøje et stykke kobbertråd, der forhindrer akselkassen i at falde ud. Akselkasserne tildannes af en stump messingklods, der ved indslidning i siderne kan bringes til frit at glide i udskæringerne. Fjedrene er fremstillet af vindueskobbertætningslister klippet ud i 2,5 mm brede strimler, der efter udklipningen er trukket rette og lettere krumme, ved at frottere dem over et stykke rundjern. Almindeligvis er der en 10 til 12 blade i et fjederbunt, men vi kan nøjes med syv, ellers bliver bundtet for tykt og stift. De to øverste er lige lange og resten trinvis, den ene kortere end den anden. Bundtet samles stramt med et svøb af samme materiale og der bores og indsættes en stift gennem svøb og fjederblade. Stiften skal være så lang, at den som styr kan føres ned i et i toppen af akselkassen boret hul. Fjederhængerne er ført gennem huller i de to øverste fjedre og derefter påloddet en bøsning som afspærring. Den nederste ende slutter i en gaffel, hvor den ene fjederhænger er hængslet i rammen og den anden, ligeledes hængslet, i balancen.

Fremstillingen og monteringen af dette ophæng er nok lidt af et puslearbejde, men når vi ser hvad Erik V. Pedersen har fået ud af sit konserveblik på MO-eren, skulle det ikke være det store problem i spor 0. Jeg spurgte Ljungberg, om det ikke havde voldt kvaler at justere dette ophæng ind, at ikke tenderen måske både hang med en af enderne og lå skævt til en af siderne, og fik det svar, at det havde han da endnu ikke været ude for. Ljungberg "fabrikerer" alle fjedre og alt deres tilbehør på én gang og gør sig samtidig umage med at få dem alle fuldstændig ens. En eventuel efterjustering kan iøvrigt foretages ved enten at ændre

på fjederbladenes krumning eller andre på fjederhængerens bøsning. De meget dygtige kan så tænke over, om det er ulejligheden værd at skære gevind på hængerens og udskifte bøsningen med en møtrik.

De mindre dygtige behøver imidlertid ikke at fortvivle. En såre nem og simpel metode til at ekvibrere en sådan tender vil være at montere hjulsættene på indvendige bogcier. Tenderen til min egen litra H er forsynet med dette "fidus-patent", det fungerer ganske udmærket. Opskriften ser således ud. Afstanden mellem rammesiderne gøres et par millimeter større for at give lidt bedre plads til boggievangerne, og vi undlader at foretage udskæring for akselkasserne. Vangerne er 1 mm plade med påloddede forstærkninger omkring akselhullerne og når vi påser at bore et 2 mm gevindhul i boggievangeren nøjagtigt det sted, hvor balancens omdrejningstap sidder i forhold til akselkasser og hjulakslers placering, og derefter gennem rammesiden med diverse balancetrappor borer og skærer 2 mm gevind, så vil vi med en tilpas lang skrue kunne montere boggiesiderne gennem disse borer. En justering af den indbyrdes afstand mellem siderne kan udføres ved at skrue føres kortere eller længere igennem inden den fanger gevindet i boggiesiden. Dette var den ene boggie, den anden udføres på traditionel vis, den har ikke kontakt til rammens indvendige sider, men vipper omkring et afstandsstykke der på midten, med skrue og mellemlægsskiver, er tilskruet tenderens bund. Akselkasser og fjedre med mere er nu kun til almindelig pynt, og som noget sådant ulig lettere at tilvirke. Der er også andre metoder efter hvilke tenderens hjulsæt kan ekvibreres, men hvad man så ellers måtte kunne finde på, bør der også iagttages, at hjulsætterne har en smule sideforskydning. Dette gælder især om det anlæg modellen skal køre på har mindre kurveradier end 180 cm (spor 0), men skulle da sådan set let lade sig gøre ved en afkorting af akselhalsene på akslerne nummer to og tre. Tilpas spillerum i lejerne kan også være nødvendigt.

Ved konstruktionen af koblingsarrangementet mellem maskine og tender bør det tilstræbes, at vi bedst muligt overholder den samme tætte sammenkobling som på forbilledet. Det er et af de områder vi tænkte på, da vi et sted i indledningen nævnte begrebet: - særheder ved større maskiner o.s.v.

Nu er særheder måske ikke lige det rette udtryk, men iagttager vi, hvad der sker på dette sted, hvor maskine og tender møder hin-

anden, erfarer vi, at de i løb gennem kurver ikke blot "knækker" sammen i retning mod kurvens centrum, men at der også, afhængig af maskinens "overhæng" (afstand målt fra bageste styrende aksel til yderste ende af førerhus) foregår en større eller mindre sideforskydning. På modellen af 923 er sammenkoblingen foretaget med en ca. 40 mm lang trækstang forankret i solide tappe påskruet henholdsvis tenderbund og førerhusgulv, og den indbyrdes afstand mellem tender og maskine er nøje overholdt.

På DMJKs og andre større spor 0-anlæg giver dette ikke problemer, men det er såre let at forestille sig, hvad der ville ske, dersom modellen også skulle forsøge sig på anlæg med kurveradier af havnebanekaraktter. Det er imidlertid ikke så vanskeligt på forhånd at sikre sig mod problemer af denne art. Hvis vi udklipper to stykker karton i profil efter tegningens lodrette snit og derefter markerer de styrende akslers to gange fire yderpunkter, kan vi med disse lagt op på banens skrappeste kurver danne os et billede af hvordan kobling, knæk og sideforskydning vil opføre sig. Tillader dette billede i første omgang ikke en acceptabel sammenkobling må det undersøges om vi ved at file af de modstående ender, eller måske forlænge koblingsstangen, kan redde situationen. Når vi nævner denne forlængelse menes der ikke dermed at afstanden maskine, tender øges, men gør opmærksom på, at jo kortere stangen er, desto tættere vil sideforskydningen trække de to køretøjer sammen. Prøv selv at koble de to stykker karton sammen med forskellige længder tråd og man vil se hvilken forskel det gør.

J. Guldbæk Christensen behandler dette emne ret så udførligt i sin bog, men der er jo også tale om spor H0, hvis industrispor ikke gør problematikken lettere. De i denne bog foreslåede løsninger lader sig da også uden videre anvende i spor 0, omend jeg vil tillade mig at sætte et stort spørgsmålstegn ved fig. 201.

Ældre og gigtplagede lokomotivførere, der på deres arbejdsplads måtte finde sig i at blive ristet på maven og dybfrosset på ryggen, vil nok med et lille av for s.... trække hånligt på skulderen, når vi i det følgende antyder "sammenstyknings" af tender og maskine som et tåleligt opholdssted.

Ældre maskiner blev forsynet med side- og oversejl til beskyttelse mod vind og vejr. Senere byggede tenderens forvæg i nogle tilfælde op så den derved ydede bedre beskyttelse. Hvor effektivt det har fungeret skal jeg ikke

kunne sige noget om, men når vi omsætter forbilledet i model, hvor sideforskydningen er temmelig mærkbar, er det en detalje vi må være opmærksomme på. Det er ikke så slemt på litra P, men eksempelvis er førerhustaget på litra E ført så langt tilbage, at det sammen med den forhøjede tendervæg på det nærmeste udgør et samlet og lukket hele. Nu er litra E ikke den maskintype vi hyppigst ser på havnebanesporet, men derfor skal vi alligevel være opmærksomme på, at der ved konstruktionen er taget tilpas hensyn til diverse udsving. På min egen E-maskine er problemet løst ved at gøre den forreste tenderboggie bevægelig i sideretningen. En stiv koblingsarm med tap, anbragt på maskinen, styrer tenderens overdel gennem et hul i tenderens forplade, eller sagt på en anden måde, maskine og tenderkrop følges ad i sideretningen medens boggieerne styres af sporet.

Vi hælder ikke vand på tenderen, så selv om vi fylder kulrummet op med den ægte vare, er der ingen grund til at brænde det af. Alligevel vil tenderen komme til at gøre god nytte. I tilfælde af tredieskinndrift monteres den ene strømaftager her, og så langt tilbage som muligt. Køres der med toskinne og isolerede hjulsæt vil det undertiden være en fordel at indrette maskinen som den ene pol og tenderen som den anden. Ved sidstnævnte eksempel må der naturligvis anvendes isoleret kobling mellem de to køretøjer. Andet elektrisk tilbehør såsom afbryder, polvender, ensretter og eventuelle dioder vil både let og bekvemt kunne monteres i den rummelige vandkasse. En skønne dag bliver det vel også hverdagskost med båndspiller eller højttaler, der gengiver dampslag og fløjte-toner, og som indbygges samme sted.

En nyttiggørelse af tenderen kan også finde sted på anden vis. Som nybagt modelbygger er emnevalg, i begyndelsen og et langt stykke hen ad vejen, dikteret og begrænset af mulighederne for at kunne købe sig igennem de ellers uoverkommelige passager. Efterhånden som erfaring og øvelsen melder sig, og i takt med udvidelsen af værktøjsbeholdningen bliver valgmulighederne større og større, for nu bestemmer vi selv farten. Derved kunne vi komme ud for en model, hvor det enten var en nødvendighed, eller at man så en fordel i, at bringe motoren i tenderen, og det skal man ikke vige tilbage for. I alle tilfælde ikke i spor 0, hvor tenderen er tilstrækkelig tung. I spor H0 gøres det på den måde, at tenderen også er den drivende kraft, men det er en helt anden historie.

Metoden har sine fordele og

sine ulemper. En ulempe er det, at motoren fra at være en del af adhæsiønsvægten nu bliver til en død byrde, og den fleksible transmission kan undertiden volde kvaler - fortrinvis dog, når ukyndige løfter lokomotivet af sporet. Det er også muligt at motorer med en voldsom igangsætningseffekt ville kunne give uheldige virkninger. Vi ved det ikke. Det er somme tider sket at trækraft med denne motoropstilling brat er stoppet op på grund af blokeret gearkasse, men disse tilfælde har aldrig givet sig udslag i afsporet eller vaklende tender.

Fordele er så blandt andet de for det meste langt lettere monterings- og adgangsforhold til gearkasse og motor. Gearkassen kan skjules bag drivhjul og i fyrkasse, og er der ønsket om at udstyre førerhuset med forskelligt betjeningsgrej, er det ikke umuligt at lægge transmissionen under gulvhøjde. Motoren vil afhængigt af den højde vi udregner motorakslen skal ligge i, nu enten kunne forsænkes i en udskeering i vandkassens bund, lægges direkte på bunden eller stables op på dertil indrettede støtter. I alle tre tilfælde behøver vi blot et enkelt spændebånd som fæste. Støjende motorer og chassiresonans dæmpes ved opspænding på gummiunderlag og beklædning af kassens indvendige sider med støjdæmpende materialer.

Som det fremgår af fotografierne er Ljungbergs model af litra P konstrueret med motoren anbragt i tenderen. Det kan man måske nok undre sig lidt over, for med det udvalg, der er af småmotorer i dag, og den rummelighed som netop P'ens kedel byder på, skulle man ikke mene at det havde været nødvendigt. Det er det heller ikke, men for år tilbage, da udvalget af motorer til vort brug ikke var så stort, købte han og jeg i fællesskab et større antal motorer fra et eller andet overskuds-lager. Det er en fortrinlig motor, der ganske vist fylder lidt rigeligt, men nu har vi dem altså - og så skal de da også bruges.

Vi vil ikke i detaljer beskæftige os med montering af motor og gearkasse, men konstaterer dog alligevel for en sikkerheds skyld, at sidstnævnte er lejret omkring drivhjulsakslen, samt tøjret til en stift i rammen så den ikke køre hele vejen med rundt. Det der interesserer os er beliggenheden af de to aksler, henholdsvis motor- og gearkasse-aksel, og den måde hvorpå de fleksibelt er forbundet til hinanden. Som det burde fremgå af fotografierne, har Ljungberg valgt at lægge dem i samme vanderette plan, og som forbindende mellemlid er brugt et stykke gar-

dinspiral. En så kort stump spiral som her er tale om ville normalt være alt for stiv til formålet, men da stivheden blandt andet beror på de tæt sammenliggende vindinger, behøver vi kun at trække disse ganske let fra hinanden, og en tilpas smidighed vil være opnået. Spiralen er i enderne forsynet med en ca. 15 mm lang bøsning, der fra den ene ende, i en dybde af 4 mm er boret op til spiralens diameter, som derefter kan indstikkes og påloddes. Den anden ende børes ud, svarende til den akseldiameter, den skal møde og bringes i indgreb med, og slidses op på en længde af 10 mm. Slidsebredden skal svare til den 1,0 eller 1,5 mm stift som efter boring indsættes på tværs 4,5 mm fra akselenden. Med maskine og tender sammenkoblet ved trækstang finder vi derpå den position under baglæns kørsel, hvor de to akselender står nærmest hinanden, måler den op, og gentager proceduren ved forlæns kørsel for at finde den største afstand. Efter disse mål indretter vi så spiralens længde, og hvis vi da ikke har lavet borerne til akselenderne for stramme, vil dette, vistnok såkaldte "Bowden-kabel", indstille sig selv under kørslen.

