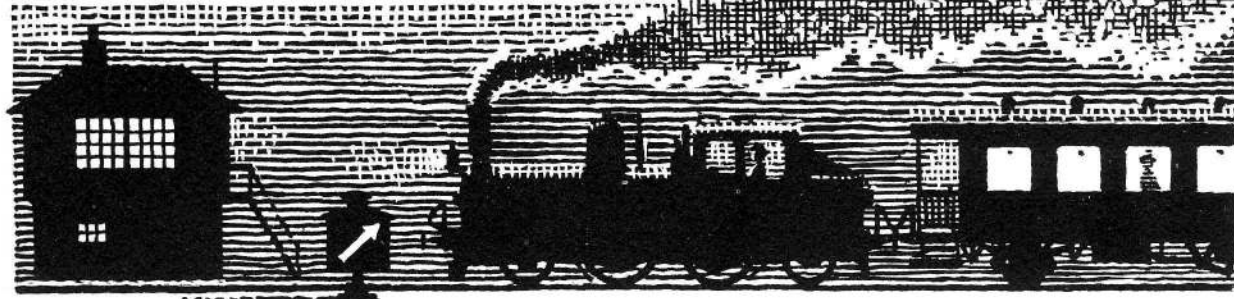


SIGNALPOSTEN



21. **SIGNALPOSTEN**
• årgang **1985** mar., nr. **1**

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

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

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

REDAKTION:

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

REPRODUKTION:

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

TRYK & BOGBINDING:

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

21. ÅRGANG - NUMMER 1

MARTS 1985

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Danske småhuse fra tyverne	3
ADAMs hjørne	9
Kør Dansk!	15
Gode gamle dage	20
Tanker om tegninger	30
Danske banegårde, Vejle	31
Klubnyt	41
Indlæg fra abonnenter ..	43
Billedgalleri	47

Side 21-28 danner (udtaget og falset) et indlæg til Danske Jernbanestrækninger II, der stadig fås fra forlaget!

Forsidebilledet:

MO 1848 med BHS i Pederstrup den 25/5 1978. Foto: Jan Damgård Jensen.

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

PRIS: 21. årgang 1985:
Kr. 119,- incl. 22% moms.

Kære læser!

Velkommen til 21. årgang af hjertebarnet SIGNALPOSTEN og tak - en rigtig hjertelig tak - for alle de positive tilkendegivelser, der er strømmet ind. Og "strømmet" er netop ordet, for jeg har i forbindelse med fornyelsen af abonnementet på girokortet, i breve eller i telefonen haft kontakt med næsten ét hundrede af vore abonnenter. Selv om jeg efterhånden burde være blevet mere hårdhudet og kynisk, rødmer jeg stadig over alle de rosende ord i forbindelse med saglig kritik og forslag til nye emneområder.

Redaktionskomiteens medlemmer får en kopi af breve m.v. og på vort seneste møde gav det anledning til en til tider særdeles heftig og følelsesladet diskussion om bladets "stil", d.v.s. emnevalg, stoffordeling, artiklernes bearbejdsgrad og meget andet. Der var almindelig enighed om, at der ikke skal ske drastiske ændringer lige på én gang, men at vi nok hen ad vejen skal tage nye emner op - hvis vi altså kan finde medarbejdere, der kan og vil påtage sig opgaven!

Blandt andet er der mange ønsker om omtale af industrimodeller efter dansk forbillede, ikke mindst i spor N, men det er ikke nogen let opgave, og den vil sluge megen tid. Andre ønsker er tegninger og beskrivelse af det nyeste materiel hos DSB og privatbanerne - her har ADAM i dette nummer kort berørt emnet, men det vil nok være en enlig svale.

Konklusionen må nok være - og helt i overensstemmelse med gennemsnitslæserens ønske - at vi holder stilen og bliver i den niche, vi har fundet i den efterhånden ganske store mængde af tidsskrifter, der findes i dag.

Nyt Fra Redaktionen

Året 1984's regnskab findes på side 47. Som det ses har året givet underskud, især på den løbende årgang, men også to-talt. Dette resultat er selvfølgelig ikke tilfredsstillende, men kan dog tolereres som en én-gangsforeteelse - vi er jo ikke et erhvervsforetagende, der skal udbetale udbytte!

Jeg har været så flot at udgive (incl. Fra Skinne Til Skinne) 204 sider - eller 16 sider mere end i 1983, men til gengæld holdt abonnentallet næsten, idet vi nåede op på 932 mod 936 i 1983. Fornyetelserne til 1985-årgangen kommer i samme takt som tidligere, så jeg har det bedste håb om i 1985 at nå op over de 900 abonnenter, specielt fordi jeg - indtil nu - kun har modtaget nogle enkelte opsigelser.

Også i 1985 vil SIGNALPOSTEN afholde skriftlig auktion. Nærmere kommer i næste nummer, men skulle der være nogen, der har noget de ønsker at udbyde til salg, så indsend en fortegnelse snarest og senest ca. 1. april 1985 til redaktionen.

Oversigten over forlagets publikationer må udgå denne gang. Der er ikke sket de store ændringer fra den i 20/1 bragte fortegnelse og betingelserne er uændrede - også selv om portoen igen har fået et tryk!

På genhør i nr. 2, der forventes udsendt en af de sidste dage i maj måned.

Holtrup

DANSKE SMÅHUSE FRA TYVERNE

Af Povl Wind Skadhauge

Hvis ikke det lød som en - aldeles utilsigtet - provokation, skulle overskriften have været

BEDRE BYGGESKIK PÅ MB. For tegningerne til de tre småhuse i dette nummer af SP er udført efter Harald Nielsen: BYGMESTERBOKEN, udgivet 1932 af Landsforeningen Bedre Byggeskik. Denne forening stiftedes 1915, idet man under den samlede en række igangværende aktiviteter. De var bl.a. udgået fra Akademisk Arkitektforening, som allerede på landsudstillingen i Aarhus 1909 med aktive medlemmers bistand havde ladet opføre en slags mønsterbygelse, omfattende forskellige bygningskategorier og kaldet "Stationsbyen". Mottoet var "Kampen mod Hæsligheden".

"Landsforeningen for bedre Byggeskik på Landet i Danmark"

blev det fulde navn på foreningen der opstod som en "Protest mod de sidste Slægtsleds uskønne og ofte tillige upraktiske Byggeri", hvor "Traditionen brast, og Forvirringen på Byggeområdet blev stor. De sørgelige Følger har nu vist sig. Det uskønne Byggeri har længe - og ikke mindst her i Danmark - forgrimmeth Landskabet, gjort vore Landsbyer (Stationsbyer) hæslige og berøvet vore Byer uerstattelige Skønhedsværdier". Citaterne er fra bind 2 af STORE NORDISKE KONVERSATIONSLEKSIKON, hvis første seks bind udkom 1916. Som reformbevægelse minder Bedre Byggeskik - den betegnelse, foreningen blev kendt under - ikke så lidt om foreteelser på helt andre felter (fx komponisten Thomas Laubs tildels samtidige arbejde med dansk kirkesang). Sådan tager det sig i hvert fald ud nu så mange år efter, hvor det er let at se, at man i sin iver ofte skød over målet, idet alle den nærmest foregående periodes frembringelser så at sige blev kasseret under det anfald af ensidighed, der ofte følger med retfær-

dig harne. Men blikket var mere rettet endnu længere bagud mod det gode gamle end mod fremtiden, og i denne holdning var i virkeligheden indbygget en tidsbegrænsende effekt, således at et ophør ville indtræffe næsten automatisk efter en årrækkes forløb.

Bedre Byggeskik søgte under ledelse af førnævnte Harald Nielsen, der var en idealistisk og uhyre flittig arkitekt, at påvirke håndværkere og bygmestre gennem kurser og tegnehjælp (korrektur af håndværkernes til tegnehjælpen indsendte projekter) samt udgivelse af tegninger, der kunne tjene til forbillede og inspiration, og foredrag fra kurserne. Man beskæftigede sig med beboelseshuse, huse med butikker, gårde og husmandssteder, sommerhuse, kiosker, havnebygninger, biblioteker, tekniske skoler, kroer, forsamlingsbygninger osv. osv. Jernbanebygninger var dog så vidt vides ikke med på repertoire. Men det gjorde ingen forskel, for både DSB's og privatbanernes arkitekter trak på samme hammel som

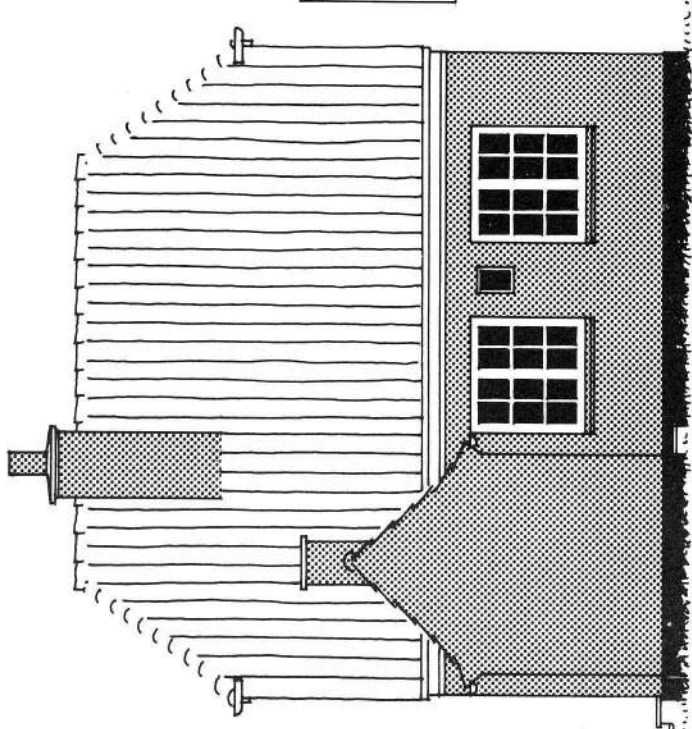
OMREGNING AF MÅL FRA BYGNINGSTEGNINGER TIL MODELLER/

		Til						
		Z	N	TT	HO	S	O	
		1:220	1:160	1:120	1:87	1:64	1:45	
Fra	Nyere	1:50	0,227	0,313	0,417	0,575	0,781	1,111
		1:100	0,455	0,625	0,833	1,149	1,563	2,222
		1:200	0,909	1,250	1,667	2,299	3,125	4,444
	Ældre	1:48	0,218	0,300	0,400	0,552	0,750	1,067
		1:64	0,291	0,400	0,533	0,736		1,422
		1:96	0,436	0,600	0,800	1,103	1,500	2,133

Eksempel: på en hovedtegning i 1:96 måles højden af en gavlf til 68,7 mm. På en model i HO skal gavlhøjden være $68,7 \times 1,103 = 75,8$ mm, og på en model i N bliver det tilsvarende mål $68,7 \times 0,600 = 41,2$ mm.

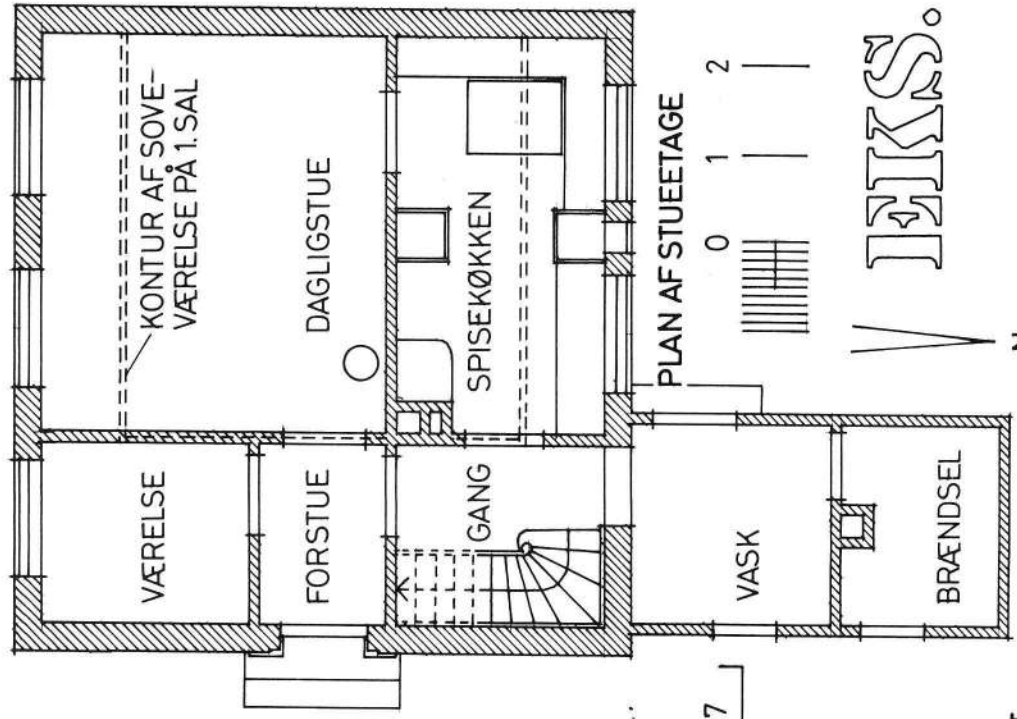
Endnu en gang gengives her i SP tegninger af ganske almindelige énfamilies beboelseshuse i en udformning og størrelse, der gør dem til oplagte modellemner på et anlæg, hvor der skal økonomiseres med arealet. Og endnu en gang er tegningerne gengivet i målforholdet 1:87, hvorved der bliver trængsel på tegningssiderne, selv om husene er små.

Da SIGNALPOSTEN imidlertid af hensyn til stoffordelingen kun i begrænset omfang kan gentage spørgen, vil modelbyggere ofte skulle arbejde på et andet grundlag, fx originale bygningstegninger eller illustrationer i typehuskataloger. Det målforhold, disse foreligger i, svarer kun i undtagelsestilfælde til de gangse modelbaneskalaer. Har man ikke lejlighed eller råd til en fotografisk omsætning af tegningerne, eller disses tilstand og størrelse hindrer det, kan hosstående tabel over omregningsfaktorer være til nytte. (En lignende tabel til omsætning af mål mellem forskellige modelbaneskalaer fandtes i SP nr. 3/1983, side 116).