Dette arbejde er lige så let som det lyder, og kan udføres uden brug af finere værktøj. Imidlertid er der et par faldgruber, som man nok skal tage sig i agt for. Med modellen stående på ret spor, må kablet ikke beskrive en S-formet kurve. De opstår muligvis af sig selv under kørslen gennem skifter og krumbet spor, men det må ikke være født med dem. Kan vi ikke lægge de to aksler i samme plan, må den understliggende aksel "vippe" så meget, at en tænkt forlængelse af de to aksler mødes i en stump vinkel med vinkelspidsen nærmest muligt midtpunktet mellem de to akselender. Det vil også være en fordel om vi lægger placeringen af de to bøsninger så tæt på de styrende aksler som muligt. Det er det tydeligvis ikke gjort på nr. 923, uden at vi dog af den grund har haft problemer, men lægger vi de førømtalte papprofiler, med indtegnede aksler, op på sporet og "kører" dem ind i nogle rigtig skræppe kurver, vil man nok blive overrasket over at se, hvor alt for udragende akselender havner henne. Spiralen må heller ikke være hverken for kort eller lang. Er den for kort går det ud over fleksibiliteten, og er den for lang, vil den i værste fald virke som sjippetov, give sig til at synge, og måske endda trække sig selv ud af indgrebet.

Ljungberg og flere andre har med stort held anvendt ovenstående "patent" på adskillige modeller, og da det både er nemt og

billigt at fremstille, er det absolut anbefalelsesværdigt.

I næste nummer kaster vi os over maskinen, og slutter for denne gang med at påpege, at tenderen fortjener lige så stor omhu ved udførelsen, som den vi viser det øvrige materiel. Kulhul og lemme til opbevaringsrum på forvæggen bør ikke mangle. Håndbetjent bremse og vandstandsviser giver også gevaldigt op sammen med alt det ragelse såsom ekstraskovl, kost og andet værktøj der ligger og flyder på dækket. Hvis der er plads til det, er det heller ikke forbudt at fremstille dækket med den tragtformede fordybning, der udgør kulrummet, som så kan fyldes op med løse kul. Det vil nok overraske klubbens Prins Pilfinger første gang han vender bunden i vejret på modellen, men det vil sikkert også kunne kurere ham for gentagelser af lignende art.

C. Ljungberg og ADAM

VIGTIG RETTELSE!! VIGTIG RETTELSE

Småmotorer: D.C. Micromotors, system Faulhaber.

SIGNALPOSTEN 1983, nr. 1, side 41 anfører en adresse, hvor ovennævnte motor blev forhandlet. Desværre skulle det vise sig, at forhandleren var flyttet, og først nu så længe efter, er det lykkedes at spore den nye adresse og telefonnummer.

Denne adresse er:
E. Jenks Efterflg., Hvidsværmervej 135, 2610 Rødovre.

En samtale med firmaet tilkendegiver imidlertid, at der ved mindre ordrer henvises til firmaet RADIO PARTS, Glentevej 57, 2200 København N, tlf. 01-343411 hvor det så skulle være muligt at erhverve de i artiklen omtalte motorer.

Jeg beklager fejltagelsen, og håber herved at have fået alt på rette plads igen.

ADAM

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

SÆLGES:

Jernbanefrimærker fra 1934 og frem over, 500 stk. kr. 1600,-.

6 reliefhuse passende til LGB, kr. 250,-.

COASTER, Billing Boat, ca. 100 cm over p.p., 1:50, pæn model, kr. 1350,-.

Henvendelse: Stenderup, Østerbrogade 109, 2100 Ø.
Tlf. (01) 20 90 26.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

DANSKE BANEGÅRDE

HORSENS STATSBANESTATION

2. og sidste del

Det ville måske være rimeligt at se på, hvor stort et areal stationsområdet udgjorde, før vi går lidt mere i detaljer med de enkelte dele af anlægget. Stationen dækkede et areal på 17 hektar (ha) = 170.000 m². I forhold til den gamle station, svarer det til en forøgelse på omtrent 2½ gange, idet denne station dækkede et område på næsten 7 ha. Trods denne ikke helt ringe forøgelse af den nye stations areal, havde statsbanerne alligevel taget højde for, at en yderligere udvidelse kunne finde sted udover de før omtalte 17 ha, hvis en sådan situation skulle opstå, at det viste sig nødvendigt at udvide stationen yderligere.

Tænkte man sig at man foretog en spadseretur fra den ene ende af stationen til den anden ville man tilbagelægge en strækning på 1½ km. Hvis man kunne køre en tur på hele det skinnenet, der var udlagt, skulle man køre ikke mindre end 19 km.

Da man skulle anlægge stationen var man selvfølgelig klar over, at det ret lave engareal omkring Bygholm Å, som kun lå ½ m over daglig vande, kunne afstedkomme vanskeligheder i form af oversvømmelser i tilfælde af alt for kraftigt højvande. Af den grund ville man gerne have hævet det areal den kommende station skulle ligge på. I forbindelse med anlægget af dobbeltspor syd og nord for Horsens station, var det imidlertid så heldigt, at man fik ret store jordmængder tilovers i forbindelse med bl.a. de ret talrige gennemskæringer, og hvad var så mere naturligt end at anvende denne jord til hævnning af det lave areal i engen omkring Bygholm Å. Ikke mindre end 600.000 m³ fyld blev udlagt og man fik hævet stationsarealet fra den før omtalte ½ m til en højde af 2,8 m over daglig vande.

Bundforholdene i og ved engen er ofte ikke særlig stabile at opføre bygninger på, hvilket også viste sig at være tilfældet her i Horsens. For at bygningerne ikke skulle sætte sig i sådan en grad, at de ligefrem slog revner, var det nødvendigt at pilotere. Til en sådan pilotering brugte man hovedsageligt granrafter, forøvrigt i en sådan mængde, at det nærmest

svarede til en lille skov. De korteste af rafterne var omkring 4 m, men til gengæld var de længste ikke mindre end 21 meter lange. Det må dog retfærdigvis siges, at det kun var de færreste steder, det viste sig nødvendigt at bruge så lange pæle. I det hele taget var bundforholdene meget forskellige, og nogen steder viste det sig, at man ikke kunne bruge rafter af træ, hvorfor man i stedet måtte anvende betonpæle, som især fandt anvendelse i den sydlige ende af stationsarealet. Betonpælene var nu heller ikke små, længdemæssigt set. Deres længde lå mellem 8 og 20 m. Et af de få steder, hvor det ikke var nødvendigt at pilotere, var på det område, hvor statsbaneremisen og den dertil hørende drejeskive skulle ligge.

Hovedbygningen blev bygget på grundlag af tegninger, udarbejdet af overarkitekt K. T. Seest. Han havde forøvrigt også stået for opførelsen af bygningerne på Ringsted, Padborg, Århus, Fredericia, Middelfart og Vordingborg stationer, hvor materialet var røde håndstrøgne sten og rødt tegltag, og stilen var den typiske mellemkrigstids - lidt bastant og firkantet, men enkel. De samme materialer havde han også anvendt til de to sidebygninger, der flankerede hovedbygningen. Her måtte man også pilotere og der blev anvendt 617 pæle af gran, men så stod bygningerne også fast og sikkert. Den to-etages hovedbygning dækkede et areal på lige ved 800 m² og lå med længderetningen nord-syd. Søndergade og Jessensgade - to vigtige færdselsårer i Horsens, gav adgang til forpladsen og dermed til den nye station. Forøvrigt var det de to samme gader, der førte til den gamle stations hovedbygning.

Fra "landsiden" kommer man ind i bygningen via et frem-springende og overdækket for-tov beliggende midt for facaden og ind i hovedhallen. Denne optager begge etager i højden. Modsat hovedindgangen, altså når man ser mod vest, har man til højre i hallen billetkontorer og ekspedition for rejsegods. Til venstre i hallen var der indrettet ventesale, der var nemlig to - én for rygere, og én for folk, der ikke kunne lide røg, kiosk, garderobe og adgang til toiletter.

På hver side af forhallen på førstesalen blev der indret-

tet lejligheder. Mod syd residerede stationsforstanderen i en ret så stor bolig. Mod nord var der to mindre lejligheder samt et par lokaler beregnet for det personale, der skulle betjene sikringsanlægget, og så kan man hurtigt gætte sig til, at kommandoposten lå tæt op til mandskabets opholdsrum. Med omhu havde man sørget for - selvfølgelig -, at der her fra kommandoposten på første sal var et så godt udsyn som vel muligt ud over det udstrakte spornet. Dette var i allerhøjeste grad nødvendigt, når man tænker på, at selve banegården var 1800 m lang. Alene afstanden ud til det yderste signal var 1500 m og tilsvarende var afstanden til det yderste sporskifte ikke mindre end 800 m.

Lad os blive lidt ved sikringsanlæggene. Hele anlægget virkede ad elektrisk vej, hvilket efter den tids opfattelse var noget ret usædvanligt. Det ville forøvrigt ikke have været muligt at bygge et sikringsanlæg af denne størrelse som her som et rent mekanisk anlæg, hvis man kun ville have én - post. Der var på det tidspunkt stadig ældre jernbanemænd i sikringstjenesten, som rystede på hovedet ved tanken om, at man helt og holdent forlod det gamle prøvede system til fordel for det nymodens og endnu ret uprøvede elektriske, ihvertfald for så store anlæg som her. På mindre anlæg havde man i et stykke tid betjent sig af elektriske anlæg hist og her, men at man i Horsens helt og holdent gik over til kun at bruge et el-anlæg af denne størrelse, gjorde, at man lige med et foretog et stort skridt ind i den kommende tids udvikling, og det var vel nok det, der fik de ældre til at ryste på hovedet, idet man tvivlede på, at noget sådant ville fungere pålideligt. Deres tvivl blev dog gjort til skamme.

Selve centralapparatet havde 48 felter, hvorfra der kunne omstilles 30 sporskifter og eventuelle spærresko. 12 håndbetjente sporskifter kunne aflåses og 22 signaler - 5 armsignaler og 17 daglyssignaler - kunne stilles, så det var ikke så lidt man var i stand til at udføre fra kommandoposten - ihvertfald efter forholdene i 1929! Det er forståeligt, at med 48 felter, hvoraf adskillige havde flere funktioner på én gang, var signaler og sporskifter selvfølgelig afhængige af

hinanden. Jeg nævnte 5 armsignaler. 4 af disse var kun beregnet for statsbanetog, det 5. var beregnet for HJJ's indkørsel på stationen. Signalet var i syd opstillet ved siden af DSB's armsignal - HJJ løb jo parallelt med statsbanerne det sidste stykke vej ind til Horsens, og af hensyn til ensartetheden i signalbilledet, havde man valgt også at opstille et armsignal for denne privatbane, der altså var den eneste af den fire privatbaner, som fik et sådant signal.

Alle forbindelser mellem posten og sporskifter og signaler blev etableret ved hjælp af kabler med en sammenlagt længde på ikke mindre end 22 km. Kablerne var lagt ned i kabelgrave, hvis længde var næsten 5 km. Hvert kabelstykke var ikke ens, idet man brugte kabler med fra 2 til 39 korer. Et kabel består som regel af et større antal indbyrdes og fra omgivelserne isolerede ledninger, de såkaldte korer. Den samlede korelængde var på omtrent 400 km.

Af hensyn til rangeringen var der ved de centralbetjente

sporskifter anbragt en pedal, således at skiftet kunne omstilles lokalt. Når man trykkede på pedalen, påvirkede man sporskiftehåndtaget i centralapparatet via en solenoide (en elektrisk spole), således at håndtaget blev omstillet, hvorefter selve sporskiftet blev omstillet. Ved dette system, som i dag virker temmelig forældet, men som dengang var den højeste form for teknik, kunne personalet i kommandoposten altid ved at se på håndtagets stilling være klar over det pågældende sporskiftes stilling. Ingen signaler kunne selvfølgelig stilles uden at sporskifterne i den pågældende togvej var rigtigt indstillet. For at undgå, at en rangerbevægelse blev foretaget lige før man ventede tog, så man eventuelt derved kunne forsinke toggangen, kunne man fra posten afbryde strømmen fra centralapparatet og ud til skiftet. Dette blev forøvrigt altid foretaget i passende god tid før et togs ankomst. En sådan afbrydelse af strømmen blev normalt ikke foretaget manuelt, men foregik automatisk, når man gjorde en togvej klar til ind- eller udkørsel. Når rangerpersonalet ville skifte et spor og trådte på pedalen og der så ingenting skete, var det straks klar over, at rangerbevægelsen måtte vente, indtil togbevægelsen havde fundet sted.

De forskellige togveje var opdelt i en række indbyrdes isolerede sporstykker, et system, der er ganske almindeligt i dag, men som dengang var knapt så meget benyttet. I Horsens havde man indrettet systemet på den måde, at man lod en elektrisk strøm, som kom fra et 6 volts akkumulatorbatteri løbe gennem de isolerede sporafsnit. Hvis en vogn eller et lokomotiv befandt sig i et sådant afsnit, bevirkede køretøjet at et relæ blev strømløst og nogle elektromagneter blev så tilsluttet en særlig kobling i det signal, der havde betydning for det spor, der var belejret med et køretøj. Det bevirkede også, at signalvingen ikke kunne stilles for indkørsel til det pågældende spor. På bagvæggen i kommandoposten havde man opsat et af de velkendte tableauer, der naturligvis også var koblet til de før nævnte isolerede sporafsnit. Man kunne så i posten se, hvilke sporstrækninger, der var besatte eller frie, hvilket selvfølgelig i mørke og i usigtbart vejr var af stor betydning for personalet, og dermed sikkerheden for toggangen. På samme tableau kunne man ved

hjælp af farvede lamper se signalernes stilling.

Ved udformningen af sikringsanlægget havde man gjort sig alle bestræbelser på at få så stor sikkerhed som overhovedet muligt med hensyn til sikring af togenes kørsel. Ikke desto mindre havde man koblet den fungerende ind i systemet. Kun hvis han, ved hjælp af et frigivningsapparat i telegrafkontoret i stueetagen, havde frigivet togvejen, kunne man i kommandoposten stille signaler og sporskifter. Opløsningen af togvejen skete automatisk for både DSB's tog, men også for tog på HBS og HV, for sidstnævnte to baner dog kun ved afgående tog. Da HBS, HV og HJJ jo ankom til Horsens ad egne fra DSB adskilte togveje, kunne disse togs indkørselstogveje opløses fra kommandoposten ved hjælp af trykknapper.

Anlægget var af svensk konstruktion (Signalbolaget), men også et dansk firma havde taget del i udformningen. Svenskerne havde stillet en ingeniør og en montør til rådighed, medens anlægget var under udførelse, men det var DSB's eget personale, som havde udført det egentlige arbejde, derved sikrede man sig også, at man ved det kendskab man fik til anlægget ved opbygningen af dette, selv var i stand til at udbedre eventuelle fejl og mangler i fremtiden.

Vi vender igen tilbage til hovedbygningen for en kort bemærkning. Jeg nævnte tidligere trappen i forhallen, der førte ned til perrontunnelen. Her havde man bestræbt sig for at ankommende rejsende og ditto afgående kunne passere hinanden uden at støde sammen. Hvis man overholdt reglen med hensyn til almindelig færdselskultur, ville de rejsende, der skulle rejse fra Horsens holde til højre (vi ser mod vest), medens strømmen den modsatte vej ville holde til venstre. Selve tunnelen havde følgende dimension: 4 m bred og 2,2 m høj. Trappe og Tunnel gav dog ikke adgang til Odderbanen samt til perron 2 - her var der kun en trappe, da denne perron lå syd for hovedbygningen. Igennem tunnelen havde man adgang til perron 3 og 4, hvortil der førte to trapper til hver, en på hver side. På disse to perroner havde man opført 100 m lange perrontage, til gengæld var der for perron 2's vedkommende kun en overdækning lige over trappen. På perron 3 og 4 havde man endvidere opført nogle mindre venterum, der kunne beskytte de rejsende mod kulde og blæst, når man ventede på

Københavns S-bane 1934-1984

112 s., 17x25 cm, 180 ill.
Pris kr. 98,- + eksp. kr. 12,-
Jubileumsbogen om S-banen, af John Poulsen, J. O. Christensen, P. Thomsen og Nils Zecberg.
Næsten kun ukendte billeder og komplet materiel-fortegnelse.

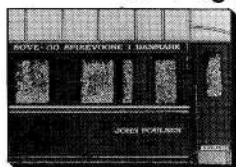


Transsibiriske jernbane

- historien om verdens længste jernbane, af J. Poulsen e.A.
80 s., 17x25 cm, 70 ill.
Pris kr. 98,- + eksp. kr. 12,-. Udkommer aug. 1984.
Forudbestil inden 15. juli '84 og få den for kr. 85,- inkl. eksp. (12,-).
Såvel en rejsebog som et stykke spændende jernbanehistorie.

Sove- og spisevogne i Danmark

af John Poulsen



112 s., A4-tværformat, 140 ill., pris kr. 220,- inkl. eksp.
Wagon-Lits historie i Danmark, arbejdsforhold og materiel (masser af HO-tegninger). Samtidig den eneste beskrivelse af landsdels- og udlands- trafikens historie.

Bestilling/forudbestilling: indsat beløbet på postgiro og anfør bestillingen på kupon til modtager.

Giro 1 52 56 62
Bane Bøger
Løvsangervej 98
4000 Roskilde

**bane
bøger**

tog. Også den gang kunne togene være forsinkede! Som tidligere nævnt var perronhøjden 55 cm for DSB's vedkommende men kun 26 cm for privatbanernes tog.

De to en-etages bygninger, der var placeret nord og syd for hovedbygningen og parallelt med denne var begge $17\frac{1}{2}$ m lange. I den sydlige havde postvæsenet et jernbanepostkontor, men dette væsen måtte dele pladsen med toldtaten, der her havde kontorer og opholdsrum for personalet. I kælderen var der indrettet lampisteri. I den nordlige bygning indeholdt stueetagen tjenestelokaler for DSB-personalet, samt et værksted for signaltjenesten. I denne bygnings kælder havde man placeret stationens varmeanlæg med tilhørende brændselsrum. Desuden var der indrettet en cykelkælder.

Varehuset, det kaldes vel i dag kun pakhuset, dækkede et areal på 1.560 m^2 . Bygningens længde var 130 m og bredden 12 m. Hele arealet blev dog ikke brugt som pakhus, idet der i den ene ende var indrettet kontorer. Pakrummet var uden mellemunderstøtninger og fik lys fra en række ovenlysvinduer i taget. Mod læssevejen var der en ca. 1 m bred rampe, så man nogenlunde let kunne få gods fra lastbiler og hestevogne, dem var der en del af stadigvæk dengang, nogenlunde let op i pakhusets gulvhøjde. På sporsiden havde man anlagt savtakkede perroner, hvilket muliggjorde, at 15 godsvogne samtidig kunne være ved perron. Dette system med savtakkede perroner var meget brugt på dette tidspunkt hos DSB. Ved rangering til og fra perron kunne man hurtigt få den eller de vogne, som var

færdigekspederet væk uden at skulle flytte hele vognstammer, og derved forsinke af- og pålæsningen af de øvrige godsvogne. Dette system blev blandt andet brugt på Københavns godsbanegård, Lersøen og flere andre steder på de store godsbanegårde, men det er efterhånden blevet forladt igen.

Nord for pakhuset var der opført en bygning for toldvæsenet. Igen havde man anvendt røde sten og røde tegl. Denne bygnings grundflade var $15 \times 12 \text{ m}$.

Ligeledes i den nordlige ende af stationen havde DSB sin drejeskive og i tilslutning her til en mindre remise med to spor. Vi befinder os i lokomotivernes glansperiode, og derfor kan det undre lidt, at der intet vandtårn var at se. I stedet for et tårn havde man inde i remisen en mindre vandbeholder. Vandet til beholderen fik man via en elektrisk pumpe, som igen hentede vandet fra en stikledning med den temmelig store diameter af 25 cm. Ejendommeligt nok fik man ikke vand fra de lokale værker, men derimod fra en opstemmet dam ved Byholm Elektricitetsværk. Privatbanerne fik derimod vand til deres lokomotiver fra det lokale værk. Drejeskiven var 20 m lang og den drejedes ved hjælp af en el-motor.

Om sporarrangementet skal følgende kort nævnes, idet der henvises til den hosstående tegning. Nord for perronerne havde man depotsporene. Ved indvielsen af banegården var alle spor endnu ikke placeret, idet man ville se tiden lidt an, for at se om der var behov for alle de projekterede depotspor. Mod nord løb disse spor sammen i et rangerhoved, der igen

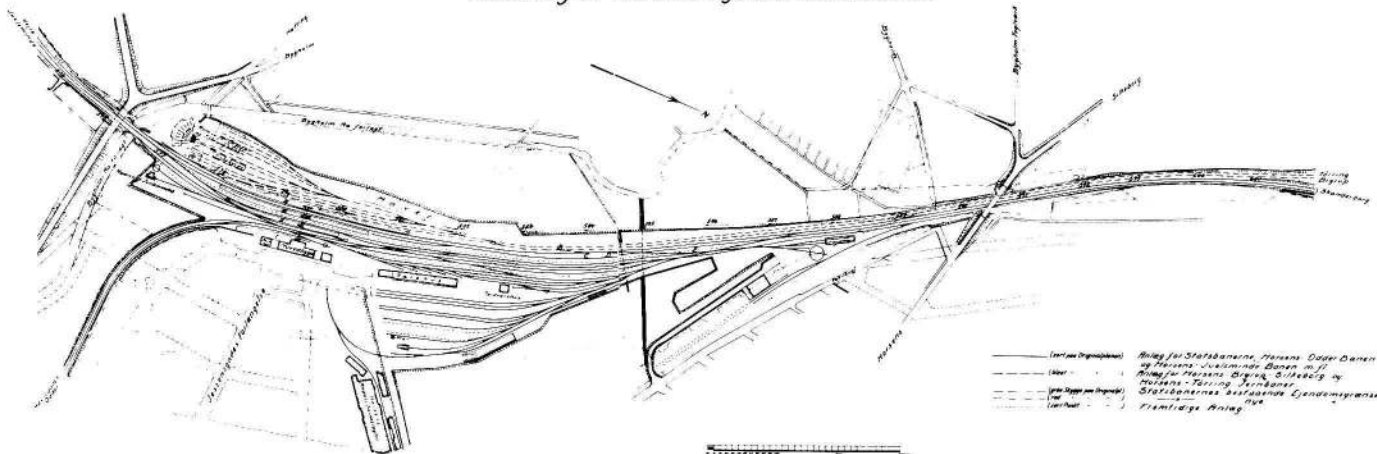
havde forbindelse med læssesporrene.

Af andre faciliteter kan nævnes kvægrampen med dertil hørende folde, en enderampe og en $5\frac{1}{2}$ t læssekran. Disse tre ting er alle anbragt på den østlige del af godspladsen. I forbindelse med læssekranen bør også nævnes, at der var en 30 t vognvægt til rådighed nord for toldpakhuset. For nogle private virksomheder var der anlagt sidespor (Horsens Svineslagteri og Midtjysk Smørekseportforretning).

I forbindelse med åbningen af den nye banegård var der dagene før hektisk travlhed. Overalt øvede personalet sig i betjeningen af de forskellige indretninger. Stationsforstanderen (Mørup) konfererede med personalet om ordrer og instruksler. Ejendommeligt nok var man fra DSB's ledelses side ikke interesseret i nogen form for festlighed i forbindelse med åbningen af den nye station. Ingen blomster eller guirlander ønskede man, kun var man enige om, at på den store dag skulle flaget hejses kl. 11, og den store dag var mandag den 15. april 1929. Da det var på en mandag begivenheden skete, havde man jo automatisk afskåret en mængde mennesker fra at være til stede, da det jo var almindelig arbejdsdag. Der var jo nok ikke så få af Horsens beboere, der havde foretrukket søndag som indvielsesdag, men det tog DSB altså ingen hensyn til. Dagen før - altså om søndagen - havde man meget travlt på den gamle banegård, hvor de gamle og efterhånden noget faldefærdige pakhuse blev tømt, og lange rækker af godsvogne blev fyldt og derefter kørt over på den nye station. Natten mellem søn-

De danske Statsbaner
Baneafdelingen
Januar 1929

Horsens-Bryrup-Silkeborg og Horsens-Tørring Jernbaners Tilslutning til Horsens nye Statsbanestation.



dag og mandag havde man de sidste prøver med sikringsanlæggene. I løbet af helligdagen havde hundreder af mennesker lagt turen forbi den nye banegård, og selv om indvielsesdagen som sagt var på en mandag, stod der alligevel hundreder af mennesker på perronerne for at opleve det første togs ankomst, og som en avis skrev, at selv om man ikke fra offentligt myndigheders side havde ønsket at markere dagen, var der åbenbart en vis grad af feststemning blandt publikum ved tanken om, at det trods alt var en mærkedag i Horsens bys historie.

Kl. 10.22 afgik det sidste tog fra den gamle banegård og kl. 11.57 skulle det første tog rulle ind på den nye. De godt $1\frac{1}{2}$ time der var mellem de to tog skulle bruges til etablering af de nye sporforbindelser i nord og syd ind til den nye station. Man forventede dog ikke at kunne tage begge spor i anvendelse før engang i løbet af eftermiddagen, hvorved det længe følte savn af dobbeltsporet ville være afhjulpet. Selv om et lille hundrede mand under ledelse af en baneingeniør og overbanemesteren arbejdede, så sveden randt, var den fulde tilslutning først klar kl. 16. Som påskønnelse for deres anstrengelser fik mandskabet en øl og en cigar! Denne manglende dobbeltsporforbindelse var forøvrigt årsag til, at middags-ekspressen måtte rangeres ind, hvilket fik tilskuerne på stationen til at tro, at der var sket et uheld, hvad der altså ikke var, idet denne venstresporskørsel foregik helt programmæssigt. - Men lad os vende tilbage til det første tog, der ankom til den nye station kl. 11.57. Var det et tegn på, hvad udviklingen ville bringe? Det første tog, der ankom, var nemlig et motortog, uden udsmykning af nogen art, men i dagens anledning under ledelse af trafikinspektøren. Ingen officielle ord kun et mat hurraråb fra de nærmeste tilskuere. Selvfølgelig var en del af DSB's honoratiories til stede sammen med repræsentanter for byens styre. Uden at vente på, at det, som man udtrykte sig: "første rigtige tog" var ankommet (middags-ekspressen), begav man sig lige efter motortogets ankomst til et nærliggende hotel til en "lille stilfuldt arrangeret frokost-middag". Jeg skal spare læseren for referat af de mere eller mindre højtravende taler, der blev holdt ved denne lejlighed bag kulisserne!