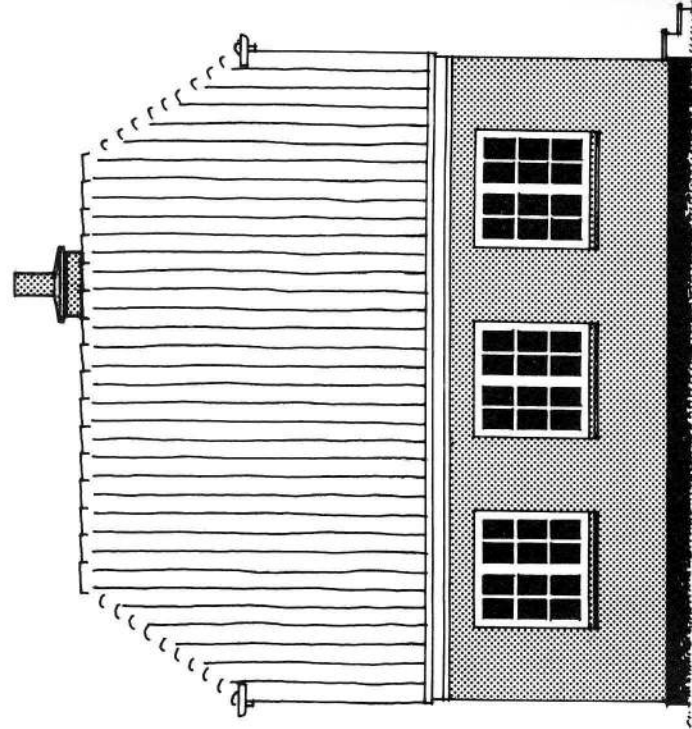


FACADE MOD NORD

REPRO-KONTROL. DENNE LINIE 100 MM, TEGN. I 1:87

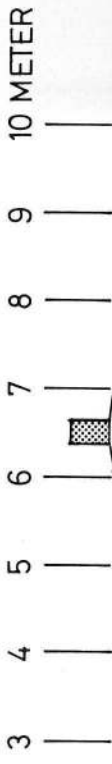


PLAN AF STUEETAGE



FACADE MOD SYD (MOD VEJ)

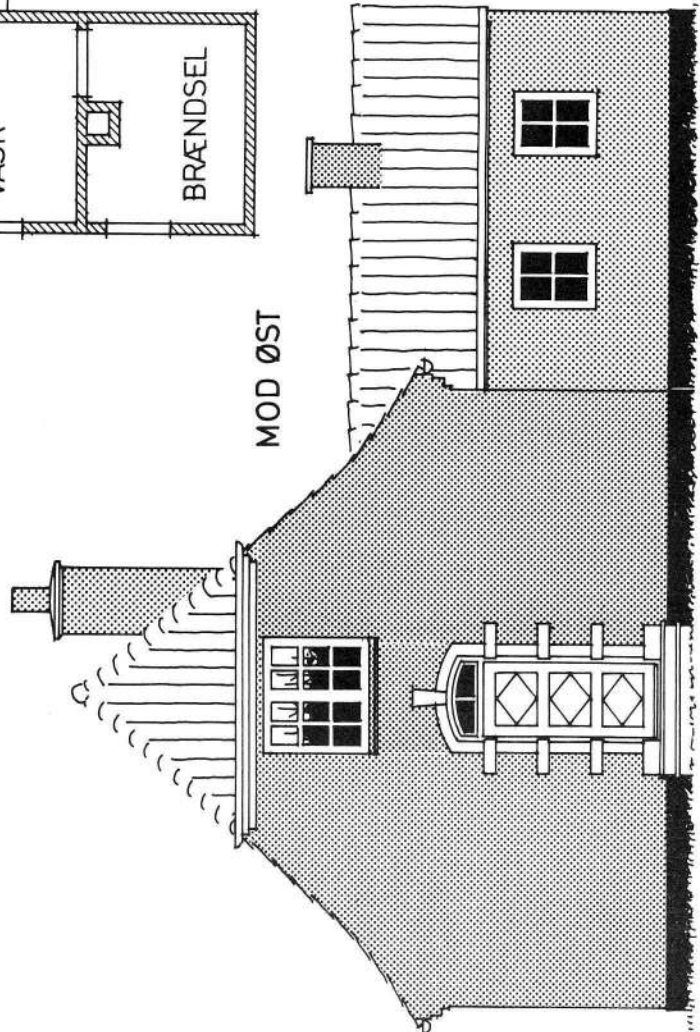
10 METER



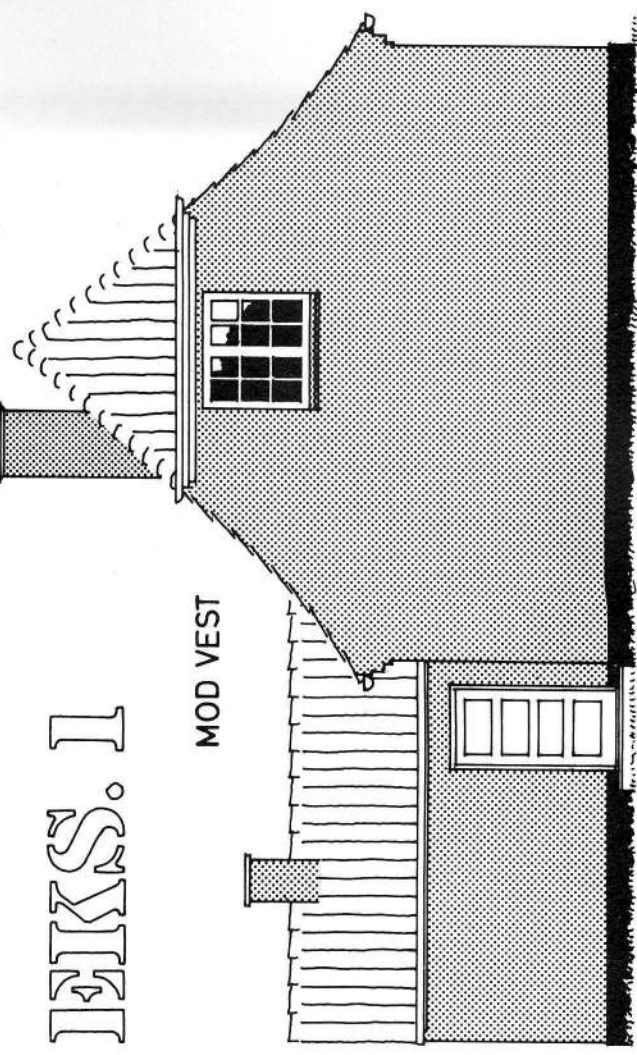
THS. I



MOD ØST



MOD VEST



Harald Nielsen. Man behøver blot af se fx stationerne på den midt-sjællandske jernbane eller Rødekro-Løgumkloster for at blive klar over det. I flæng nævnes også Gudhjembanens stationer, tegnet af arkitekterne Aage Rafn og Kay Fisker; deres bygninger kendetegnes ganske vist af en fri og meget artistisk formbehandling, men har dog tydeligvis dansk tradition som udgangspunkt.

Så længe også landets førende arkitekter dyrkede den noget national-romantiske nyklassicisme, som prægede Bedre Byggeskiks arbejde, havde foreningen vind i sejlene. Hovedindsatsen kom således til at ligge fra stiftelsesåret og frem gennem tyverne, dvs. før modernismen i forskellige afskygninger satte ind. Men "det lille danske hus" i bedrebyggeskikkelig udformning blev alligevel mange steder i Danmark repræsentativt for hele mellemkrigsperiodens småhusbyggeri. Når man tillige tager i betragtning, at typerne blev opført i små som store byer og i by såvel som på land, er deres anvendelighed i forbindelse med danske modelbaneanlæg derfor åbenbar, med mindre disse fremstiller tiden før første verdenskrig.

Størrelsesmæssigt ligger en stor del af Bedre Byggeskiks huse, bl.a. de her tegnede, på linie med de lidt ældre "stationsby-huse", og nogle af dem er faktisk indrettet på næsten samme måde. Men i de fleste tilfælde er rumfordeling og dørplacering m.v. udtryk for nye idealer. Stadig var, bortset fra de større byer, tørkloset dog ikke afløst af WC, og aftrædelsesrummet var derfor placeret i udhuset. I eksempel 1 mangler det endog helt, og man må forestille sig et selvstændigt skur til formålet i diskret placering, men ikke alt for upraktisk langt fra husets bagudgang gennem vaskerummet.

Om eksempel 3 skal det specielt nævnes, at netop dette hus blev projekteret som bolig for en malermester. Heri ligger forklaringen på, at værkstedsrummet i udhuset fik en stor "glasport", som kunne give ekstra arbejdslys. Udhuset kan let gøre mere almindeligt ved anvendelse af en sædvanlig revleport med brædebeklædning - eller måske bare en dør - til værkstedsrummet.

Placering af tagedløb har selvsagt ofte været bestemt af lokale forhold og er sjældent markeret på tegninger udgået fra Bedre Byggeskik. Men man bør huske dem, hvis modellerne skal have et realistisk præg - i hvert fald i 1:87 eller større mål.

Tagrender og nedløb blev i disse huses ungdom ikke så ofte malet, men skete det, blev de næsten altid hvide. Når farver og materialer gennemgås, må det understreges, at rødt tegltag - af vingetegl med og uden fals - praktisk taget var obligatorisk. Et næsten lige så konstant træk var, at soklerne blev sorttjæret. Det var ren æstetik, for med tagrender på husene havde tjæringen mistet sin oprindelige funktion: af afbøde virkningerne af opstæk fra det vand, der drypper fra taget. (Ret besværlig æstetik også, fordi tjære fordampes hurtigt, og fornyet behandling kræves med få års mellemrum).

Til facader og farver på vinduer og udvendige døre kan bruges den samme oversigt, der gjaldt arkitekt F. Halleløvs landarbejderboliger og blev bragt i SP nr. 1/1984, på side 25 i midterspalten. At det forholder sig sådan, er ingen tilfældighed; Harald Nielsen og F. Halleløv kendte hinanden gennem mange år, og der er en forbindelse fra Bedre Byggeskik til de nævnte landarbejderboliger såvel som andre bygninger, Halleløv stod for. Men det må tilføjes om farvesætningen på Bedre Byggeskiks huse, at gesimsen m.v. oftest var hvidt og også på huse i blank rød mur, at vinduer hyppigt kunne være malet i to "farver", fx hvid og grå, og at der til det øvrige træværk blev valgt mellem en hel række kulører. De var måske nok "klare" men forholdsvis dæmpede med undertage af en irgrøn, som Harald Nielsen synes at have haft en særlig forkærlighed og som navnlig blev foreslået til skodder. Til en hoveddør kunne der ofte blive brugt hele tre farver.

Der er mange muligheder for indpasning af de her tegnede huse i et modellandskab eller "-by-skab". De kan såvel bruges til udfyldning mellem ældre boliger fx af "stationsbytypen", som de kan udgøre hele bebyggelsen eller en del af den på samtidige villa-veje i købstæder og stationsbyer. I fuld overensstemmelse med virkeligheden kan man desuden placere dem enkeltvis både i landsbyer og mere frit, fx i tilknytning til en selvstændigt beliggende landbrugsejendom.

Hvert af de tre eksempler kan bruges adskillige gange, også på samme anlæg. For det første kan farvesætningen ændres i ganske vidt omfang som foran nævnt. For det andet kan placeringen af udhus i eksemplerne 2 og 3 varieres en hel del, således at der dannes forskellige små gårdspladser. For det tredje er det - historisk set - ikke ukorrekt at vende, dreje

og spejlvende beboelseshusene efter de lokale forhold uden smålige hensyn til verdenshjørnerne. Den bevidste orientering af de enkelte rum i overensstemmelse med solens gang på himmelen er først blevet rigtig udbredt i en senere tid.

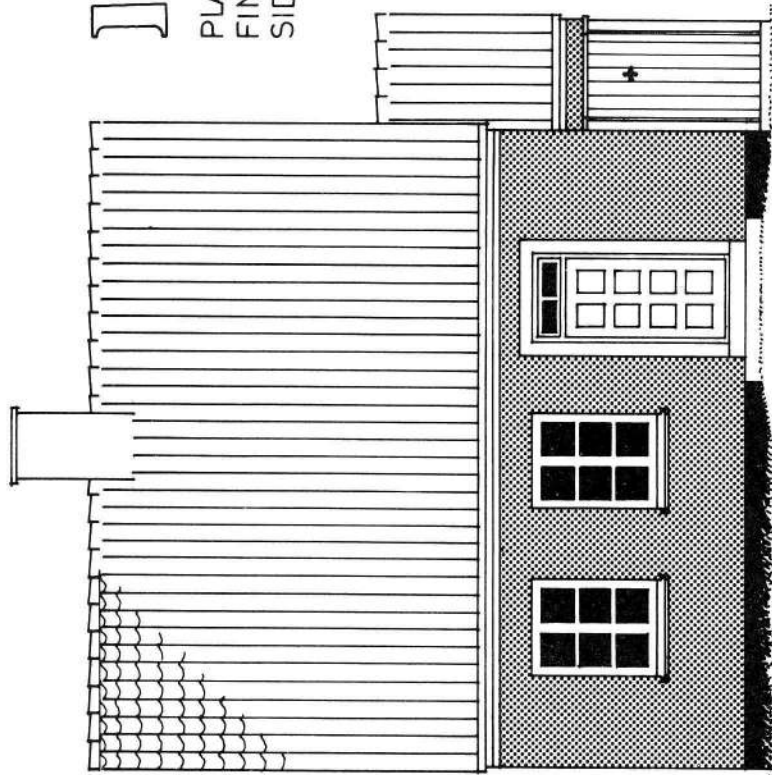
For det fjerde er "variationskataloget" i SP nr. 3/1983 side 116-122 i betydeligt omfang anvendeligt på huse fra 1920-erne. Også disse har i tidens løb været genstand for udskiftning af vinduer, døre og tag med alt, hvad deraf følger - ligesom der kan være foretaget udvidelser ved tilbygning, og huset kan have forandret karakter ved ombygning eller bare ændret farvevalg. Følgende afsnit i kataloget gælder lige så godt for danske småhuse fra tyverne: Antenne, Carport, Døre (e-m), Espalier, Farver i virkeligheden (med visse udeldelser), Farver på modeller, Garage, Haveanlæg, Hegn, Luftledninger, Lygter, Sålbanke, Veranda (c og d), Vinduer (l-s).

Ikke så få tegltage fra tyverne har efterhånden måttet udskiftes, og det er langt fra altid sket med tegl. Der kan være brugt eternitbølgeplader eller betontagsten. Man har eksempler på, at huse ved denne lejlighed har fået tagudhæng både i gavle og langsider. Sådanne udhæng, der "gik huset rundt", stod ikke på Bedre Byggeskiks menukort; murede huse fik, med mindre de havde helvalm, allerhøjest et beskeden sideudhæng, som blev "fanget" af udkragninger på helt glatte gavle, hvor kun tagstenenes kanter sprang lidt frem for murfladen. Og det typiske var oprindelig en beskeden gesims under tagkanterne i langsider og eventuelle halvvalme, som tegningerne her viser det. Hyppigt førte tillige et let fremspringende pudset bånd tværs over gavlene fra den ene tagfodsgesims til den anden.

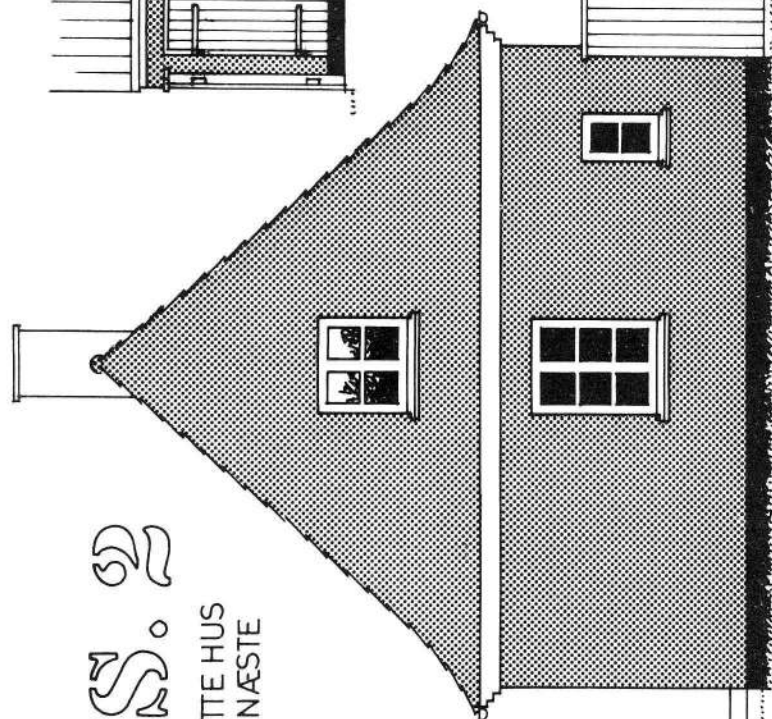
Hvis blot man ved, hvor langt vinduer og døre ligger tilbage i forhold til murflugten, kan modeller bygges efter facadetegninger alene. Husenes plan (udtrykket indbefatter langt mere end blot vandret snitplan) er alligevel medtaget her ligesom ved tidligere småhustegninger i SP. De førhen givne begrundelser skal imidlertid ikke gentages; forfatteren vil nøjes med den for ham meningsfyldte påstand, at man går glip af det væsentlige ved kun at studere bygningens ydre og ikke samtidig interessere sig for deres indre - ganske, som når det gælder mennesker. Man risikerer oven i købet at blive snydt.