Fra privatbanernes side havde man tyvstartet kørslen

på den nye station, idet et tog med materiel om natten var afgået til Brødstrup. Selv ved dette togs afgang, var ikke så få mennesker tilstede for at overvære begivenheden, og det lykkedes vist nok nogle særlig ivrige horsensianere at komme med dette egentlige første tog. HBS og HV sendte de første tog af sted på deres nye normal-sporede strækning kl. 7 om morgenen, hvor også en mængde mennesker var til stede, men det blev ikke betragtet som nogen officiel indvielse. Igen var der en af disse evige gamle, som i sin tid havde været med det første tog på smalsporsstrækningen, og som også kørte med det første tog nu, og endda fik udstedt billet nr. 1. Den eneste af de fire privatbaner, som ikke kom til den nye station på indvielsesdagen var HJJ. Denne banes sporforhold var endnu ikke i orden på grund af nogle opfyldningsarbejder, der ikke var blevet færdige til tiden. I tre dage kørte man endnu til den gamle station og passagerer og gods blev i denne periode transporteret i biler over til den nye station.

Men helt undgik man ikke et festligt udsmykket tog. Da middagstoget fra Brødstrup rullede ind på Horsens station, kunne de tilskuere, der endnu var tilstede, opleve at se lokomotivet smukt pyntet med blomster og grønt. Det var stationsforstanderens frue i Brødstrup, der for egen regning havde foretaget udsmykningen. Om DSB's honoratiories blev flove ved denne lejlighed, melder historien ikke noget om! I byens hovedgade var der dog opsat flag i dagens anledning, men det var også det eneste ydre tegn på festivitas.

Ikke alt var dog færdigt til tiden. Adgangsvejene var endnu, som det blev udtrykt "meget primitive", eller rent ud sagt langt fra færdige. Af den grund havde kommunen sendt ekstra politi ud, hvis opgave det var at regulere færdslen til og fra stationen ikke alene på indvielsesdagen, men også i den følgende tid.

En anden ting, som var lige ved at ødelægge den gode stemning, var ungdommelige elementers forsøg på at lave ballade, når nu lejlighed gaves. Det er forøvrigt heller ikke noget helt ukendt begreb i dag! Nogle gange var der tilløb til "den vante uorden", men en af samme grund posteret portør var omgående klar til at skride ind og da politiet også ret ofte kom på besøg, fik man holdt de

uroelige gemytter i ro. Ja, det var i 1929 og altså ikke 1984.

En virkelig succes blev avis kiosken, hvor der i løbet af aftenen på det nærmeste var run på varerne. Fra alle sider var der stor tilfredshed med, at byen nu havde fået en "natkiosk". Også restauranten havde stor søgning. Her havde man planer om at holde åbent alle dage indtil midnatstogene var ankommet. Det var dengang. Det er vist i dag umuligt - selv på de store stationer - at finde en kiosk eller restaurant, som holder åbent efter kl. 21, måske lige bortset fra Københavns hovedbanegård.

Da dagens sidste tog var kørt og den store dag endelig var forbi, kunne stationsforstanderen gøre status. Alt var gået på bedste måde. Den premierenervøsitet, der ganske naturligt havde været til stede, havde været ganske unødvendig, men man kan altid være bagklog. Alt havde fungeret både menneskeligt og teknisk uden fejl og uheld. Men trods alt var det hele nyt og nu gjaldt det om at få indarbejdet den daglige rutine.

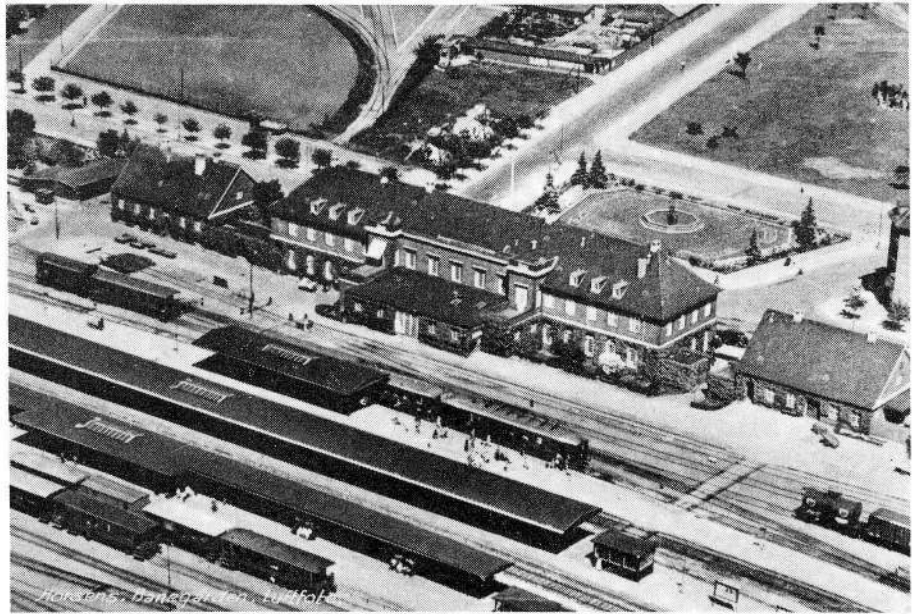
I mange år er der stille omkring Horsens station, og intet nyt plejer tit at være godt nyt, og det var også tilfældet her. Bortset fra mindre justeringer og den almindelige vedligeholdelse fungerede alt tilfredsstillende. Hvis man ser på stationens andel i person- og godsbefordringen, må det siges, at den hører til de bedste i landet. Umiddelbart vil man vel sige, at det har de fire privatbaner nok deres del af æren for, og dette synspunkt er vel også nok rigtigt til en vis grad, men da banerne er væk beholder stationen alligevel sin høje plads som en af de bedste i landet. Ser man på det sidste hele driftsår for den gamle station, nemlig 1928/29, er den på dette tidspunkt også helt i spidsen, idet den er den 12. bedste station i landet. Efter at den nye station er taget i brug, viser det første hele driftsår (1930/31), at den er rykket en plads frem til nr. 11. På dette tidspunkt rådede DSB over 639 stationer og billetsalgssteder, så det må siges at være en fin position, stationen har. Ser man på driftsåret 1938/39, det sidste før 2. verdenskrig, ligger tallet nogenlunde på samme størrelse, idet stationen har ca. nr. 14 på ranglisten. Som station for ankomende og afgående gods er den nr. 11, for personindtægternes vedkommende ca. nr. 16. Stationsforstanderens lønramme

hører derfor også til de højeste indenfor etaten. Nu kunne det jo være fristende at se på de tilsvarende tal i dag, men det har ikke været muligt at fremskaffe sådanne, idet årsberetningerne ikke længere oplyser om de enkelte stationers andele i person- og godstransporten. Det ville nok især for Horsens vedkommende være interessant at se på, hvilken indflydelse nedlæggelsen af de fire privatbaner havde haft på indtægterne.

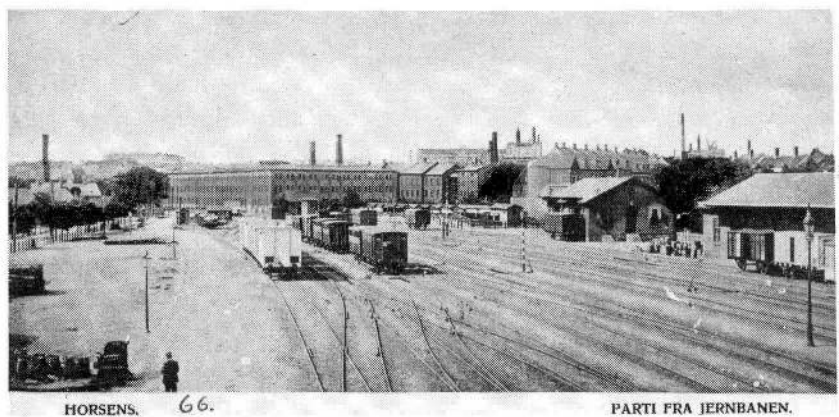
Normalt foregik al rangering ved hjælp af to F-maskiner, men det kunne ske, at også en HS dukkede op på et kortere besøg, hvilket dog hørte til undtagelserne. Foruden pladsrangeringen var der også havnen at tage vare på, og det var slet ikke så få vogne der blev transporteret til og fra denne, så det var absolut nødvendigt at råde over to maskiner. I forbindelse med havnen kan det anføres, at det i lighed med HOJ's tog ikke var småting, der gennem årene skete af uheld med de øvrige trafikanter i havneområdet, der havde noget så travlt, og derfor ikke kunne vente til rangertrækket var passeret. De sædvanlige ulykker ved blinklyssikrede overkørsler undgik man selvfølgelig heller ikke. Især ved Sønderbrogade var der gennem årene temmelig mange trafikuheld, hvor både gående, cyklende og bilende trafikanter af enhver kategori lod hånt om det røde blinklys. Men alt i alt endte de forskellige uheld uden tab af menneskeliv. Med hensyn til materielle skader var toget vinder hver gang - det lod sig ikke sådan ødelægge af et banalt sammenstød. Det ville være alt for trivielt at remse disse uheld op.

På selve stationspladsen skete der nu og da en afsporing. Nogle gange kunne man have lidt for travlt og så kunne det ske, at et par vogne nedlagde stoppebommen og i allerværste fald fortsatte over vejen og ramlede ind i hegn eller bygninger bag ved, men også disse uheld må siges at høre til småtingsafdelingen; hvor der handles, der spildes!

Et enkelt uheld af lidt mere ejendommelig karakter skal dog nævnes. Den 28. august 1946 kørte en F-maskine efter endt rangering til remise kl. 3 om natten. Maskinen blev overladt en remisearbejders omsorg, og han gik straks igang med at smøre og efterse lokomotivet. Med ét satte F'eren sig i bevægelse, og da den accelererede med forbilledlig fart, kørte den med voldsom kraft gennem mu-



Horsens 2. oktober 1966



HORSSENS. 66.

PARTI FRA JERNBANEN.

ren bagved og ind i personalets opholds- og vagtstue, hvor der vist i dette øjeblik ingen var til stede. Midt inde i opholdsstuen standsede til alt held lokomotivet. En sky af kraftig udstrømmende damp omgav den, fordi sikkerhedsventilen var blevet revet af ved sammenstødet med muren. Men det blev

ikke ved dampen alene. Lokalet var nær blevet omdannet til et akvarium, fordi vandrøret til fødepumpen også var blevet revet af, stadig ved sammenstødet med muren. Dette havde til følge, at det ikke alene var damp der fossede ud, men også vand fra vandbeholderen. Remisearbejderen var mildest talt for-

bløffet over det, der skete. Til alt held havde han slet ikke befundet sig oppe på maskinen, da denne satte sig igang. Ved den efterfølgende undersøgelse viste det sig, at regulatoren var lukket, og at styringen stod i midten. Den eneste forklaring på uheldet kunne kun være, at kraftdampprøret var sprængt. Når noget sådant meget sjældent sker, kan et damplokomotiv selv sætte sig igang. Trods den ret omfattende skade på remisen, blev den stående - det var godt kram, man lavede i 1929. I det hele taget kan det siges, at dette uheld er et af de største, der nogensinde er sket på Horsens station gennem tiderne. Stationen har virkelig været forskånet for grimme uheld, hvilket ikke mindst et dygtigt personale skal have æren af.

Da vi nu er ved damplokomotiverne, så lad os springe lidt i tiden og se på hvordan dampæraen ophørte. Allerede i halvtredserne og ikke mindst i tresserne forsvandt dampen fra både strækninger og ved rangering. I 1962 kom turen så til Horsens. De to rangermaskiner man havde til rådighed for rangeringen kom fra Århus maskindepot, som sørgede for udvaskning og reparationer med påfølgende ombytninger. I Horsens kunne man ikke være blind for, at dampens æra var ved at være forbi, for på nærmeste hold kunne man iagttage hvordan man huggede lokomotiver op. En af den tids store "damplokomotivslagtere", Levin fra Islands Brygge i København havde i Horsens fået eget privat sidespor og her forsvandt den ene maskine efter den anden, ligeså hurtigt manden med skæreblander kunne overkomme arbejdet.