TEKS. 2

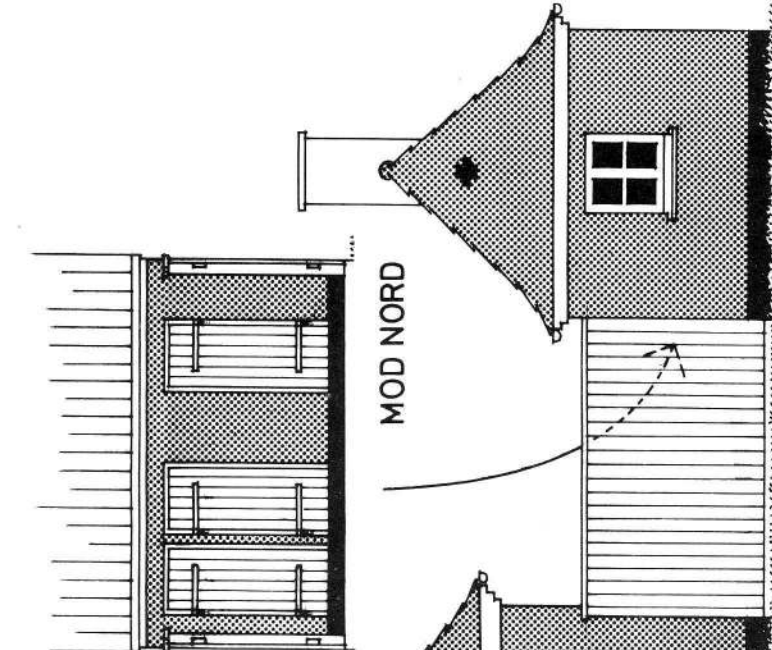
PLAN AF DETTE HUS
FINDES PÅ NÆSTE
SIDE



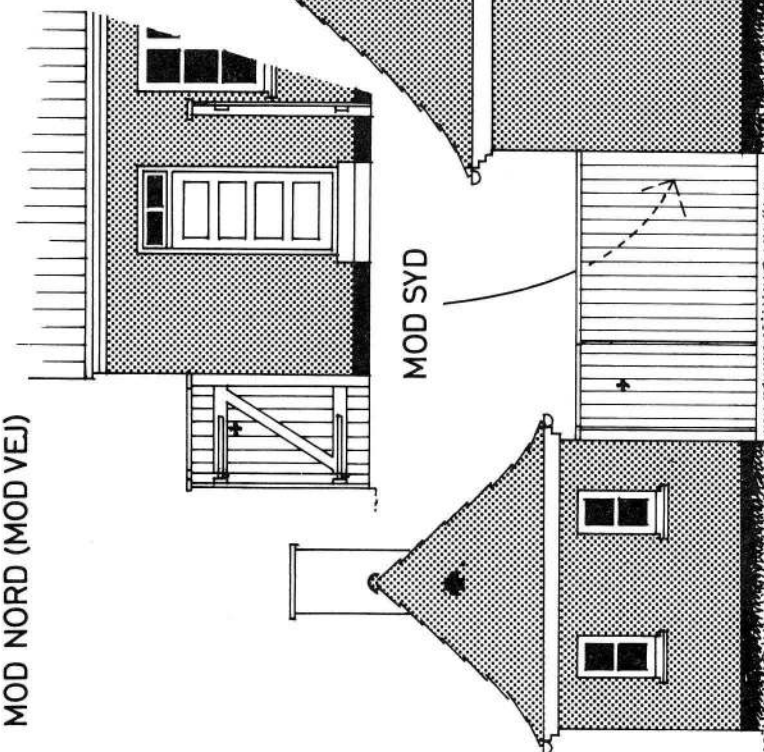
MOD NORD (MOD VEJ)



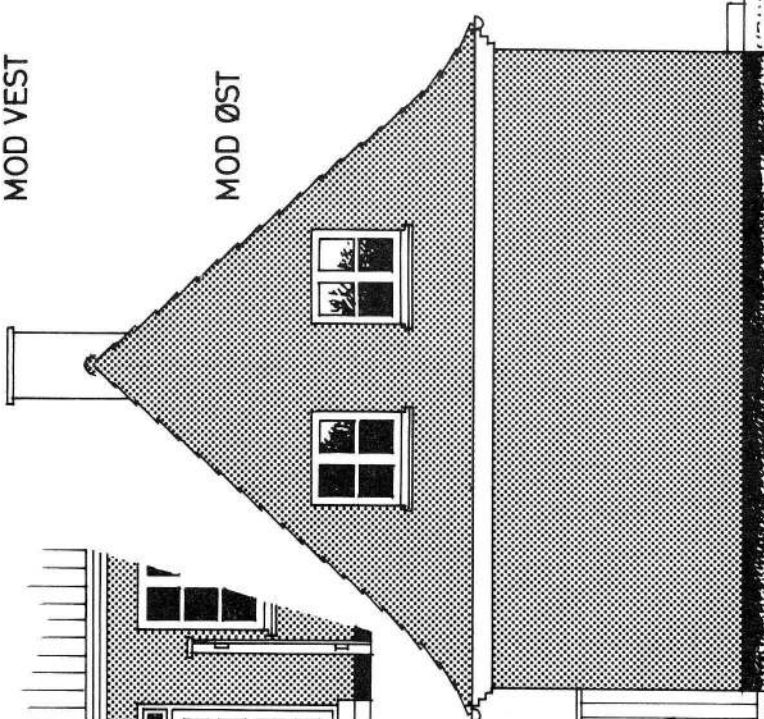
MOD VEST



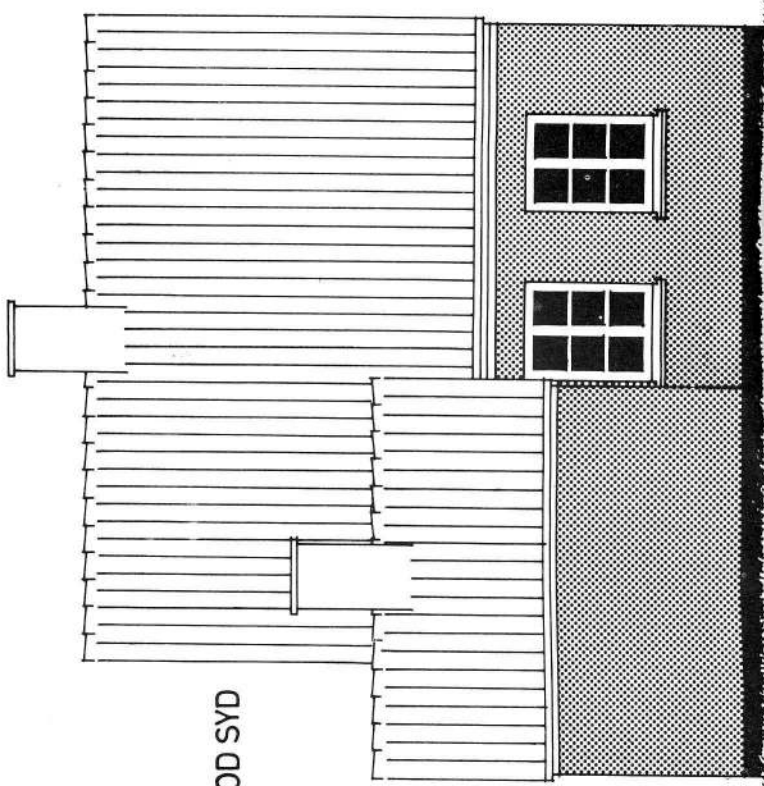
MOD NORD



MOD SYD

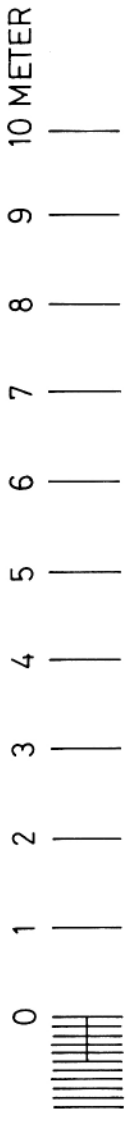


MOD ØST



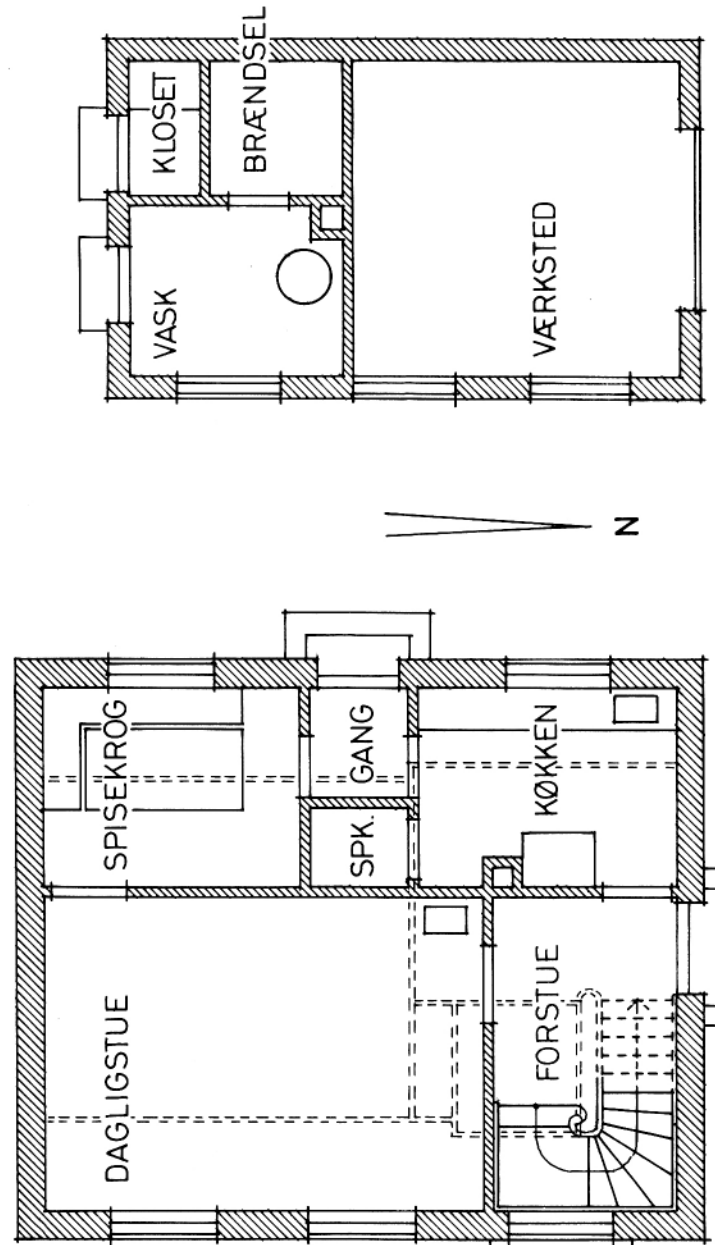
MOD SYD

FACADER FINDES PÅ FOREGÅENDE SIDE



REPRO-KONTROL
NÅR DENNE LINIE ER 100 MM, ER TEGNINGEN I MÅLFORHOLD 1:87 (H0)

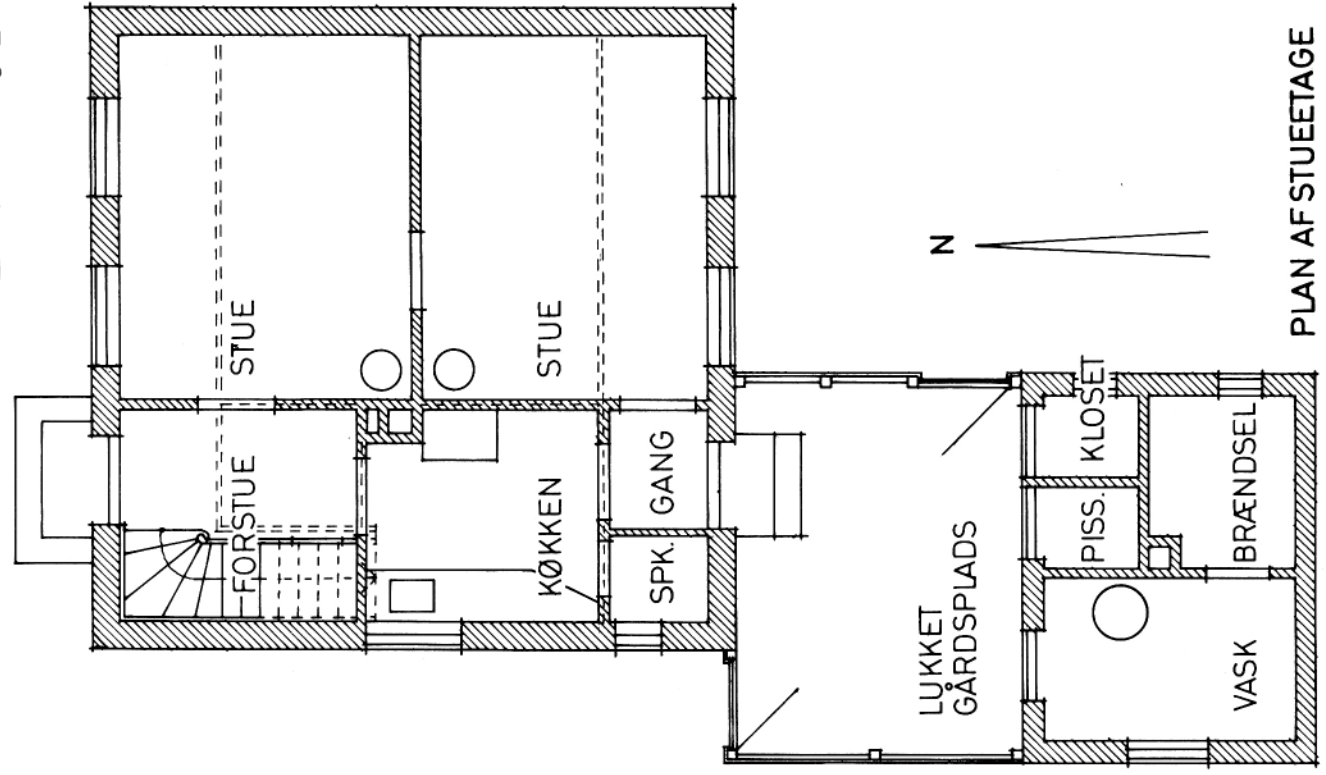
VÆGGE I TAGETAGE VIST MED PUNKTERET STREG.
I EKS. 2 STORT SOVEVÆR, SKABSRUM, HÅNDVASK I TRAPPERUM.
I EKS. 3 STORT SOVEVÆR, INDB. SKAB, SKABSRUM, BAD M. KAR OG OVN (MEN IKKE WC)