I januar 1962 var F 663 og 697 enerådende på rangeringens område her i Horsens. Disse to maskiner blev sendt til Århus, og de blev afløst af kun én F-maskine, nemlig nr. 698. (F 697 var i virkelig god stand og blev sendt til 1. distrikt den 15/6 1962). Men tilbage til F 698. Den har uden tvivl måttet dele rangeringen med en Frichs traktor. Når vi her beskæftiger os så meget med dette damplokomotiv, skyldes det, at dette afslutter dampepoken i Horsens, så de der ikke er interesserede i lokomotiver kan springe det følgende over

For dampinteresserede kan det oplyses, at F 698 havde kørt 271.300 km efter S-eftersyn og 144.400 km efter L-eftersyn ved ankomsten til Horsens. I de to måneder den kom til at arbejde i Horsens kunne den lægge yderligere 4.900 togkm til de øvrige tal. I april kørte den overhovedet ikke, og i en kort periode står den som reserve på stationen, hvorefter den udsættes urepareret, men udtørret. To Frichs traktorer har nu overtaget arbejdet. 698 bliver i Horsens til oktober 1963, hvorefter den bliver transporteret til Frederikshavn sammen med R 963, der også i en periode havde været hensat i Horsens. Først i december 1968 bliver maskinen endeligt udrangeret. Også R 963 havde haft skiftende opholdssteder, men denne maskines skæbne lader vi ligge her, da den bortset fra den periode, den har været hensat i Horsens, ikke har noget egentlig med denne station at gøre. Nu kunne man jo spørge om, hvorfor F 698 overlevede så længe og ikke blev udrangeret i 1962? I 1952 havde maskinen fyrkassekarakter 3 - fyrkassen hørte altså

ikke til de bedste. I marts 1954 blev maskinen indkaldt til stort eftersyn og i forbindelse med denne S-revision er det ikke helt udelukket, at den har fået ny fyrkasse. Maskinen har nu fyrkassekarakter 1, og da F 698 i 1962 er "færdig med at arbejde", har dens "indre dele" været så gode, at man i første omgang ikke har villet udrangere den. Men da enhver i 1968 klart kan se, at dampen ikke mere vil vende tilbage på danske baner, bliver "dødsdommen" afsagt. Og til allersidst om F 698. Den blev bygget i 1921 hos Frichs med byggenummer 24. Om den så blev 38 eller 44 år gammel, kan man så diskutere.

I en del år er der stille omkring Horsens. Bortset fra mindre justeringer og almindelige vedligeholdelsesarbejder fungerer stationen altså tilsyneladende tilfredsstillende. Der er dog et MEN. Kurveforholdene syd for stationen og i og for sig også på selve stationsområdet er ikke gode. Fra 1929 og en del år frem, er gennemkørselshastigheden 60 km/h. Senere under eller lige efter 2. verdenskrig, bliver den sat op til 80 km/h. Især da lyntogene indleder deres "karriere", er det til stor gene, at man ikke kan passere gennem stationen med større hastighed og endnu mere føleligt bliver det, da MY- og MX-lokomotiverne holder deres indtog. Også andre steder på den østjyske længdebane gør tilsvarende forhold sig gældende, bl.a. ved Skanderborg station. Både her og altså også ved Horsens, men for den sags skyld også for selve strækningens vedkommende begynder der nu at dukke planer frem om en radikal ændring af disse forhold, så højere hastigheder kan opnås. Men det bliver en lang og trang vej, før man kommer så langt.

Jernbanerestauranten som man i sin tid talte om i så begejstrede vendinger, er ikke længere helt så fantastisk. Af samme grund bliver den bygget om, men om den bliver bedre af den grund er en anden sag. Man vil være med på noderne, så man nøjes ikke med at sælge mad og drikkevarer i selve restauranten, man rykker også udenfor - det var i 1954. Der bliver ansat nogle damer, hvis opgave det bliver at sælgeølser (det var dengang man turde spise sådanne uden at tænke på hvad de indeholdt) samt øl ude på perronerne, når togene ankom. Nu syntes restauratøren ikke, at betegnelsen "pølsedamer" var det helt gode navn på damernes stillingsbetegnelse. I



Som det ses på billedet, har F 698 også tidligere haft sit arbejde i Horsens (20/7 1959).

hvert fald er der ikke megen poesi i ordet, og det kan man vist nok give værten ret i. Han lagde hovedet i blød og mindte om ikke inspirationen kom over ham, muligvis inspireret af SAS, for han fandt det helt rigtige navn, syntes han: perronesser!!

Når vi nu er ude på perronerne, så fik man i lighed med mange andre "store" stationer i 1955/56 opsat elektriske ure, så kunne perronesserne altid præcis få at vide, hvad klokken var slået, men også de rejsende og stationens personale var ikke kedede af at få helt præcise ure sat op. Disse ting hører vel nok til småtingsafdelingen, men de fortæller dog også lidt om det liv, som rørte sig på stationen.

Planen om en ny rutebilstation på DSB's område begynder at spøge. Der har gentagne gange været klaget over forholdene på den gamle rutebilstation. Som den første af de fire privatbaner afgik HJJ ved døden i 1957 og tegn i sol og måne tydede på, at likvideringen af de tre tilbageværende privatbaner ville ske inden for en overskuelig fremtid. Den logiske følge heraf ville blive, at rutebilerne skal overtage trafikken, og derfor vil man have en ny og mere publikumsvenlig rutebilstation klar, når nedlæggelserne bliver realiseret, men som sædvanlig er der ingen penge, og planerne udskydes indtil videre.

Man begynder at kunne mærke, at Horsens station er blevet 30 år gammel. Den trænger i allerhøjeste grad til en ansigtsløftning. Publikums krav om service og de faciliteter man kan kræve af en jernbanestation har ændret sig radikalt gennem årene og særlig efter 2. verdenskrig. I 1964 påbegynder man den i 1963 planlagte ombygning og modernisering af bygningen og dens omgivelser. Man tog i allerhøjeste grad hensyn til de planlagte kommunale vejplaner - er det også her de kommende nedlæggelser af privatbanerne spiller en rolle? En anden årsag til, at man gerne vil starte med i hvert fald ændringer af stationsområdet er, at DSB er igang med planlægningen af en modernisering af strækningen Fredericia-Århus, men henblik på modernisering af signaler, forbedrede kurveforhold m.m. med tanke på en kommende fjernstyring af strækningen og hermed mulighed for en større hastighed, og her virker gennemkørslen i Horsens som en hæmsko på udførelsen af disse planer. Særligt har man et godt øje til uheldige

kurveforhold syd for Horsens station; de skal ændres, hvis en højere hastighed skal være mulig. Man vil gerne have hastigheden op på 140 km/h.

Et beløb på 500.000 kr. var afsat med henblik på, at den omtalte kurvedretning kunne begynde. I 1963 havde man planlagt en fuldstændig omlægning af sporene på Horsens station, et arbejde der var beregnet til at vare i fire år, og som skønmæssigt ville koste 12 mio. kr. Sådan kom det nu ikke til at gå. For der blev ikke bevilget penge til formålet.

En ny bane havde man dog fået i Horsens - nemlig en modelbane. Dennes små tog futede rundt, når man lagde penge i en dertil indrettet automat. Overskuddet af driften gik til velgørende formål.

Lidt fik man dog lavet ved stationen inden staten lukkede for pengepungen. I 1966 fik man en ny indgangsstransversal nord for stationen og andre mindre ændringer blev også foretaget. På grund af de stramme økonomiske forhold i 1966 - de glade tressere!! - måtte hovedparten af de planlagte arbejder midlertidigt standses. Forinden havde man dog nået at få installeret en ny telefoncentral. I det samme år kunne man i Horsens også opleve den første vognbjørn, men det vedkommer jo ikke ombygningen af stationen.

At de nye MA-lyntog var sat i drift i 1963 gjorde ikke sagen bedre. Ved Horsens og Skanderborg var det en stor gene, at gennemkørselshastigheden de to steder var henholdsvis 80 og 60 km/h. Det er derfor ikke mærkeligt, at DSB var interesseret i at få gang i arbejdet på de to nævnte stationer.

I 1968 kan man allerede køre 140 km/h adskillige steder på strækningen mellem Fredericia og Århus. På dette tidspunkt er man desuden i gang med en detailprojektering af spor og sikringsanlæg med henblik på at køre 160 km/h. Også arbejdets udførelse med henblik på de før omtalte forbedringer af kurveforholdene syd for og på Horsens station var man klar med.

Hvis man anvendte de traditionelle metoder for sporlægning ville der nemt eller rettere ville det være uundgåeligt, at der opstod store gener for den daglige trafik. For at mindske besværlighederne mest muligt havde man besluttet sig til at anvende præfabrikerede sporanlæg i så stor udstrækning som vel muligt. Nye og forbedrede sikringsanlæg var ubetingede krav, hvis de planlagte arbej-

der skulle udføres tilfredsstillende, og hermed var dødsdommen afsagt over det "avancerede" anlæg fra 1929. Men også store vej- og broarbejder skulle udføres. I forbindelse med planerne for banestrækningen omkring og i Horsens, ønskede kommunen, at der blev udført en omfartsvej nord for byen, hvilket jo nok er forklaringen på, at der skulle udføres så store og omfattende bro- og vejarbejder. I første omgang er det dog tanken, at der "kun" skal køres 140 km/h på den østjyske længdebane.

Arbejdet kommer dog ikke i gang, og i 1971 fremkommer følgende nedslående meddelelse, at de 1,6 mio. kr., der er afsat på næste års finanslov til udretning og sporforlægning på Horsens station, er strøget. Som et plaster på såret trøster formanden for Vejle amts tekniske udvalg med, at de tre projekter til omlægning af trafikken på Horsens banegård vil være løst om senest fire år. Og stadig "snegler" lyntog og andre hurtigkørende tog sig gennem banegården med sølle 80 km/h, utålmodigt ventende på den dag, da de kan slippe hestekræfterne løs. Noget er der dog sket, idet der afholdes besigtigelsesforretning med påfølgende ekspropriation med henblik på baneforlægningen. Det automatiske linieblokanlæg mellem Hedensted og Horsens tages i brug på samme tidspunkt og hertil kommer, at et tilsvarende arbejde mellem Skanderborg og Horsens er godt i gang, idet det er meningen, at dette anlæg skal være et led i arbejdet med en kommende fjernbetjening af strækningen.

I slutningen af 1971 begynder det alligevel at lysne for baneforlægningen syd for byen, idet der bliver bevilget penge til dette store arbejde. Til gengæld hviler arbejdet stadig - ingen penge - med selve ombygningen af stationen og dens sporanlæg. Her spiller det også en rolle, at de endelige planer for broarbejdet ved Byholm Parkvej ikke er færdige. Forlægningen af sporet syd for byen skrider planmæssigt frem og i efteråret 1972 begynder sporlægningen på den nye strækning, der bliver 400 m længere end den gamle. Det noget antikverede sikringsanlæg på Horsens station vil man nu også have aflivet. Det er planen, at man vil installere et anlæg af DSB-typen fra 1972, idet det er tanken at fjernstyre stationen fra Fredericia. Andre planer spøger. Også kurveforholdene nord for byen ved Hatting har man kik på, stadig med henblik

på at togenes hastighed skal kunne sættes op. Teknikere fra DSB undersøger og begynder planlægningen for en sådan kurvedretning her, og dette er så meget mere aktuelt, fordi disse planer kan kombineres med et planlagt nyt vejanlæg med tilhørende underføring omkring km 60-61.

Langt om længe er baneforlægningen mod syd færdig. For det nordgående spors vedkommende tages det i brug den 15. maj 1973 kl. 09.00, mens det sydgående spor først bliver taget i brug godt tre uger senere, nemlig den 7. juni 1973 kl. 11.45. Det drejer sig om en ca. 3,4 km lang strækning, der som tidligere nævnt er 400 m længere end den gamle, så i realiteten kører man fra nu af 400 m gratis (indtil den nye zoneordning kommer) når man befarer denne strækning. Og virkningen bliver altså større hastighed.

Den sidste af de fire privatbaner (HBS) lukkede i 1968 og tilbage lå de af privatbanerne benyttede bygninger og spor. Da DSB ejede arealerne, kunne man forlange, at grunden blev ryddet og bygningerne revet ned, når de "lånte" arealer blev tilbageleveret. For en forholdsvis ringe sum overtog DSB bygninger og en del spor. Værkstedbygningerne og remisen blev indrettet til hovedlager for DSB, der til gengæld nedlagde de tilsvarende lagre i København og Århus.

Lange om længe (1973) går planen om en ny rutebilstation tæt ved stationen i orden. Det er også på høje tid. Da alle fire privatbaner nu er væk, har det bevirket et øget pres på rutebilerne fra disse baners tidligere passagerer. DSB og kommunen er nået til enighed om udformningen af anlægget, hvilket blandt andet får til følge, at der må finde en del

ikke helt små ændringer sted på banegården. Det er nødvendigt at ændre perronforholdene såvel som sporene omkring pakhuset. Men også selve hovedbygningen må undergå forandringer, selv om den endelige ombygning må vente lidt endnu, men man har dog begrundet håb om at dette arbejde kan begynde i slutningen af 1975. Arbejdet med at opføre den nye rutebilstation går igang og samtidig indleder DSB forhandlinger med kommunen og det hidtidige bybusselskab om at overtage de privat drevne bybusser. I et byrådsmøde i oktober 1974 konfirmerer byrådet planen og DSB begynder nu realitetsforhandlinger med det private selskab. Sagen går i orden og den 1. april 1975 overtager DSB buskørslen i Horsens og omegn. De tidligere privat ansatte chauffører bliver sikret ansættelse hos DSB. Hermed har DSB nu sikret sig buskørsel i seks byer i landet (Holbæk, Horsens, Herning, Kolding, Sønderborg og Vejle).

I juni 1975 blev den nye rutebilstation taget i brug. Den var anlagt på de tidligere privatbaners areal nærmest hovedbygningen. Kommunen betalte for bygninger og andre anlæg, mens DSB til gengæld stod for de ændringer af spor, pakhus og perroner, der var nødvendige. Man måtte ændre de hidtidige rangerbevægelser, som nu kun skete fra nord. Det må dog bemærkes, at en yderligere ændring ville finde sted på det tidspunkt, hvor hovedsporene skulle reguleres i forbindelse med, at man skulle kunne køre med en fart af 140 km i timen gennem stationen. Her i 1975 var der dog sket så meget med sporarrangementet, at det nu var muligt at køre med 100 km/h gennem stationen, men indtil videre blev den før

nævnte ombygning, der gav den ønskede mulighed for en gennemkørsels-hastighed på 140 km i timen, udskudt.

Som tidligere sagt hørte Horsens til i den bedre ende af det samlede antal stationer, når det gjaldt person- og godstrafikken. Det var derfor også ganske naturligt, at den i januar 1972 blev en af de knudepunktsstationer - af dem var der i starten omkring 20 -, der skulle besørge godstrafikken, det vil sige, at man sendte godsvognene til disse stationer, hvorefter godset blev omladet til lastbiler og videresendt til modtagerne i omegnen.

Med dette sidste glimt fra stationens udvikling tror jeg vi skal stoppe denne beretning, for turen har været lang. På en station som Horsens vil der altid ske ændringer, store og små mellem hinanden. Den er et led i byens liv og de fleste borgere har deres gang her i større eller mindre udstrækning. Da jeg for nylig besøgte stationen bemærkede jeg, at de tidligere billetkontorer nu var blevet af den moderne åbne type og at ventesale og restauranten var bygget om mere eller mindre. Og alligevel var det ikke det samme at komme her som før i tiden. Jeg savnede det liv og den kolorit, privatbanerne gav stedet - det var ligesom det hele var blevet lidt mere upersonligt. Forresten så jeg ikke noget til personesserne!

J.G.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

Sælges: Signalposten årgang 1972-80, mange bøger, postkort, fotos m.v. fra og om danske privatbaner. Endvidere arkivalier fra Aalborg Privatbaner og Thisted-Fjerritslev Jernbane såsom tjenestekøreplaner, driftsberetninger, billetter, godsmærker, stempler m.v. Alt originalt. Skriv efter udførlig tilbudsliste.

Ricky Popp
Mejsebo 35
2660 Brøndby strand.

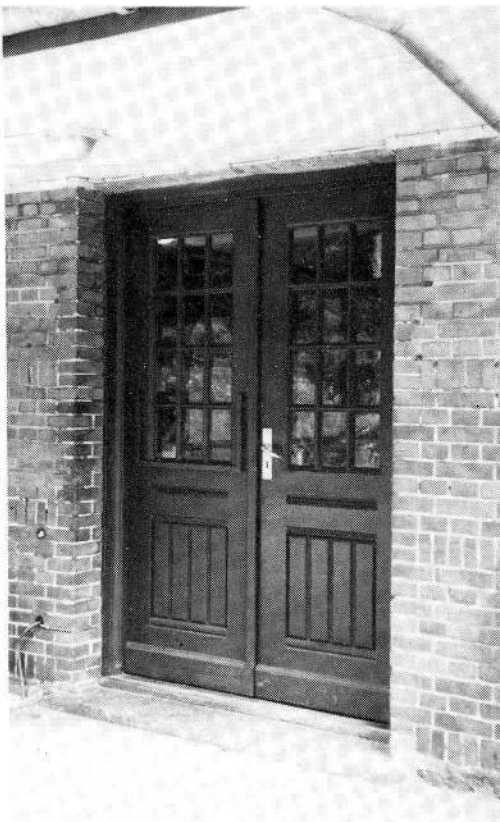
ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON



Vi Bygger

Blandt de modtagne ønsker om fremtidigt stof til modelbyggeartikler, har vi modtaget flere med ønsker om bygning af f.eks. stationsbygninger, og vi iler derfor med her at bringe en byggebeskrivelse af en 1:87 model af Hareskov station. Denne station kan af modelbyggerne bruges både som privatbanestation såvel som DSB-station, idet den var privatbanestation (Slangerupbanen, KSB) fra 1906 til DSB's overtagelse i 1948. Herefter fungerede den som statsbanestation indtil banens (fra 1954: Hareskovbanen) elektrificering i 1977, hvorefter den blev nedrevet.

Bygningerne (stations- og toiletbygning) var opført i røde teglsten og grå cementsten, som det skulle fremgå af tegning og fotos. Det skal dog bemærkes, at der var en del murfremspring i såvel murflader, som -bånd. Eksempelvis var de store trekantpartier øverst i gavlene trukket $\frac{1}{2}$ sten frem i forhold til resten af væggen. Det samme var tilfældet for det øverste af bygningens sider, såvel som partiet omkring de dobbelte indgangsdøre til ventesal og billetkontor fra perronsiden.



Dobbeltdøren fra perronen til ventesal og billetalg.



Perronsiden. Bemærk den lille plade i muren, hvor brevkassen havde siddet indtil postekspeditionen blev flyttet ned i byen. Ser man godt efter, kan man se et lille sort hul midt i pladen; det var indgangshullet til en musvitrede i hvilken der var unger indtil nogle få dage før nedrivningen.

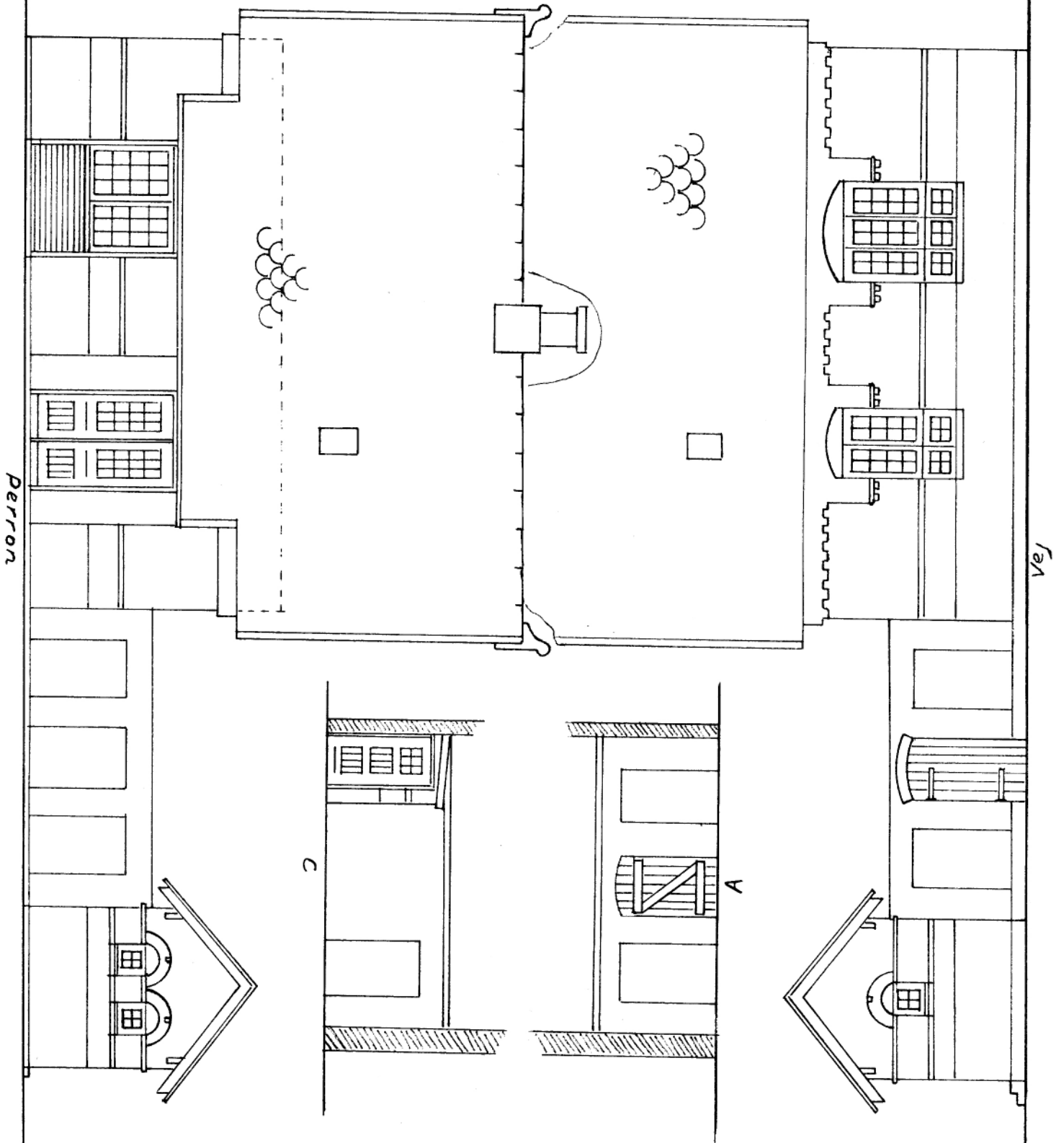


Perronsiden. Bemærk at dørene i toiletbygningen var forskellige.



Hareskov station, set fra vejen. I forgrunden ses en model i 1:87!

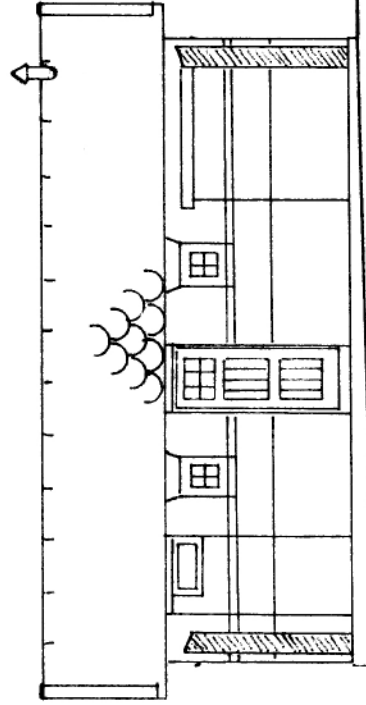
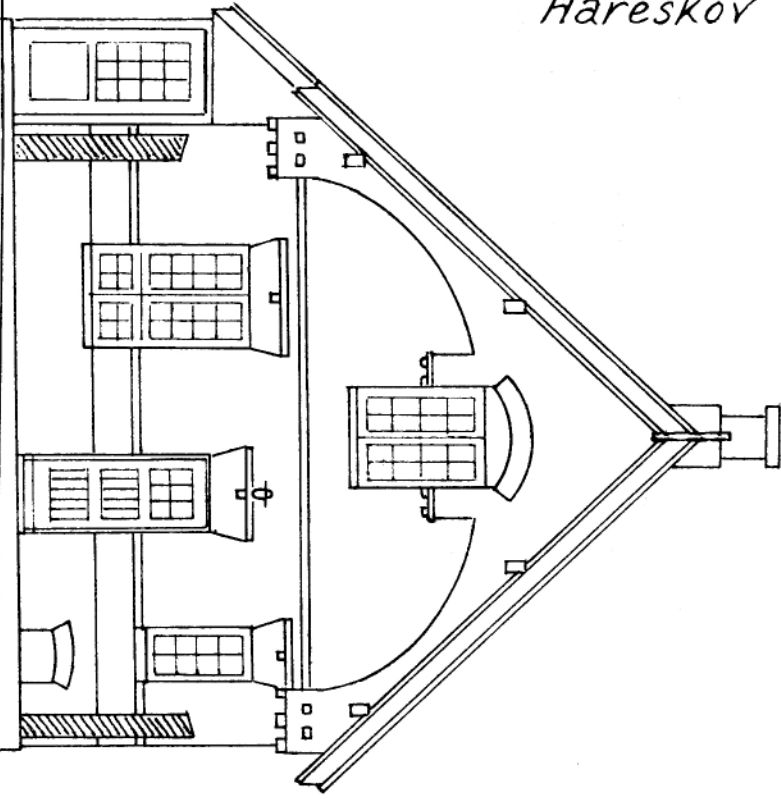
Hareskov st.