VIKTUALIERUM
UNDER FORSTUE

PLAN AF STUEETAGE

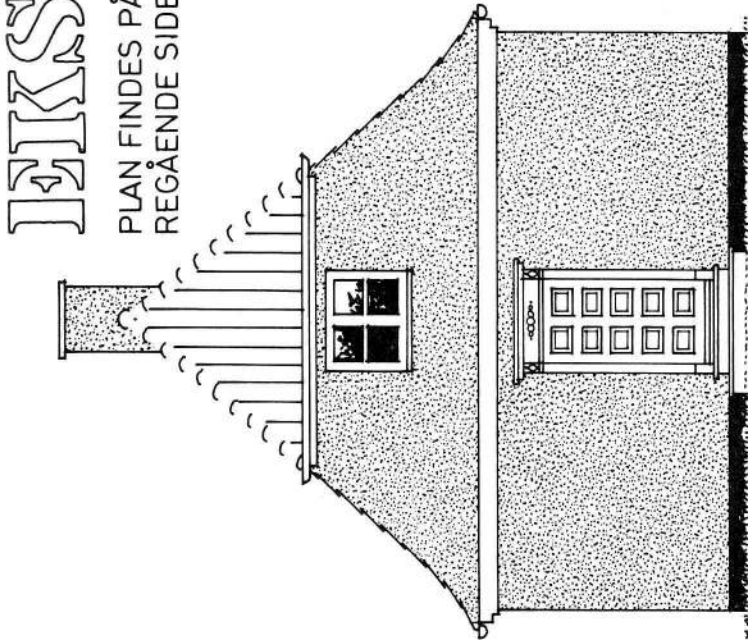
FACADER FINDES PÅ NÆSTE SIDE



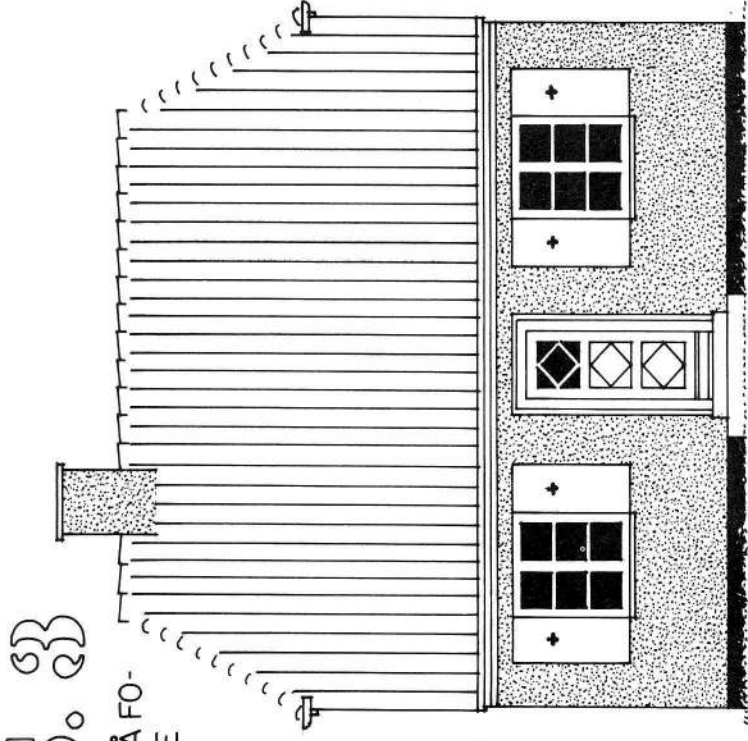
PLAN AF STUEETAGE

JEKS. 63

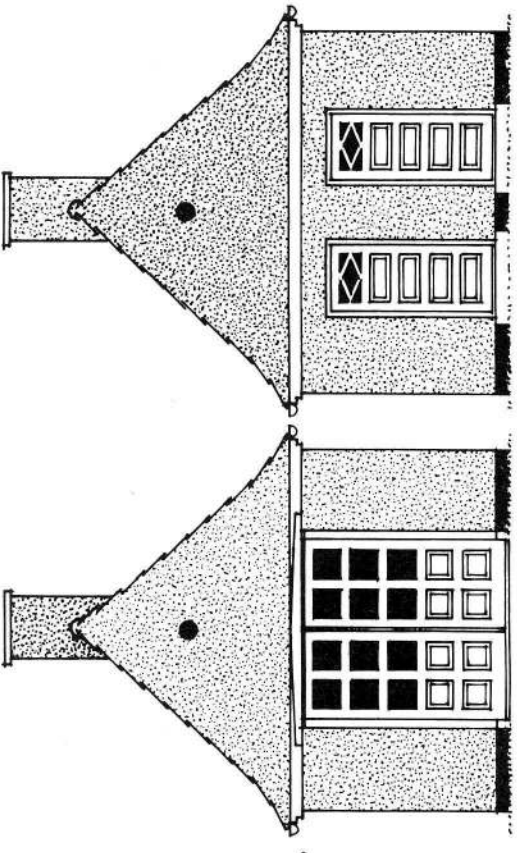
PLAN FINDES PÅ FO-
REGÅENDE SIDE



MOD NORD (MOD VEJ)

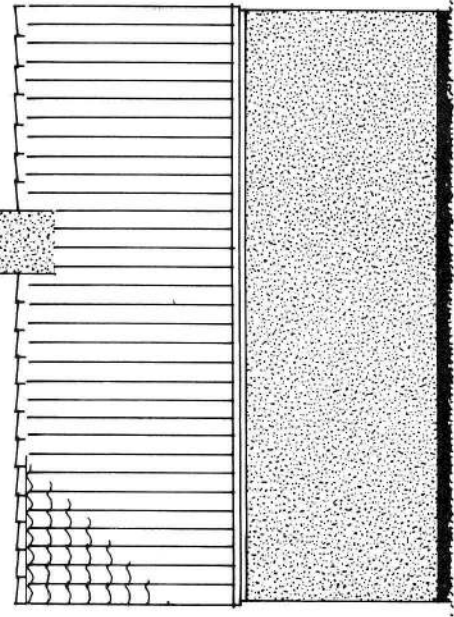


MOD VEST

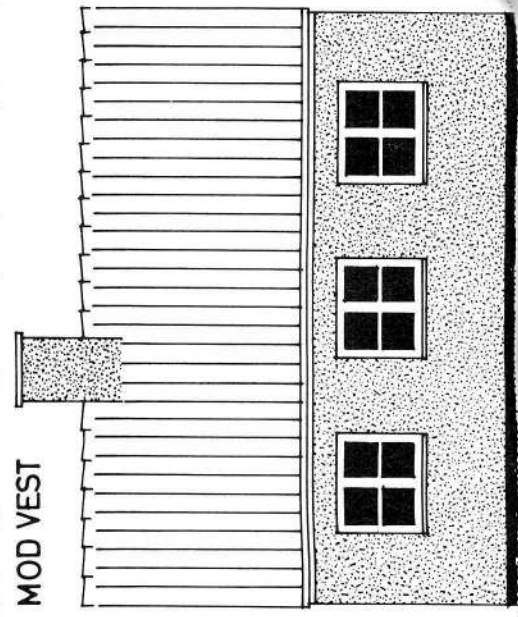


MOD NORD (MOD VEJ)

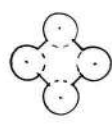
MOD SYD



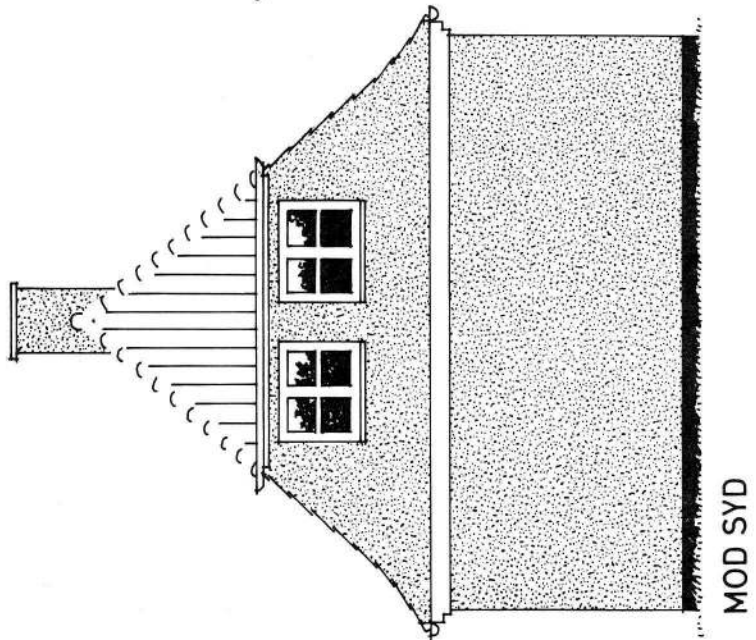
MOD VEST



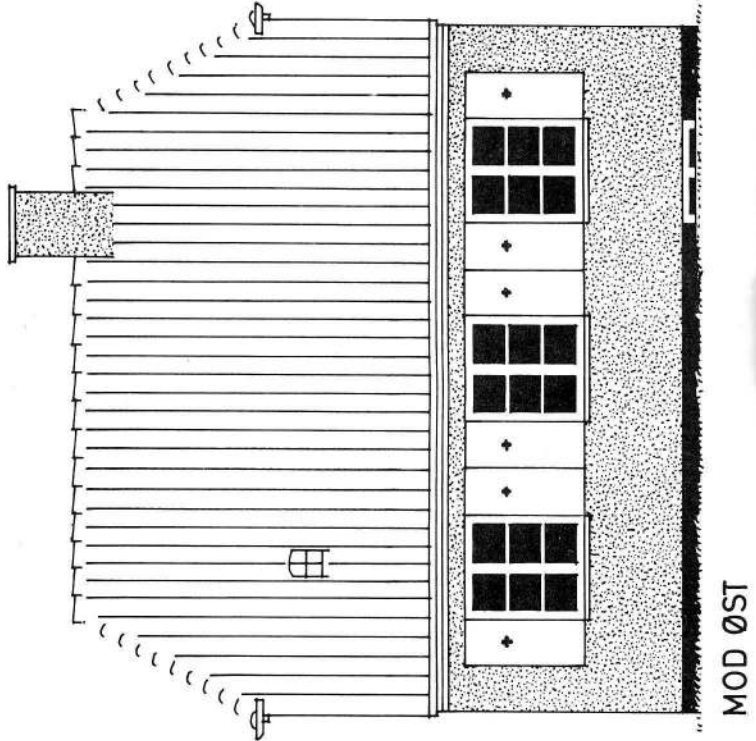
MOD ØST



KIGHUL I
SKODDER
(EKSEMPEL)



MOD SYD



MOD ØST

Adams Hjørne

DIESELLOKOMOTIVETS MOTORBOGIE

(2)

I fortsættelse af ovennævnte artikel har vi håndplukket et par modeller til yderligere illustration af emnet.

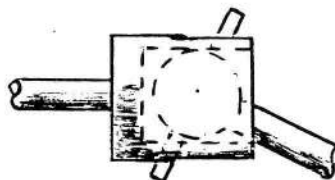
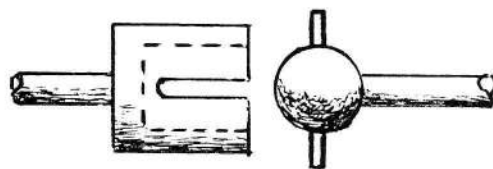
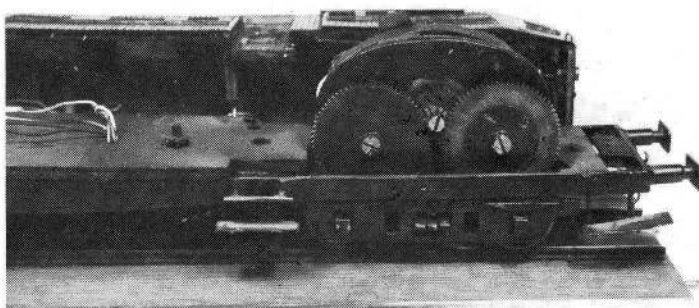
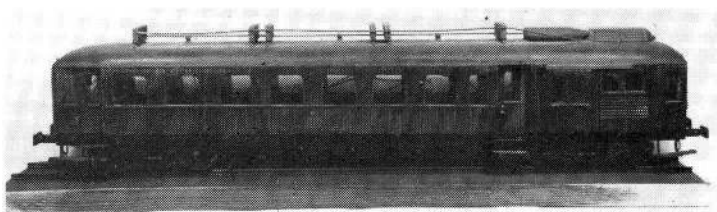
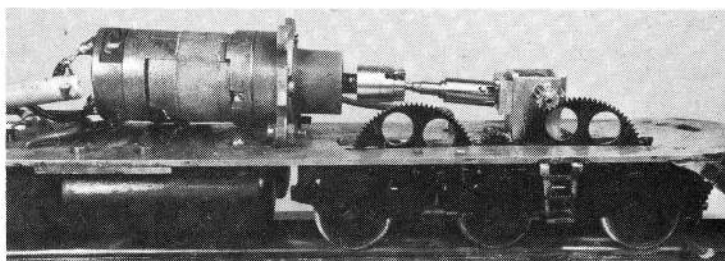
Inden da må jeg nok hellere indrømme en fadæse, begået ved renoveringen af MV 1101, men som først kom til syne efter at SIGNALPOSTEN var gået i trykken. Som nævnt i afslutningen var man, - hvor "man" er ejermanden og trafikafdelingen på Nørrebro - ikke tilfredse med modellens adhæsionsvægt, og en ca. 1,5 kg tung blyklods, som MV 1101 iøvrigt oprindelig havde været forsynet med, blev derfor genmonteret. Med denne ballast var der så godt som ingen grænse for, hvor meget der kunne hænges på krogen, men til gengæld gav det en meget dårlig

balance ved kørsel gennem skifter og krumt spor, med hyppige afsporinger til følge. Et nærmere eftersyn viste, at jeg ved samlingen af modellen havde monteret vognkassen på motorbogiens omdrejningstap, med bevægelighed i alle retninger, hvor samlingen mellem den anden bogie og vognkassen var indrettet så den styrede overdelen. Med den ret så tunge ballast der nu var lagt oven på motorbogien, var begge bogier blevet afhængige af vognkassens bevægelser, og det går altså bare ikke, selv om sporet på "Klubanlæg Nørrebro" da ligger så nogenlunde godt.

En ombygning af systemet havde da også øjeblikkelig kurerende virkning. Nu var alle glade og tilfredse, men desværre ikke ret længe. Efter at have foretaget en halv snes omgange på anlægget,

med stadig mere og mere hægtet bag på, opgav patienten pludselig ævred. Ganske vist baskede motoren stadig rundt, og baskede er nok det helt rigtige udtryk, for det var temmelig uhyggelige lyde der kom ud gennem vinduer og glughuller, men røre sig ud af stedet ville den ikke. Et værkstedsbesøg afslørede at gardinspiralen havde antaget samme fæcon som regnormen, der befinder sig på hver side af spaden. For nu at gøre historien kort, var det vel egentlig helt indlysende, at vi ved at lægge spiralen mellem gearkasse og de drivende hjulsæt, ikke kan forvente, at så spinkelt materiale kan holde til det træk der opstår når vi ganger motoreffekten op med omsætningsforholdet i gearkassen, giver fuld spænding, - og derpå blokerer drivhjulene. For en sikkerheds skyld forsøgte vi med en kraftigere spiral, men selvfølgelig med samme kedelige resultat. Som det fremgår af foto 1 er spiralen nu erstattet med et "stift" kardanled, fremstillet som det ses på skitsen, men hvem eller hvad det næste gang kommer til at gå ud over, dersom drivhjulene blokeres, melder historien ikke noget om endnu. Iøvrigt var MV 1101 ikke blot oprindeligt forsynet med omtalte ballast, den havde også et noget lignende kardanled. 2 - 0 til Lindegård Christensen!!!

Det første af de håndplukkede eksempler, foto 2, må med rette kunne gøre krav på at blive betegnet som en ægte "OLD-TIMER". Ikke blot som en model af DSB's forgangne litra ML, men også, eller måske især, da modellens byggeår er 1949. Det er konstruktøren og ejermandens model nummer 2; nummer 1, en model af litra M0, var et af de få stykker trækraft der formåede at leve op til de stigninger på modelbaneanlægget ved dagbladet Politikens hobbyudstilling i 1949. Efter udstillingens afslutning var modellen så nedslidt, at den gik di-



Skitse til "Kugleled".

rekte til skrotning. På ML'eren er ejermændens navn: Ulf Holtrup, indridset i bunden. Med overdelen nænsomt pillet af, foto 3, erfarer vi, at bogie, gearkasse og motor er bygget sammen i en enhed, der derefter er "hullet" op igennem, samt ved langsgående bjælker hægtet, til vognkassebunden. Som tidligere skitseret er den ene bogieside, udveksling og motor samlet i et stift hele, hvortil den anden bogieside ved en løser "midterskrue-samling" tillader en rimelig ekvilibreringsring. Stort set kan denne, motorbogie altså, betragtes som et selvstændigt stykke køretøj, med alle de fordele som dette nu en gang indebærer. Jævnfør eksempelvis min fiasko som nævnt i indledningen.

Selve motoren, som fotografiet desværre viser i en lidt uheldig vinkel, er af fabrikat Bosch, 12 volt, 3-polet, bevirket feltmagnet, og med et omdrejningstal på 3.000 o/m. Oprindeligt beregnet for vinduesviskere i automobiler. Gearkassen var bygget sammen med motorhuset og indeholdt en masse dejlige tandhjul af meget fin kvalitet. Udgangsakslens bevægede sig naturligvis af hensyn til det oprindelige formål frem og tilbage i en blød og vuggende gang, og det samlede arrangement kunne derfor også uden større fiks-fakserier monteres som sporskiftedrev. Disse motorer var til at få for en slik hos diverse autoophuggere og ligegyldigt hvor tilredt et bilvrage de blev pillet ud af, så ku' man næsten altid være sikker på, at viskermotoren ikke fejlede noget. Den meget enkle, men grove konstruktion, gjorde også sit til, at de var uhyre lette at vikle om, og jeg kan huske, at Holtrup til fælles brug havde udarbejdet nogle tabeller med trådtykkelser og vindingstal, der anviste data til ændring af spænding og omdrejningstal. Hos den nærmeste forhandlingsvenlige radioreparatør gjorde man så sine bestillinger, og hjemme i haven blev den ene ende af den nye tråd bundet fast til et træ, medens vi så fra den anden omhyggeligt lagde vindinger på, tællende 186 - 187 - 188 o.s.v. Ve den arme djævel, der vovede at forstyrre én under dette arbejde.

På billedet ligger rotorakslens tandhjul gemt bag det ene af de to store mellemhjul. Dette tandhjul trækker på hjulet, der øjnes mellem og bag de store tandhjul, og på samme aksel har vi så det meget lille tandhjul der forener transmissionen mellem de drivende hjulsæt. Jeg har ikke regnet på udvekslingen, men med det meget lave omdrejningstal har det snarere været et problem at nå ned til de yderste tandhjul, end at overkomme en passende ned-

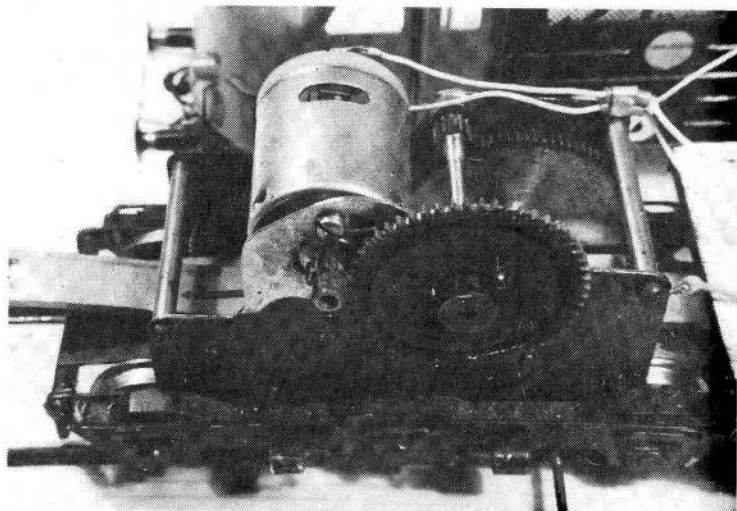
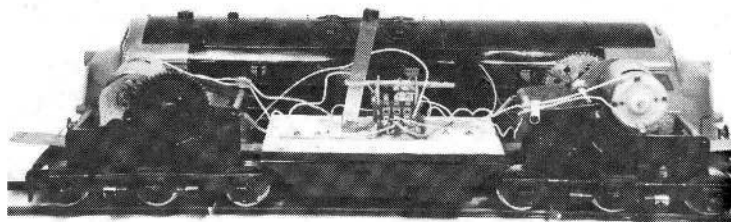
gearing. Sådan som motoren fremstår på billedet er den oprindelige gearkasse skåret af, men dette var også nødvendigt, hvis der ellers skulle være plads mellem sidevæggene.

Det var dengang, - lidt modeljernbanehistorie - men næppe synderlig aktuelt for nutidige modelbyggere, der behændigt jonglerer med alskens elektronik, printplader, ætsteknik og letrassetsystemer, hvortil så kommer det store udvalg af hel- og halv-færdige løsdeler. At der trods alt stadig er brug for en god portion tålmod, opfindsomhed og fingersnilde må vi kun være glade for, og ærligt indrømme, at det er dette som appellerer til os og holder interessen vedlige.

Med det næste eksempel er vi tilbage i nutiden. Litra MY 1159, foto 4, er bygget af P.E. Jensen, Slagelse Modeljernbane Klub på bestilling af et af DMJKs medlemmer. Den som ikke før har hørt om P.E. Jensen - også kaldet: Trolde- manden fra Slagelse - kan ikke have megen kendskab til model-

jernbaner, og bør ved førstgivne lejlighed aflægge Slagelse Modeljernbane Klub et besøg! Det ville føre for vidt, for ikke at sige være umuligt, om man skulle give blot et periferisk rids af denne mands mangeårige og alsidige virke som modelbygger - det skal opleves.

Lukker vi modellen op, foto 5, ses det at intet er overladt til tilfældigheder. Begge bogier er motoriserede, og der er træk på alle seks aksler. Vognkassebunden indskrænker sig til et forholdsvis kort stykke mellem bogierne, plus tværbjælker i nærerne, der tilsammen udgør befæstigelse af bogiernes svingbjælker, og forstærkning af vognkassen. Midterstykket er så samtidig benyttet som monteringsplade for omskifter og afbryder på dennes overside, hvor den indskudte modstand så til gengæld er anbragt på undersiden af hensyn til bedre afkøling. Her er ingen spidsfindige narrestreger, bogierne er stive og virker som to selvstændige køretøjer lukket inde i en



pæn og sober indpakning, og med så mange aktiverede aksler er der altid nok som har tilstrækkeligt fodfæste til at modellen flytter omkring med det, der bliver hængt på krogen, uden at få åndenød.

Hvorfor også gøre tilværelsen mere besværlig end den er i forvejen. Møjsommelig beregning og udskæring af vognkassebunde tjener alligevel ikke noget fornuftigt formål, og sidder tilmed i vejen, når modellen skal smøres, efterses og repareres. Et nærgående på en af bogierne, foto 6, viser os motoren, en fempolet 12 volt Japan eller Made in Hongkong affære, der i tomgang ved fuld spænding løber ca. 4000 o/m. Målene på motoren er 27,5 x 32,5 mm og lader sig derfor med lethed bygge ind på tværs, og de forholdsvis grove tandhjul - må være modul 1,0 - sørger så for en passende udveksling og transmission til trækkes på akslerne. Læg iøvrigt mærke til, at P.E.J. sætter gearkassens rammesider helt ud imellem hjulside og bogie, igen en begunstigelse opnået ved at udelade vognkassebunden.

Foto 7 er et kig ned i litra MT 106, bygget af J. Voldmester og undertegnede i fællesskab, taget med for at vise hvor kompakt gearkasse og motor kan bygges sammen. Det lykkedes mig at brokke den oprindelige motor, som så blev erstattet med forannævnte "Japser" suppleret med en passen-

de el-modstand, da vi jo på DMJKS anlæg kører med 20 volt jævnspænding. Omtalte motor kan - eller kunne - fås i de såkaldte elektronik-butikker, men sørg for at få de rigtige monteringskræver med ved anskaffelsen. Det er kun når man er så skødesløs, læs: dum - som jeg er, at man skærer nyt gevind i motorhuset. Det er ingen sag at skille motoren ad for at få de afskårne spåner ud som permanentmagneten grådigt suttede til sig, men det kan godt volde kvaler at få den samlet rigtigt igen. Motorer af denne slags er ikke beregnet for reparationer af nogen art, end ikke udskiftning af kullene (børster!). Duer den ikke mere smider man den væk, og en ny sættes i stedet. Akseldiameteren er forresten 2,3 mm, og så må man en tur i byen, for hvem ligger på lager med bor og rivaller i sådanne størrelser, - der er ingen træer som får lov til at vokse ind i himmelen.

Med det sidste og afsluttende eksempel er vi havnet på De Bornholmske Jernbaner, nærmere betegnet som en model af Allinge-Gudhjem Jernbaners motorvogn nr. M 21. Foto 8 er forsøgsvis pyntet op med et maleri i baggrunden, og diverse avisudklip i forgrunden. Modellen må godt betragtes som lidt af et kuriosum, omend det ikke er tilsigtet. Her har vi nemlig smalspor, men bygget i målestokken 1:22,5, med masser af

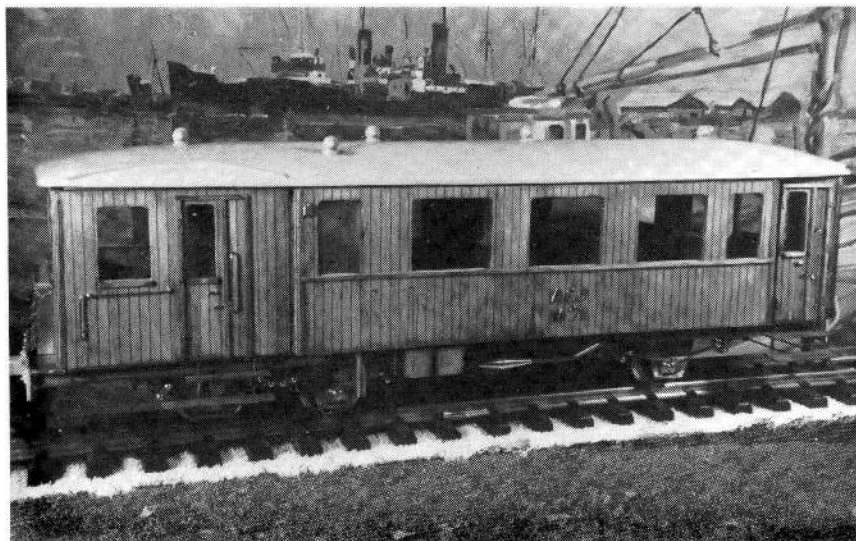
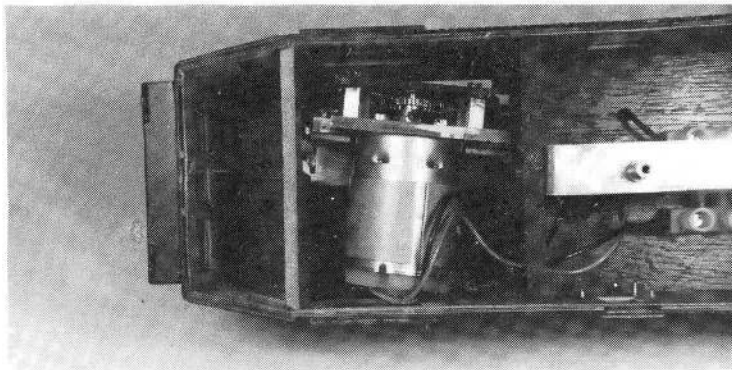
plads til alverdens store og kraftfulde motorer. Ejermændene insisterede imidlertid på, at drivværket ikke måtte fylde mere, end at det ku' indeholdes i den 1:22,5 store kasse, der på forbilledet havde tjent som dæksel for dette.

Valget var så, endnu en gang, faldet på vor efterhånden velkendte "Japser". Modellen er bygget af de herrer P. Pedersen og F. Stenderup, hvor Stenderup stod for bygning af vognkassen. Der er selvsagt ingen undskyldninger for ikke at få alle detaljer med på køretøjet, og min anklagende pegfinger og spydige bemærkning om manglende papir på toiletrullen, blev da også omgående fejlet til side. Som Stenderup fortalte mig, og han må vide det, for han kører i både ud- og indland særdeles meget med tog: At den slags ubehagelige overraskelser kommer man ofte ud for.

Undervognen, udført af P. Pedersen, er et meget smukt, næsten professionelt, stykke arbejde. Kigger vi først på foto 9 og 10 vil det være forståeligt, når jeg fortæller at de to tætliggende hjulsæt er sat op som en bogie, med denne skruet sammen af flere dele som en stiv ramme, og hjulsættens akselkasser hængt op i arbejdende bladfedre. Hvert af hjulsættene er så omsluttet af en ramme, dels styret af en tværgående hjulaksel, dels styret af en gennemgående fælles aksel på hvilken de to snekker er monteret. Elektromotoren rider på den ene af rammerne og er ved cylindriske tandhjul i indgreb med fællesakslen. Helt uafhængige af hinanden vil de to hjulsæt nu kunne indrette sig efter selv ret store unøjagtigheder i sporet uden at det af den grund ændrer en tøddel på snekkedrevs og andre tandhjuls indbyrdes indgreb. Som et ekstra raffinement er også det tredje hjulsæt sat op på en midtertap, og med en skråforbindelse koblet til bogien - bageste højre hjørne på bogien forbindes med forreste venstre på den "énakslede bogie" - således at motorbogieen ved kørsel gennem kurver styrer samtlige hjulsæt.

Jeg kan ikke forestille mig at der skulle være noget som helst til hinder for, at disse konstruktionsprincipper lige så elegant også ville kunne anvendes ved bygning i spor 0, og der skal da heller ikke megen fantasi til før man begynder at lægge flere hjulsæt til systemet ved en kardan-leddet fællesaksel.