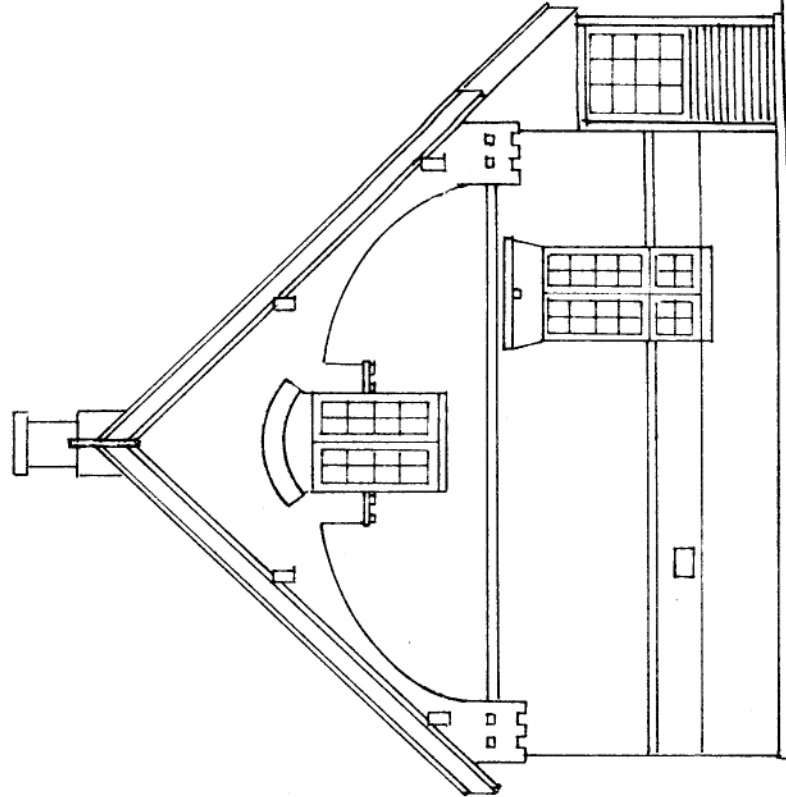
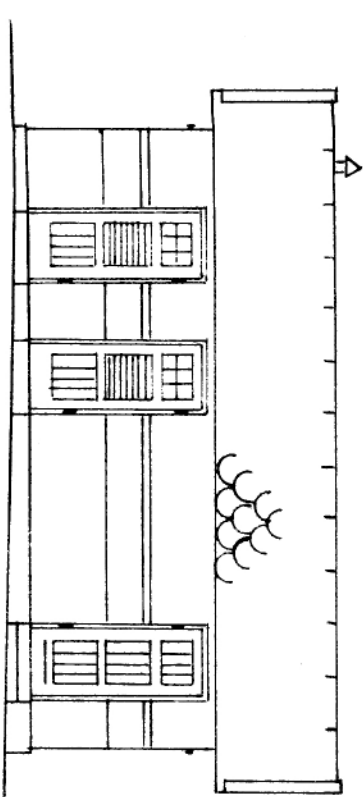
10 cm i 1:87

Hareskov st.

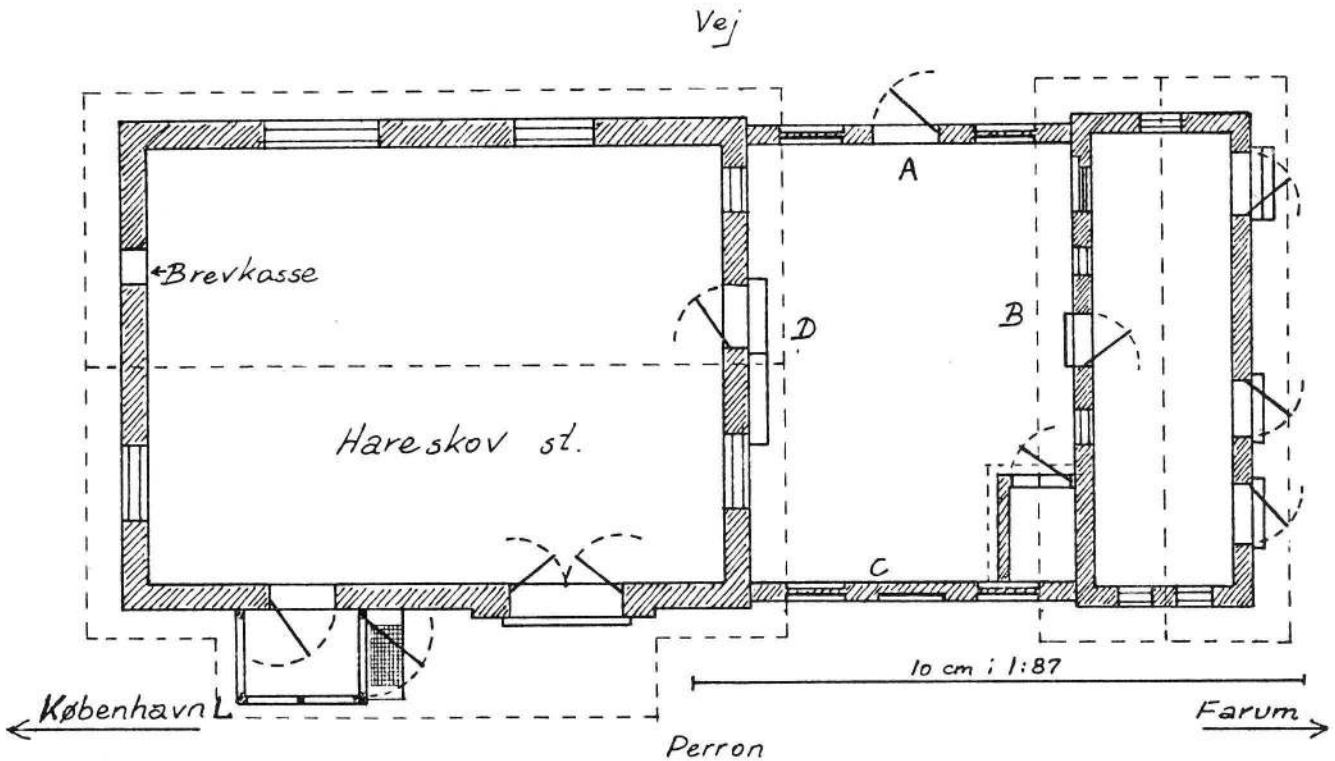
2



3



10 cm i 1:87



Modellens sider og gavle er tegnet op på 4-5 mm krydsfiner (fra en appelsinkasse, kasseret i det lokale supermarked) og savet ud med løvsav. Når jeg har brugt dette relativt dårlige materiale, er det ganske bevidst, idet det er meget groft i træets struktur, og derved hjælper med til at give den færdige bygning et præg af murstensbygning. Alle sider/gavle saves ud i fuldt mål, og således at træets årer går vandret (som murens fuger). Hjørnerne files eller høvles nu i

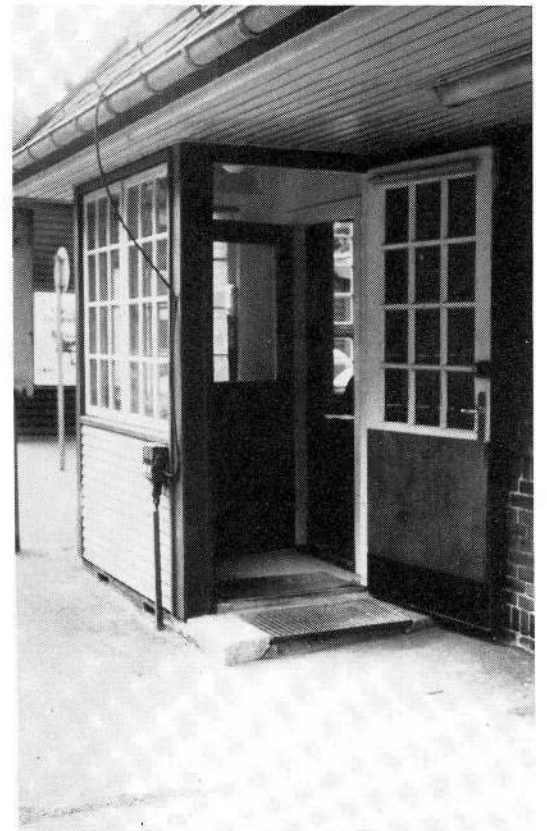
smig. Husk at siderne skal være lidt højere end det umiddelbart fremgår af tegningen, idet de jo går et stykke op inde under tagudhænget. Højden skal være ca. 47 mm, og overkanten er markeret med en punkteret linie på facadetegningen (perronsiden). Herefter files/høvles overkanten også skrå således at den følger taghældningen (og dermed de skrå overkanten på gavlene). Lav nu en prøveopstilling og kontroller, om si-

dernes og gavlenes højde passer sammen, inden de laves helt færdige.

Med en passerspids er nu ridset omridset af kurvehanksbuerne over vinduerne, samt en linie der skal danne skel mellem de røde sten i bygningens nederste del og

Vindfanget med den omtalte åbentstående dør. Se også billedet af Bagsværd station, hvor tagudhængets oprindelige konstruktion ses.

Perronen en tidlig morgen lige før S-togsdriftens påbegyndelse. Som sædvanlig stod døren i vindfanget åben, men der var til gengæld heller ikke mange andre stationer så nær ved København, hvor der var så stille mellem togene som her, med den dejligste fuglesang fra morgen til aften. Stationen lå jo omgivet af skov på alle sider, og den omtalte vej var kun en lille blind stikvej fra byen op (bogstaveligt talt) til stationen.



de ovenover liggende grå sten. Derefter kan de røde partier farves meget forsigtigt med f.eks. rød trækonserveringsmiddel eller mat maling i murstensfarve. Murbåndene laves f.eks. ved at farve et stykke papir og klippe tynde strimler (1 mm) af, hvorefter de limes forsigtigt på, når den del af muren, der ikke skal være rød, er farvet grå med grå vandbejdse. Ved at benytte vandbejdse opnås, som allerede nævnt, at træets årer rejser sig en smule, og hjælper med til at give indtryk af en murstensmur.

De fremspringende røde murstenspartier tegnes nu op på 1 mm krydsfiner og savs ud med løvsav. HUSK at de skal være 1 mm bredere i hver side end henholdsvis sider og gavle, da de skal høvles i smig ligesom den side/gavl, de er limet på. Inden de males, og derefter limes fast, kan man med en passerspids eller lignende ridse de kurvehanksbuer og murbuer, der er markeret på detaltegningerne over såvel gavle som sider.

Sålbænke under vinduerne fås ved at afskære/afklippe passende stykker af en 1x1 mm træliste, der i forvejen er farvet rød.

"Vinduesglas" m.v. fastgøres ved, at der på gavle og siders inderside fjernes en ca. 2 mm bred strimmel af det øverste lag krydsfiner rundt om vinduesåbningerne. Gennemsligtigt plast (købt til formålet i en hobbyforretning eller evt. fra en flipstiver

Stationspersonalets toilet i "gården".

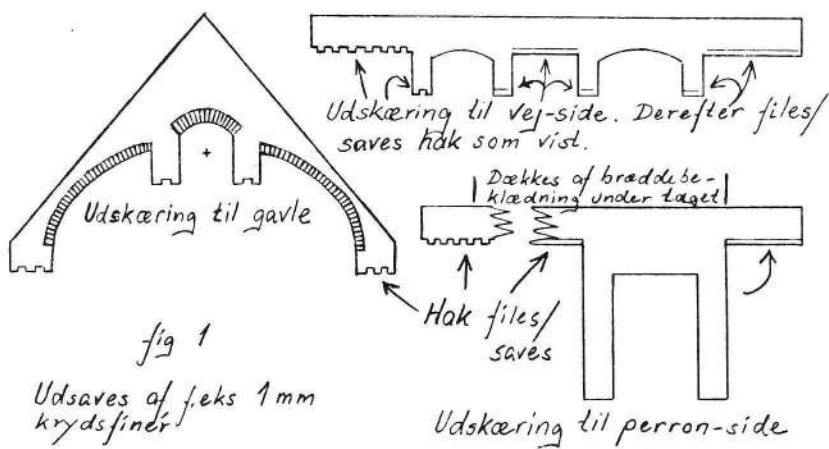
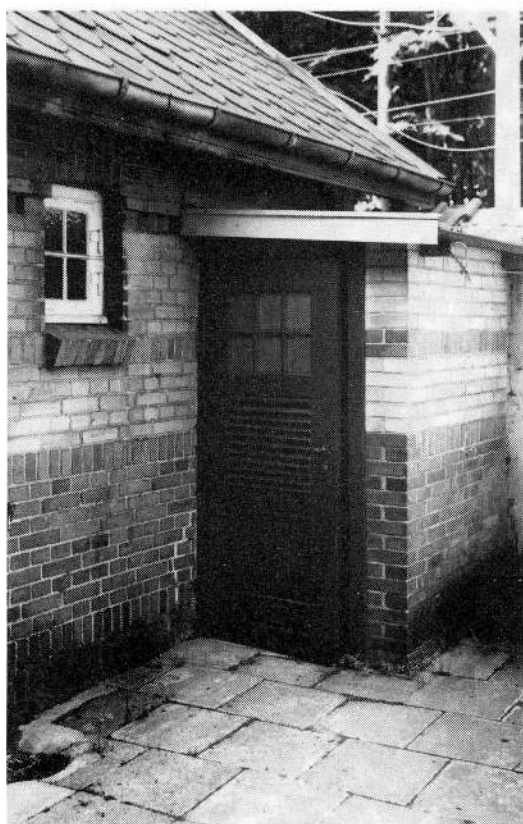