Når jeg i det hele taget fik denne model i hænde, skyldes det, at Stenderup ikke var tilfreds med trækraft og hastighed, og mere af nysgerrighed en egentlig tro på at kunne gavne sagen, påtog jeg mig at se nærmere på fæ-



nomenet. Betænkelig bliver man da også, for hvordan kunne nogen dog komme i tanke om at denne pjevs af en motor, selv ved en gearing på 1:55, skulle kunne hamle op med dette skrummel af en overbygning. Det skulle vise sig, at konstruktionen var så nøje og stramt udført, at P. Pedersen sikkert har påregnet en vis indkøringsperiode med dertil hørende naturlig tilslidning af lejer med videre, hvad Stenderup og motor altså ikke havde kræfter og tålmodighed til. Hvad naturen ikke kunne overkomme ved egen hjælp gik jeg så med fil og hammerslag i gang med, og alle mislyde forstummede. Det kneb dog stadigvæk med marchhastigheden, men jeg fik så den skøre ide, at det måske var ulejligheden værd at bygge gearkassen om. Udvekslingen blev sat til 1:16, og hverken Stenderup eller jeg ville tro vore egne øjne, da M 21 med seks aksler på krogen ubesværet valsede ud ad strækningen med en ca. 40 modelkilometer i timen. Tvivlere er velkomne til ved selvsyn at lade sig overbevise, Stenderup har sit anlæg hængende i forretningen på Østerbrogade 109, København Ø, og samtidig kan besøgende få sig en lille jernbanesnak, eller gøre sine indkøb af Matas-varer.

Emnet: Diesellokomotivets motorbogie er ingenlunde udtømt ved disse to artikler. Der findes en hel del flere, mere eller mindre raffinerede, metoder at udføre arbejdet på, men de her nævnte er alle af en sådan karakter, at løsdeler er tilgængelige og arbejdet ikke vanskeligere end at enhver med en smule fingerfærdighed vil kunne overkomme det.

God arbejdslyst!

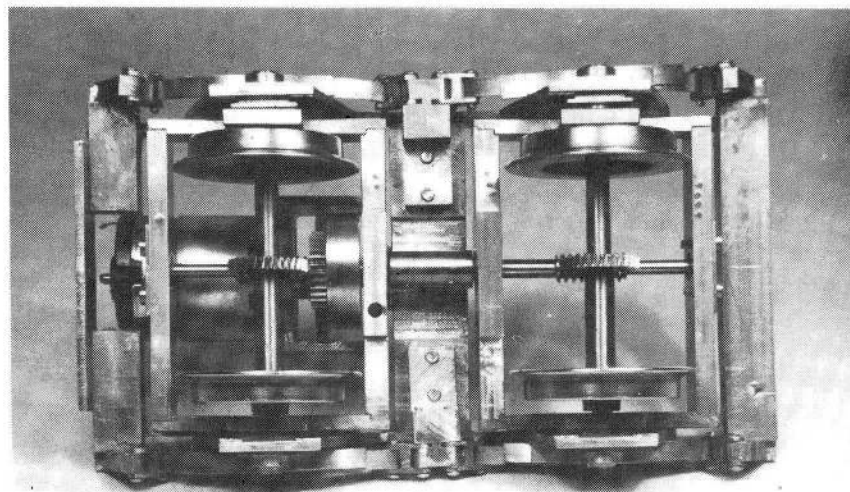
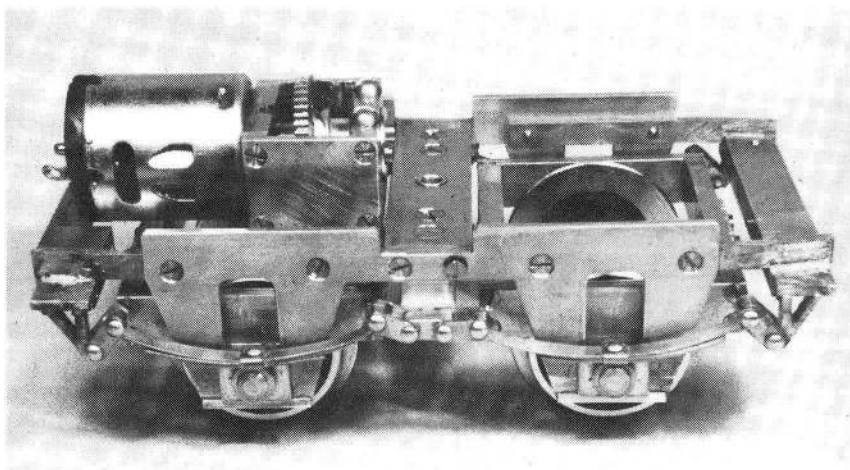
Tekst og foto: ADAM,
med tak til flere for
opmuntrende kritik og
anden hjælp.

SPOR 0

DIESEL TIL NORGE -

EL TIL DANMARK

Sjusket avislæsning kan føre til de mærkværdigste misfortolkninger, fulgt op af skuffelser og held, der som regel følger med. Eksempelvis opfattede jeg en notits på Berlingerens bagside som oplysninger, der fortalte mig, at DSB fremviste norske diesel-tog i spor 0 på Østerport station, København. På vejen til og fra arbejde futter jeg gennem Østerport station, så måske var det ulejligheden værd at tage kameraet med i muleposen.



↑



Stor var imidlertid overraskelsen, da jeg samme dag erfarede, at "Spor 0" er et, omend sjældent benyttet, perronspor på stationen, samt at det udstillede norske tog passede særdeles fortræffeligt mellem de 1435 mm der her er mellem skinnerne. For nu at dulme lidt på skuffelsen - og den flove fornemmelse - fyrede jeg trods alt alligevel kameraet af, - man ku' jo aldrig vide, om det nu ikke også senere kunne bruges til et eller andet.

En halv snes dage senere spogte det igen i spor 0 på Østerport

i København. Denne gang drejede det sig om præsentationen af DSBs første EL-lok, der ville blive udstillet sammen med sine forgængere i tjenesten, litra MY og P.

Nu var kombinationen, Østerport, spor 0, o.s.v. efterhånden sivet ind på lystavlen - den compliment vil jeg da gerne ha' med på vejen - men til alt held kom jeg alligevel galt af sted. Det omtalte materiel stod som det skulle i det pæne solskinsvejr, ved den flagsmykkede perron, så det var bare om at komme i gang. De mange slips-, mappe- og kame-

rabevåbnede tilskuere var ikke noget særsyn, jeg var jo iøvrigt selv i samme antræk, men at der også var udsækning og foredrag i dertil indrettede personvogne lå ligesom lidt ud over det sædvanlige. Besigtigelse og fotografiering af herlighederne vel overstået gav mig tid til at lytte lidt hist og her, og med et brag gik det op for mig, at jeg var kommet en dag for tidligt og derved dumpet ned i et for almindelige dødelige ikke tilgængeligt pressemøde. Dagen efter, som var dagen der var dagen, øsede regnen

ned i stride strømme, hvor jeg så kunne prise mig lykkelig over det held, som min åbenbart stadig lige sjuskede avislæsning havde medført.

For efterhånden adskillige år siden, fik jeg på en farvehandlergeneralforsamling, afholdt i en jysk købstad, at vide hvad man her forstod ved "Københavneri". Kun få af forklaringerne egnede sig for gengivelse på tryk, men blandt andet kunne jeg forstå, at Københavnerne var et privileget, for ikke at sige forkælet folkefærd, der end ikke skønnede på de

fordele bopælen gav dem. Det kan måske være lidt vanskeligt at se sammenhængen med ovenstående, men vi - SIGNALPOSTEN - forestiller os, at der blandt vore udenbys boende læsere også havde været interesse for at deltage som tilskuere på Østerport, men som altså ikke besad privilegiet.

De vedstående billeder er mine resultater ved disse lejligheder og det må man så tage til takke med. Diverse tekniske oplysninger som der vel også er interesse for ligger det imidlertid lidt tungt med. Om det norske tog-sæt forlød det, at det var meget komfortabelt indrettet, men uhyre støjende under kørslen. Af hensyn til de klimatiske forhold i Norge var mest muligt af de mekaniske dele lagt op på taget!

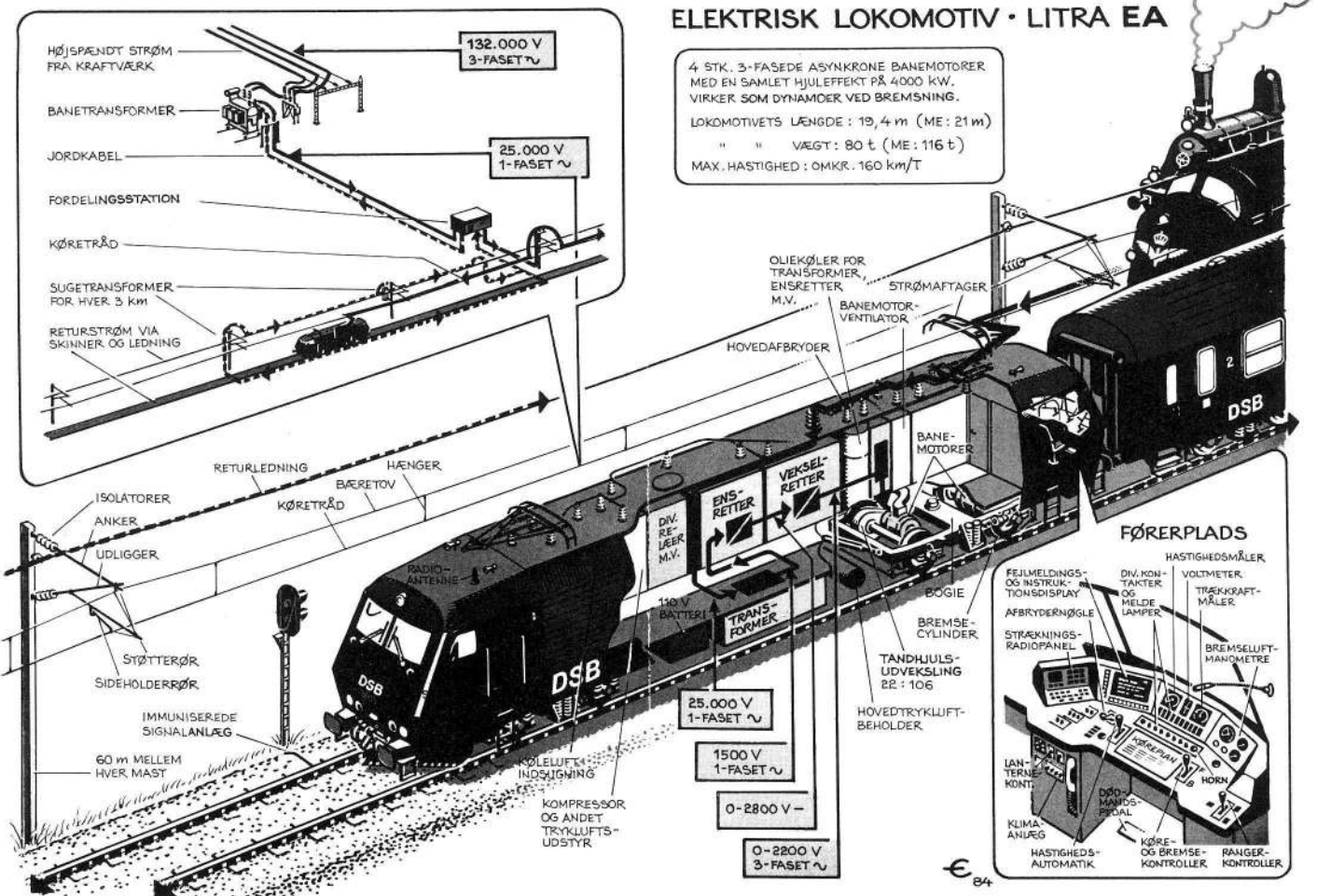


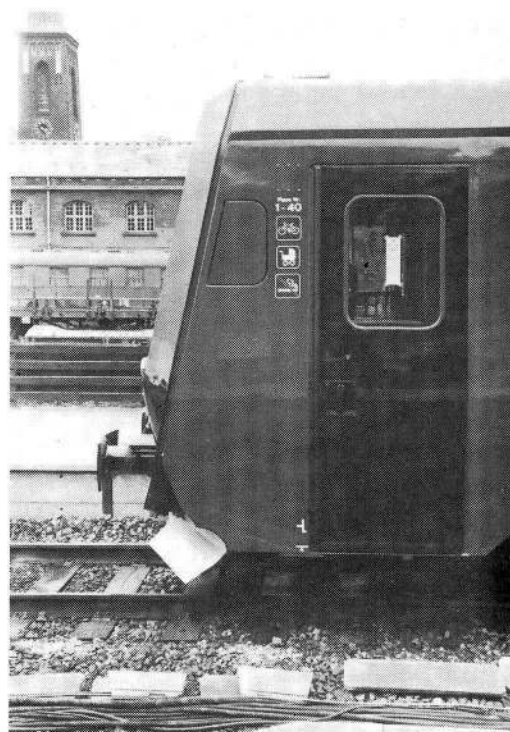
Om vort eget el-lok kunne den besøgende indhente oplysninger via udelte brochurer, som jeg har overladt redaktøren til en fornuftig gengivelse i bladet her, men da dette lok vel er kommet for at blive et godt stykke ud i fremtiden, skulle der være muligheder for enhver til på egen hånd at tage det i nærmere øjesyn.

(Red. bem.: Jeg bringer ved disse linier tegninger fra den omtalte brochure. Det indlagte ark med tekniske oplysninger er trykt på

ELEKTRISK LOKOMOTIV • LITRA EA

4 STK. 3-FASEDE ASYNKRONE BANEMOTORER MED EN SAMLET HJULEFFEKT PÅ 4000 KW. VIRKER SOM DYNAMOER VED BREMSNING.
LOKOMOTIVETS LÆNGDE: 19,4 m (ME: 21 m)
" " VÆGT: 80 t (ME: 116 t)
MAX. HASTIGHED: OMKR. 160 km/T





Tillæg til Norske diesel-tog

Siden mit lidt forvirrede besøg på København, Østerport, er følgende oplysninger vedrørende de norske diesel-tog kommet til veje.

Det udstillede togsæt var det første af ialt femten stykker bestilt hos Duewag, Krefeld, til NSB. Leverancen afvikles med to sæt om måneden - de sidste leveres i marts 1985.

Materiellet skal tages i brug ved sommerkøreplanens ikrafttræden 1985 og indsættes på strækningerne: Trondhjem og Hamar, Rørosbanen og Nordlandsbanen.

Det diesel-elektriske togsæt består af en motorvogn, udrustet med to stk. 357 kW Daimler Benz dieselmotorer, og en styrevogn. De 3,2 m brede vogne er forsynet med luftaffjedring og skivebremses og skulle derved byde på større komfort ved kørsel over længere strækninger.

Som en specialitet er skillevæg ved førerrummene gjort gennemsigtige, det er jo naturskønne områder med megen turisttrafik, hvorimod geværskabet, af hensyn til elsdyr o.l., der ikke vil gå af vejen for toget, er standard på de norske jernbaner.

De helt igennem af aluminium byggede tog fremstilles i tre lidt forskellige udgaver. Medens ti af sætterne indeholder 140 siddepladser, alle i 2. kl., er fire sæt udstyret med et større pakrum, hvilket begrænser pladserne til 114 stk. Derudover er ét togsæt, beregnet for Hamar området, udover pakrummet forsynet med et postrum.

KØR DANSK

KØR DANSK -
OGSÅ PÅ KØREBANEN

Formålet med dette indlæg er, ved eksempler at illustrere, hvordan landevejskøretøjer m.v. kan gøres danske og detaljeres yderligere. Altså ikke en detaljeret byggevejledning, men en fremvisning af forskellige modeller ledsaget af lidt tekst.

Da jeg anvender størrelse H0 er eksemplerne naturligvis i denne størrelse, men indehavere af andre størrelser kan muligvis også finde inspiration.

"Ånden" i det følgende er ikke at lave 100% nøjagtige modeller, men at ombygge/ommale fabriksfremstillede modeller. Resultatet er ikke modelbyggeri i den forstand, men detaljer til en modelbane. Naturligvis drejer det sig også om at gøre modellerne så rigtige i forhold til forbilledet som muligt, men jeg hører til dem der sagtens kan leve med lidt afvigelser, bare resultatet "smager" dansk - inden for rimelighedens grænser naturligvis.

Generelt:

På markedet findes i dag efterhånden et utal af firmaer, der fremstiller modelbiler i størrelse H0 og der bliver flere og flere, modellerne bliver bedre og bedre, og priserne bliver naturligvis derefter.

Som firmaernes "grand old man" har vi det tyske firma Wiking, der har fremstillet modelbiler siden 1948. Mange af deres ældre modeller er i dag ubetalelige samlerobjekter, og inkarnerede modelbilsamlere vil nok ikke synes om de ombygninger og ommalinger, der er beskrevet i det følgende. Men hver sin smag.

Af øvrige firmaer findes Roco, Eko, Herpa, Fröwis, Kibri, Brekina og Praliné for blot at nævne nogle.

De fleste biler leveres færdigsamlede og inden vi kan tage dem under behandling må vi have dem skilt ad. Dette er et arbejde, der kræver en del tålmodighed, for mange af fabrikkerne sparer sandelig ikke på limen! Ved hjælp af en kniv, nål, syl, skruetrækker o.l. vil det som ofte lykkes at få adskilt en bil. Nogle gange er det nødvendigt at "tage chancer" med skruetrækkeren. Til tider vinder man og andre gange taber man, d.v.s. plastic'en flækker eller revner. Som regel kan det dog reddes med lidt lim - så fortvivl ikke!

Efter adskillelsen foretages de ønskede ændringer og udskiftninger og herefter males køretøjet i de ønskede farver. Efter tørring påsættes påskrifter og når disse er på plads (og tørre) kan modellen igen samles og man har så et lille stykke Danmark til sine gader og veje i modelbanen.

Det bør nævnes at ikke alle biler behøver en så hårdhændet behandling for at fordanskes. Personbiler kan for det meste nøjes med at blive forsynede med nummerplader. Enten i form af en streg maling (sort, hvid, gul eller gul/sort), eller i form af nedfotograferede nummerplader. Herudover skal for- og baglygter, afviserblink, sidespejle (og andet forkromet) som regel males op. Last- og varevogne kan også i visse tilfælde klare sig med en dansk påskrift og man kan derved spare at male den og dermed også at adskille den.

Decals:

Et andet punkt inden vi skri- der til eksemplerne er decals. Jeg bruger med vilje dette fremmedord, idet det efter min opfat- telse dækker over alt der påkli- stres modellerne - altså ikke bare de "gammeldags" overførings- bilTeder.

Williams i Allerød fremstiller et ark specielt til fordanskning af biler og et firma ved navn STO-DEC laver mærker til Falck-biler, men ellers findes der mig bekendt ikke noget dansk til det- te formål.

Men det skal naturligvis ikke afholde os fra at begynde for- danskningen. Letraset (og andre firmaer) fremstiller gubbeark med tal og bogstaver bl.a. i punktstørrelse 6 (ca. 1,8 mm) i flere farver. Indtil nu har jeg klaret mig med et ark hvidt og et ark sort i punktstørrelse 6 og et par i større punktstørrelser.

Herudover kan man i rester fra plastbyggesæt (også fra fly, ski- be m.m.) finde brugbare ting, li- gesom også visse jernbanemæssige decals kan bruges. Ellers gælder det om at holde øjnene åbne når reklamerne vælter ind ad brev- sprækken. Her kan visse ting skæ- res ud og bliver til små reklamer, påskrifter eller lignende.

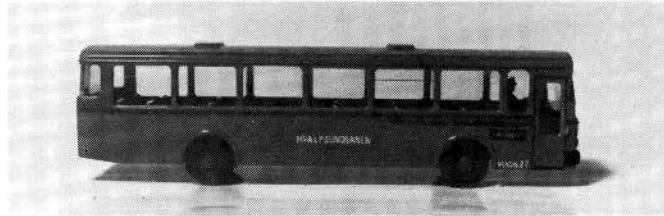
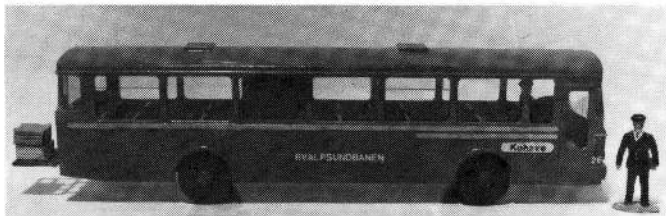
Har man adgang til en fotoko- pimaskine, der kan nedfotografere kan man også fremstille brugbare påskrifter på denne måde, evt. på farvet papir.

Iøvrigt:

Ellers gælder samme regel som ved al anden modelbygning, nemlig at have den obligate brokkasse med alskens rester m.v., der som bekendt er guld værd. Dette re- servedelslager kan iøvrigt sup- pleres med diverse løsdele fra de fleste af førnævnte firmaer. Blinklys, sidespejle, dunke, skovle, bagagebærere, hjul o.s.v. fås i løs vægt. Firmaet Kibri la- ver sågar en særlig "Bastler-box" med diverse løsdele, primært til ombygning af lastvogne.

Forbillederne:

Det gælder også om at have åb- ne øjne når man færdes på gader og veje. Ikke alene med hensyn til færdselssikkerheden, for det er jo her vi skal møde vore for- billeder. Er man helt "detalje- tosset" fotograferer man natu- rligvis sit forbillede - tager man



Den "private" privatbanes køretøjer. Banens havn er Nykøbing-Hvalsund Jernbane, NHJ. Banens rutebiler er røde (å la SNNB og HHJ), mens lastbilerne er mørkeblå (å la DBJ). Foto 1 og 2 viser NHJ nr. 26 + 27. Wikings Mercedes bybus er anvendt som grundmodel. Først adskilles bussen. Bagdøre blændes ved udfiling af sprodsen og ved pålimning af et passende stykke plastic. Mercedesmærkerne for og bag fjernes forsigtigt med hob-

bykniven. Bussen er nu tilpas neutral og kan med lidt god vilje gå for en Scania eller Volvo. Bagagebæreren bagpå nr. 26 er et Heljan plasticgelænder der er tilpasset. Striberne på siden er plasticstrips fra hobbyhandleren. Det mørke felt i et af vinduerne skal illudere et nedrullet rullegardin. Busserne er som nævnt rødmaledede og striberne er hhv. gule og mørkegrønne. Påskrifter er Letraset.

det lidt mere afslappet forlader man sig på hukommelsen. Støder man i aviser o.l. på køretøjer, der er egnede forbilleder, så klip dem ud og sæt dem ind i en "forbilledbog". Jeg har selv et

ringbind med forbilleder til resten af mine dage.

Iøvrigt er der ikke noget i vejen for at man lader fantasien løbe af med en, og laver modeller helt efter eget hoved.

Eksemplerne:

I det følgende beskrives de viste eksempler. Beskrivelserne og billederne kan forhåbentlig give nogle blod på tanden.

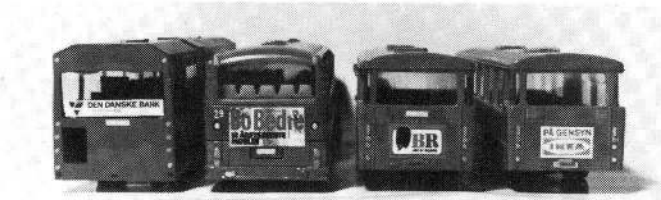


Foto 3, 4 og 5, øvrige NHJ rutebiler: Her ses flere eksempler på NHJ rutebiler. Vingehjulene foran er fremstillet ved at guldbroncere et vingehjul fra en gammel billet. Når guldbroncen er tør klippes vingehjulet ud med en negleklipper og pålimes. Reklamerne bagpå busserne stammer fra diverse tryksager. Hvor det har været nødvendigt er de farvelagt med en tynd spritpen. Evt. kan større reklamer anvendes ved nedfotografering på fotokopimaskine.

Bemærk sidespejlene på nogle modeller og advarselblinket (fremstillet af en færdselstavle fra en lommebog) bag på bussen på foto 3. Bussen nr. to fra venstre på foto 4 er af egen konstruktion.

På samme måde kan busser fra DSB fremstilles.

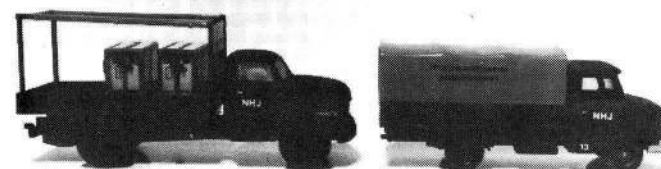


Foto 6 og 7, NHJ lastbiler: Her er det LEGO's nu hedengangne Bedford, der er anvendt som grundmodel. Ladet er hjemmelavet af plastic. Presenningruffet af diverse plasticoverskudsdele. "Presenningen" af pap med Letraset-påskrifter. På den ene model er de oprindelige metalhjul udskiftet med Kibrihjul, der var i overskud fra et byggesæt. Metalhjulene på den

anden bør nok males sorte ved lejlighed. Skiltet med DSB systemtransport er lavet med Letraset og DSB i rødt er udklippet fra en brochure. Ordet "Jernbanen" på bagsmækken er også lavet med Letraset. Dette "design" anvendtes af DBJ, men kendes også fra andre privatbaner.

Den lille lastbil er et eksempel på hvor lidt der skal til for at forvandle en tysk politimandskabsvogn til en dansk privatbanelastvogn. Wikings Opel Blitz er anvendt som grundmodel. Efter adskillelse er bilen malet mørkeblå, påført påskrifter og igen samlet - mere skal der ikke til!

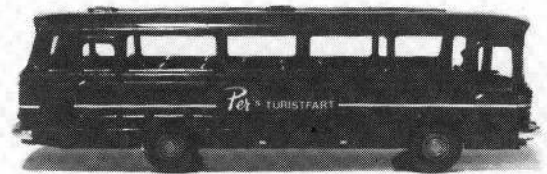


Foto 8, turistfart: Wikings Mercedes postbus er anvendt som grundmodel. Efter adskillelse malet mørkeblå og påsat påskrifter, dels Letraset og dels rest fra et decalark (trykkeriet hed noget med Per...!).

En sådan model (og busser i det hele taget) bør naturligvis "befolkes" inden samlingen. Det kan være en bekostelig affære, og vil man vente til bedre tider, kan man nøjes med at "klatlime" modellen ved samlingen så den er lettere at adskille, når "befolkningens" time kommer.

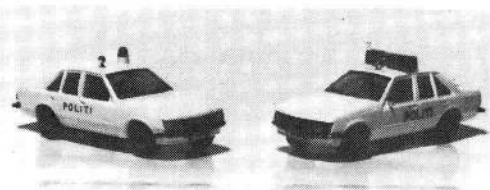


Foto 9, Politi: Lov og orden skal naturligvis herske i vor modelby. Herpas Opel Rekord er anvendt som grundmodel for vore to politibiler. Begge er malet hvide. Den ene er forsynet med blinklys fra Wiking og lysbroen på den anden er fra Herpa. Lygterne på taget er fra et Herpa løsdelsæt. Decals er dels Letraset og dels fra Williams (der også har leveret nummerpladerne).



Foto 10, Taxa og Skovby bageri: Herpas Audi 100 er anvendt som grundmodel for vor Taxa. Den eneste ændring er påsætning af decals fra Williams. Voila! En (eller flere) sådan bør altid holde foran stationen.

Til vor bageribil er anvendt Fröwis' Hanomag. Modellen er ikke malet, men blot påført påskrifter med Letraset.

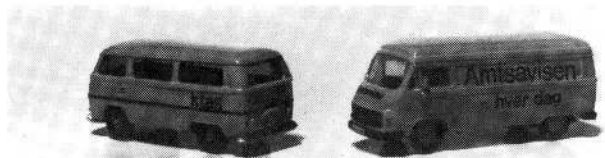


Foto 11, KTAS og Amtsavisen: Mønttelefoner skal også tømmes og vedligeholdes på modelbanen! Her er Wikings VW anvendt. Modellen er malet i KTAS' orange farve. KTAS er påført i Letraset og den sorte stribe er et stykke tyndt udskåret isoleringsbånd. Flere modeller fra KTAS kan nemt fremstilles ved samme fremgangsmåde.

Det lokale dagblad må heller ikke mangle. Her er anvendt Fröwis' Hanomag/Mercedes som grundmodel. Modellen er malet i en hjemmerørt lysegrøn farve. På skrifter er sort Letraset. Påskriften på bilens front er først lavet på et stykke tape (Scotch's matte tape (tegnetape) giver det bedste resultat), da det er vanskeligt at arbejde med Letraset på svært tilgængelige steder. Tapen er derefter skåret ud så tæt på bogstaverne som muligt og derefter påsat bilen. Det ses ikke "når musikker spiller". Nummerpladerne er lavet med Letraset og derefter nedfotograferet på fotokopimaskine et par gange, sidste gang på gult papir.

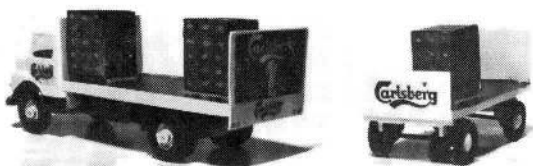


Foto 12, Carlsberg: På banen findes med garanti en eller flere Carlsberg ølvogne, men hvor mange findes på gaden eller på læssevejen?

Her er Wikings Mercedes lastvogn anvendt som grundmodel. Ladet er hjemmelavet af plastic. Bilen er malet hvid med "Carlsberggrøn" undervogn og skærme. Påskrifter er lavet på "fri rystende hånd" på tape og derefter påsat modellen. Reklamen på bagsmækken er klippet ud af en reklame fra det lokale supermarked.

Påhængsvognen er af egen konstruktion (dele fra "brokkassen"). Påskrift er fra en pose Tekno decals indkøbt på et bil/togloppemarked.

Ølkasserne på lastpallerne (der er fra Kibri) er skåret ud i pap, samlet og malet mørkerøde. Gule "klatter", der skal illudere Carlsberg-påskrifter, er placeret på hver "ølkasse".

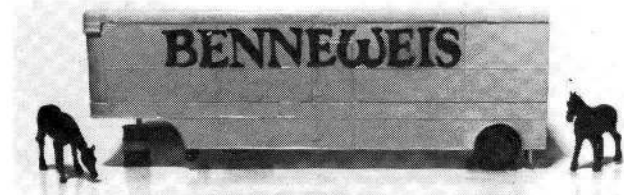


Foto 13, Benneweis: Cirkus som vi ser i de tyske modelbaner vil nok optage for megen plads på et dansk gennemsnitsanlæg (og iøvrigt ruinere ejeren)! Men et enkelt køretøj på vejen går vi naturligvis ikke af vejen for. Her er det Heljans amerikanske flyttevogn, der er malet mørkegul og forsynet med rød påskrift. Påskriften er afkalket fra en annonce i avisen og derefter "håndkoloreret" med en spids pensel.