fig 1
Udsaves af f.eks. 1 mm krydsfiner

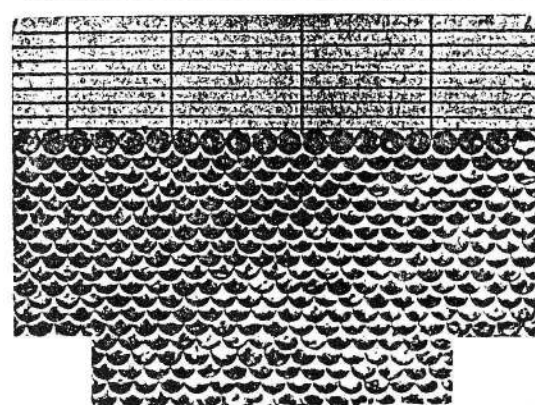


fig 2

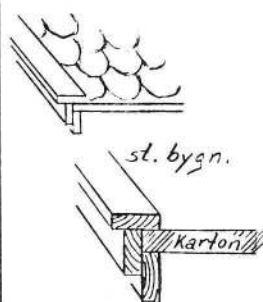
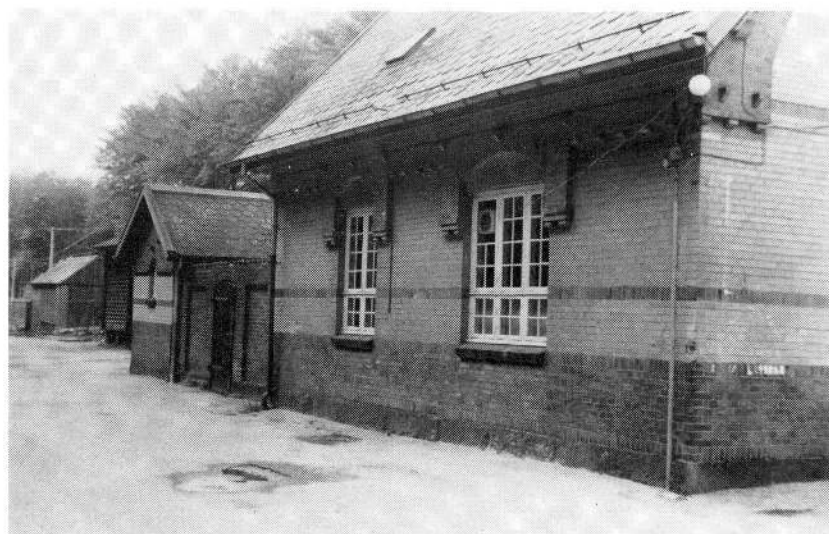
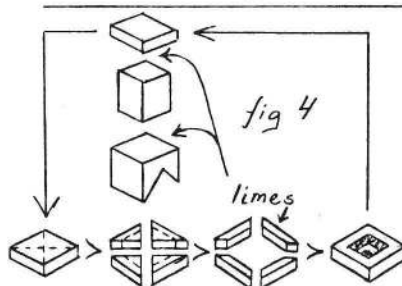


fig 3



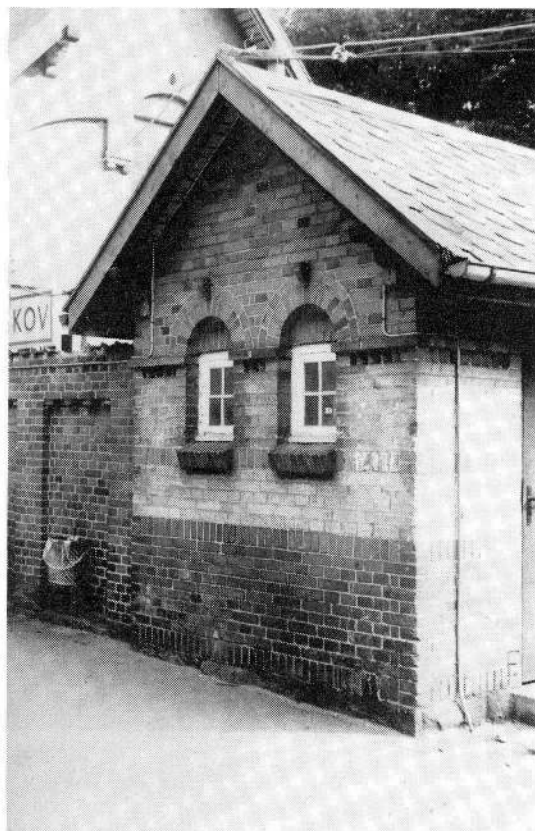
1x2 eller 1x3 mm træliste.



Hareskov station, vejsiden.



Et kik genne den åbentstående dør ind på gårdspladsen. Det er toiletbygningen der ses i baggrunden.



Toiletbygning, gavl mod perron. Bemærk stationsskiltet der i skiftende udgaver var anbragt på muren mellem stationsbygning og toiletbygning mod perronen.



Bagsværd. Stationen

Bagsværd station (postkort), hvor tagudhængets oprindelige konstruktion anes.

i en ny skjorte) skæres nu til, så det netop passer i rammen. "Glasset" lægges nu på plads i rammen og med en passerspids ridses "glasset" langs vinduesåbningens sider. Herefter afskæres strimler i forskellig bredde af hvide selvklæbende etiketter, og de påsættes "glasset" som vinduessprodsler, idet man starter med de tyndeste sprodsler, derefter de tykkere vinduesstolper og til sidst vinduesrammen uden om. Nogle små gardiner klippes af farvet papir og limes fast indvendigt på "glasset". Sluttelig lægges vin-

duet på plads i udskæringen, og der kan limes nogle små kartonstrimler langs kanterne for at fastholde "glasset". Denne metode bruges, hvis der senere skal være lys i bygningen. Hvis dette ikke er tilfældet, eller hvis det blot skal se ud som om der ikke er lys i netop dette værelse, kan man - når "glas" og gardiner er anbragt afslutte med et stykke sort papir (af samme størrelse som "glasset"). Det hele kan så holdes fast ved at lime et stykke karton (et par mm større end "glasset") udenpå.

Omkring døråbningerne fjernes tilsvarende ca. 2 mm af øverste lag krydsfiner på indersiden, hvorefter 1 mm krydsfiner eller plasticard skæres til, så det passer i udskæringen til den pågældende dør. Når døråbningen er markeret på materialet, ligesom ved vinduerne, foretages den endelige markering af dørfyldninger m.v. ved ridsning med en passerspids. Når dørene er malet (mørkegrønne) lægges de på plads og limes fast f.eks. ved hjælp af kartonstrimler ligesom vinduerne.

Det lille vindfang på perronsiden (det var en senere tilbygning) bestod af 4 grønmaledede stolper med udfyldning af hvidmalede brædder på "klink". I model laver vi det af 1x1 mm grønmaledede trælister, medens brædderne fremstilles ved ridsning af 1 mm krydsfiner eller plasticard. Vinduerne fremstilles som tidligere beskrevet, men tilpasses så de netop passer i vinduesåbningen og fastlimes der. Dette gælder også for den lille dør, men den stod dog normalt åben det meste af sommerhalvåret, så det vil være lige så rigtigt, at fastlime den i åben stilling, op ad selve muren.

SIGNALPOSTEN udsendes som postadresseret blad. Det blanke felt til højre herfor er anbragt med vilje (og efter forskrifterne) for at give plads til adressat.

Skulle der være grund til at reklamere over forsendelse eller skifter man adresse, bedes henvendelse herom rettet til det lokale postkontor.

Der mangler nu kun nogle få mindre former for udsmykning af murene, som nok kun de færreste vil gå i gang med. De er derfor ikke omtalt her, men vil formentlig fremgå af fotografierne.

Vi er nu nået så langt at vi kan lime bygningen (bygningerne, idet toiletbygningen laves på samme måde) sammen, og derefter gå i gang med taget. Dette var beklædt med skifer som "pandekage-tag". Som underlag for "pandekagerne" afklippes et stykke karton, medens "pandekagerne" fremstilles af tykt papir med et hul-leapparat. "Pandekagerne" limes på taget i rækker nedefra. Først limes den nederste række fast, hvorefter de resterende rækker limes fast således, at den næste række går halvt nedover den forrige række, og er forskudt $\frac{1}{2}$ pandekage i forhold til denne. Når den første række (den nederste) er limet fast kan man med fordel trække nogle hjælpelinier med 3 mm afstand over resten af taget. Herefter limes de resterende pandekager fast således, at de netop berører en hjælpelinie ved bagkanten (se ill.). Ligeledes kan trækkes nogle få hjælpelinier for at sikre at "pandekagerne" kommer til at ligge lodret over hinanden.

Til sidst afsluttes med vindskeder. På stationsbygningen var disse to-delte, idet de inderste var rødmaledede, medens de yderste var grønmaledede. Grønne var også de vandretliggende sternbrædder.

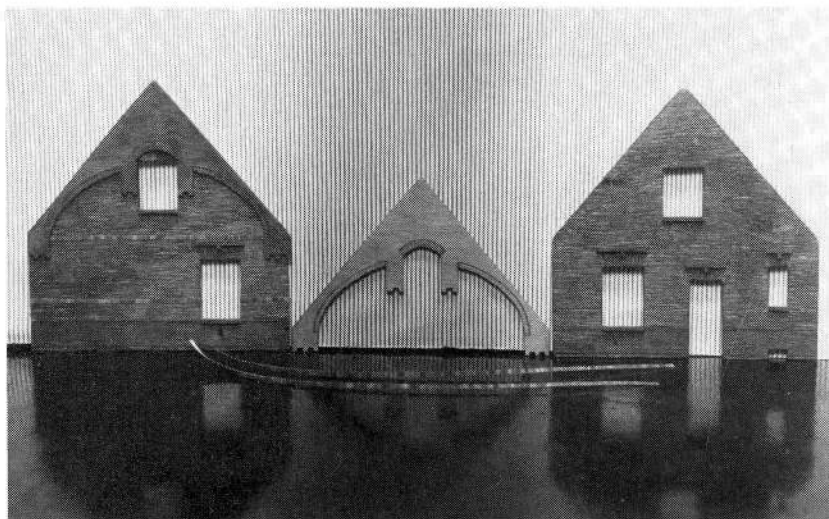
Også alle vindskederne på toiletbygning og varehus var grønne.

Som kronen på værket sidder skorstenen, der saves ud af træliste i to forskellige tykkelser. Disse farves røde og limes sammen, idet den nederste sektion forsynes med et hak, der passer til tagrygningen, og den øverste eventuelt skæres ud til fire små lister, som igen limes sammen således, at der bliver et "hul" ned i skorstenen (se ill.).

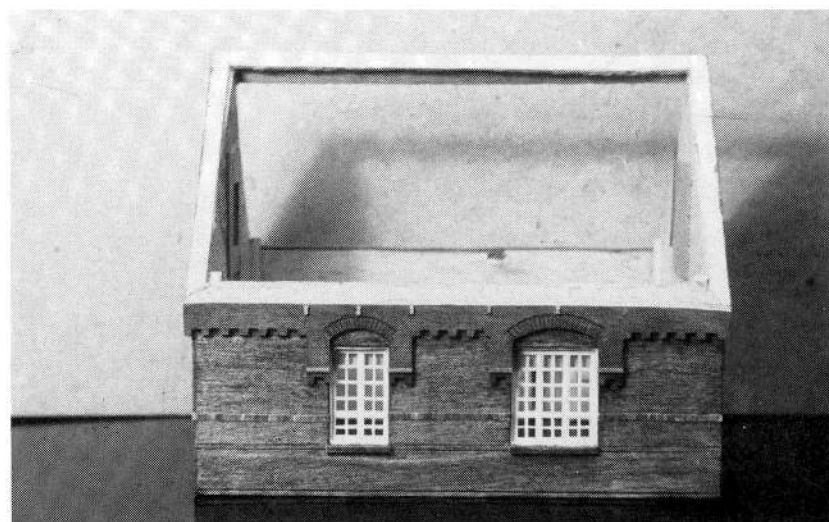
Nu kan byggeriet afsluttes med nogle små rygningplader, der fremstilles af tykt papir. Klip en strimmel 7-8 mm bred, og fold den sammen på langs. Herefter klippes den ud i 10 mm lange stykker, der limes på tagryggen således at den ene netop går op over den anden.

E.V.P.

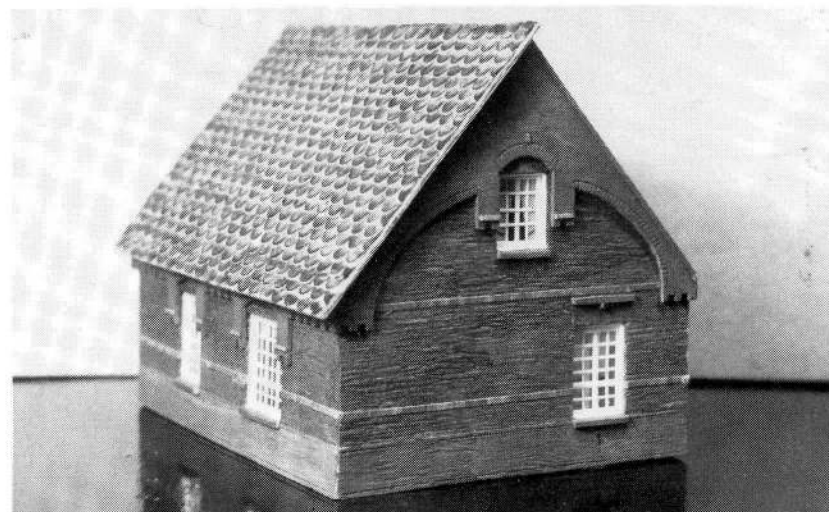
(Red. bem.: Der hører flere fotos til artiklen - de bringes næste gang, for i dette nummer er der ikke plads til mere!)



Gavle. Til venstre er det røde fremspringende gavlparti limet på, medens det andet ses stående løst i midten. Forrest et par strimler papir til murstensbånd.



Vejsiden.



Vejside og gavl. Endnu er taget ikke malet sort, men "pandekagerne" er delvis farvet sorte af hendsyn til fotograferingen.