Køretøjer fra DSB: DSBs lastbiler ved pakhuset og på landevejen må heller ikke mangle. DSBs tekniske tjenester anvender et stort antal mindre biler og varevogne som vi tit ser langs strækningen og på stationer m.v.

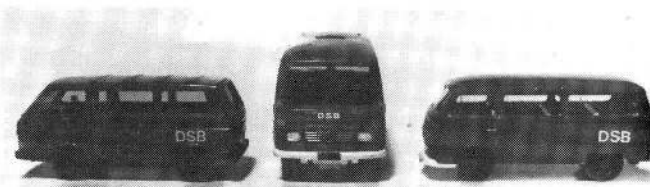
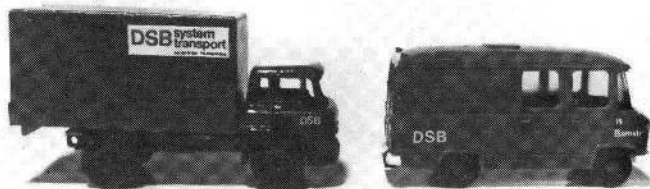


Foto 14 og 15, DSB lastvogn og diverse varevogne: Her er det Matchbox' Bedford, der er anvendt som grundmodel. Ladet er hjemmelavet, påskrifter Letraset. Teksten på siden er nedfotograferet et par gange. DSB i rødt er fra en brochure. Førerhuset er rødt og ladet sølvgråt.

Wiking og Herpa fremstiller grundmodellerne til de øvrige køretøjer fra DSBs tekniske tjenester m.v. I de fleste tilfælde kræves blot en gang rød maling og lidt hvid Letraset. Går vi år tilbage var disse vogne lyseblå med gul påskrift (DSB med krone over på sidedør). Her kan vi anvende Williams decalark til lokomotiver m.v., og vi har et perfekt resultat.



Foto 16, DSB skinnobil: Det amerikanske Mountain States' model af Ford Sedan 1935 er her valgt som grundmodel. Ikke mindst fordi denne model som samlesæt leveres med jernbanehjul. Vognkassen er malet rød, banerømmer og hjul i en rustlignende farve. Påskrifter fra Williams decalark. Om et sådant køretøj overhovedet har eksisteret, vides ikke - men mon ikke der har været noget, der ligner?!

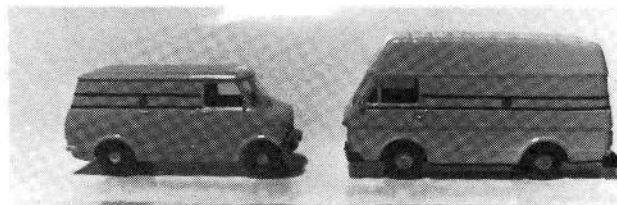
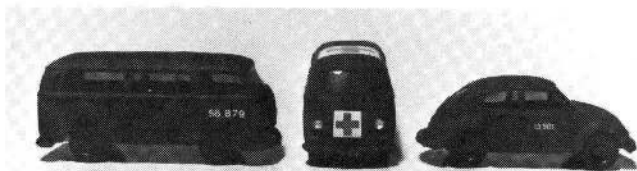


Foto 17, postvæsnet: Også til "postalt brug" finder vi en del industrimodeller, der umiddelbart kan anvendes efter en gang maling. Lad være med at bruge den første den bedste gule farve, men bland selv en gul, der kommer til at ligne den karakteristiske danske postgule farve. Selv blandede jeg gul og orange indtil et passende resultat var nået.

De viste modeller er fra Wiking (Bedford) og Herpa (VW-LT). De sorte striber, der nok er blevet lidt for brede, er tyndt udskåret isoleringsbånd og våbenskjoldet på siden er en klat rød maling.



Forsvarets køretøjer: I garnisonsbyer er disse køretøjer et dagligt indslag i gadebilledet. Herunder et par eksempler. Husk forresten, at man ofte ser mange ens køretøjer samtidigt. Det virker mere realistisk at have 5-6 ens køretøjer stillet op på række og geled på det militære område, på læssevejen eller i kolonne på offentlig vej.

Snakker vi militærkøretøjer er Roco det førende mærke på HO-markedet. De er pæne, er rimelige i pris og de er nemme at adskille. Og så findes de fleste danske forbilleder i Rocos udvalg.

Foto 18, VW: Her er tre Wiking VW'er malet i den rigtige farve (Humbrol nr. 86 kommer vist nærmest). Numrene på rugbrøddet til venstre er erkendt alt for store, derimod er de i rimelig størrelse på personvognen. De store tal er Letraset, mens de små på personvognen er sammenstykket af et ark Roco decals. Røde Kors mærkerne på modellen i midten er dels fra Roco og dels velgørenhedsmærker fra Røde Kors. Nummerplader er sorte streger med en gul klat til venstre, der skal illudere værnsmærke.



Foto 19, lastvogn: Her er Rocos 6 t lastvogn anvendt. Nummerplader er først lavet med hvid Letraset på sort baggrund og derefter nedfotograferet et par gange. Værnsmærke er farvet gult med spritpen. Det runde mærke på skærmen er et vægtklassificeringskilt lavet med en klat gul maling. Dannebrogsmærket er fremstillet med hvid Letraset på et rødt "klistermærke", der herefter er klippet i våbenskjoldsfacón med en negleklipper. Advarselsblinket er fra Wiking.

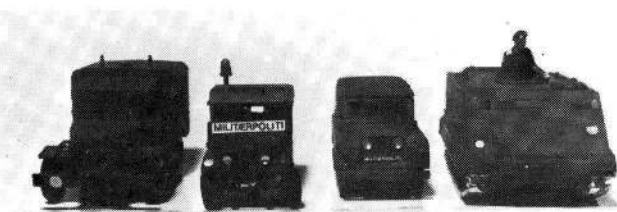


Foto 20, diverse køretøjer: Dodge og Jeep fra Roco, Landrover fra Wiking og PMV (pansret mandskabsvogn) fra Roco. Modellerne taler for sig selv, dog burde skiltet på Jeep'en have været nedfotograferet, se blot på skiltet foran på Landroveren.

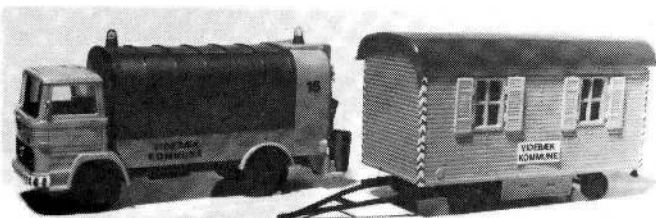


Foto 21, kommunale køretøjer: Dagrenovation og vejvæsen hører også til de daglige ting på modelbanen.

Her er Wikings skraldevogn anvendt uden yderligere ændringer end påskrift (Letraset) og advarselsblink.

Skurvognen er fra Preiser, malet i orange og påsat skilt, lavet med Letraset.

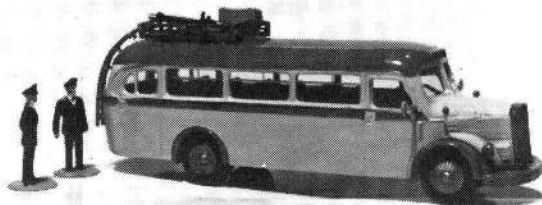


Foto 22, privat rutebil: Her er det Praliné's Mercedes bus fra 1950-erne, der har lagt ryg til en privat rutebil. Ovenlysruderne er udspartlet med Plasticpadding, herefter er bussen afpudset og malet lysegul. Tag, skærme og længdestribe er lysegrøn. Pynter på rutebilholdepladsen sammen med DSB og/eller privatbanens rutebiler.



Falck's køretøjer: Dem kommer vi ikke uden om, da Falckbiler jo ses overalt i Danmark. Lad mig med det samme sige, at de viste Falckbiler ikke er for Falck-entusiaster. Som nævnt tidligere skal de bare ligne det vi ser til dagligt!

Foto 23, ambulancer: Her er anvendt Wikings Mercedesambulance som grundmodel for den fra gadebilledet så kendte type. Den ene er, efter bortfiling af blinklys og nymontering af ditto (fra Wiking) malet sort med hvidt tag. Decals stammer fra Smiths Hobby, Buen, København V. I denne forretning er iøvrigt jævnligt udstillet eksempler på diverse HO-modeller (endnu en inspirationskilde).

Den anden ambulance er i nyere design. Modellen er forlænget ved at "ofre" to grundmodeller. Det var et pokkers arbejde, med et ikke helt strålende resultat, så det gør jeg ikke en anden gang. Blinklysene er også nymonterede på denne model. De her anvendte er fra Roco, der må anbefales, idet de er mere korrekte i størrelsen end Wikings. Sammenlign de to modeller. Modellen er malet i mat hvid og fluorescerende rød.

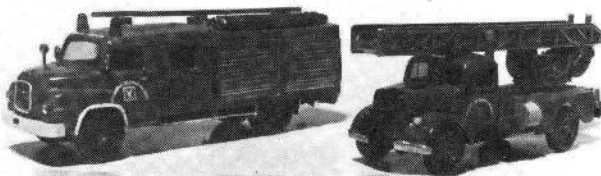


Foto 24, brandbiler: Her er Wikings MAN-lastvogn anvendt. Mandskabskabinen bag førerhuset og vognkassen er af egen konstruktion. Blinklys og sidespejle er fra Wiking. Lyskaster er en tilfilet rundhovedet knappenål. Stigerne på taget er overskudsdele og slangerne er plastvatpinde omviklede med sytråd og derefter brunmalede. Decals fra Smiths Hobby.

Til den ældre brandbil er anvendt Wikings Opel Blitz som undervogn, mens stigen stammer fra samme firmas nyere Opel Blitz. Efter udfiling af ladet ved baghjulene, maling og påsætning af decals er modellen klar til brug. Burde dog af "nostalgiske" grunde forsynes med udrykningsflag!



Foto 25, ladvogn: Fremstillet af Wiking Mercedes lastvogn og diverse plasticstumper. Malet og påsat decals.



Foto 26, diverse redningsvogne: Her stammer grundmodellerne fra hhv. Fröwis og Wiking. Modellen tv. (Ford Transit) er blot forsynet med stiger, blinklys, maling og decals.

Landroveren i midten har fået førerhus ved afkortning af presenningoverdelen som den leveres med fra fabrikken. Endvidere blå og orange blinklys på hhv. tag og stander. På ladet ligger lidt værktøj m.v. fra Rocos militærløsdessæt.

Modellen th. (Mercedes) har fået blændet en rude og flyttet blinklysene en smule frem. Rødmalet og påsat decals.



Foto 27, korn- og foderstoffirma: Her er to Wiking Mercedes anvendt til bygning af køretøjer fra det opdigtede firma Wilhelm L. Larsen (initialerne skulle passe med bomærker, der var i overskud fra et Kibribyggesæt!). Bilerne er malet mørkegrønne med sorte skærme. Tanken er fra et Kibribyggesæt og ladet er fra LEGO. Påskrifter er Letraset.



Foto 28, "kulinariske" forsyninger: Til modelle fra Steff-Houlberg er Wikings Mercedes kølevogn anvendt. Påskriften på siden er en affotografering af forbilledet (der godt nok ikke var en Mercedes, men det tillægger jeg ikke den store betydning her). Bortset fra maling af afviserblink, lygter og nummerplader er det den eneste ændring, der er foretaget.

Købmandsgårdens varevogn er Herpas VW-LT, der er påført et tilpasset orange prismærke fra supermarkedet samt påskriften med "firmanavnet".



Foto 29, Skovby kalk: Her er det Kibris samlesæt af en Mercedes foderstoftransportvogn, der har været under behandling. Da modellen leveres som samlesæt er det ingen sag at male den inden samlingen. Førerhus og tank er gråmalet, mens undervognen har bevaret den oprindelige mørkerøde farve. Påskrifter med Letraset (nemtest at påføre inden samlingen).

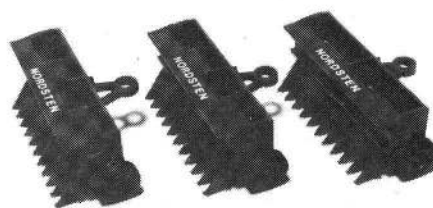


Foto 30, landbrugsmaskiner: Wiking fremstiller et sæt landbrugsmaskiner, der bl.a. indeholder en såmaskine. Denne er støbt i grønt plastic. Behandlingen består i at male den blå med røde hjulkapsler og matsorte dæk. "Låget" forsynes med hvid påskrift "Nordsten". Den færdige model er også velegnet til vognladningsgods.

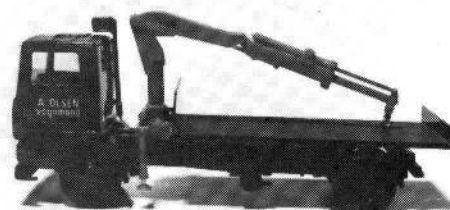
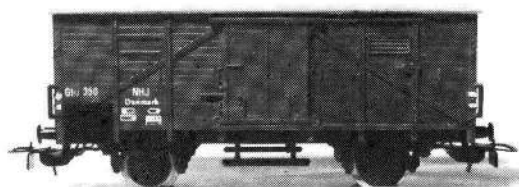


Foto 31, Vognmand A. Olsen: Grundmodel er her Herpas Volvo F 10 (forvogn til bl.a. Aral tankvogn). Undervognen er forlænget ca. 2 cm. Ladet er hjemmelavet (husk "bræddeprofil" i bunden). HIAB-kran fra Roco. Kranen leveres som byggesæt og hvis man samler den rigtigt kan den bevæges til alle stillinger og sågar også klappes sammen! Førerhus og lad malet mørkegrønt (ladets bund er dog gråbrun), undervogn sort og kran orange (leveres i denne farve). Påskrifter er Letraset på tape, der senere er påsat modellen. Decals på kranen medfølger byggesættet.



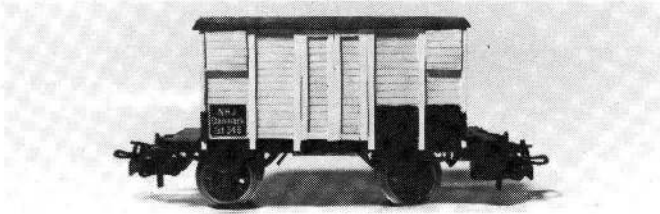
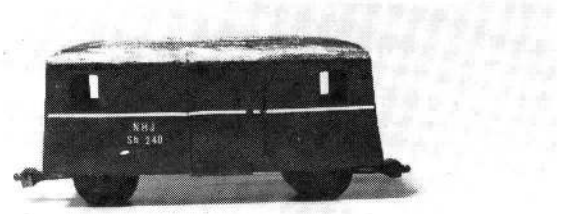


Foto 32, 33 og 34: For at læseren nu ikke skal tro at jeg helt er gået over til landevejstransport vises til slut et par vogne fra den tidligere nævnte "private" privatbane.

Resultater af modelbygning er jo ofte blevet efterlyst her i bladet og med dette indlæg har jeg "vovet et øje".



Til slut vil jeg udtrykke håbet om, at indlægget vil give inspiration til fordanskning af "kørslen" på gader og veje. Om ikke andet har det været et spændende stykke arbejde at forsøge sig som skribent - og det er såmænd ikke så slemt som man tror!

"oog"

De Gode Gamle Dage

De gamle protokoller, der danner grundlaget for "De Gode Gamle Dage", indeholder ifølge sagens natur et væld af breve om snart alle mulige forhold indenfor banerne. Herved bliver man i stand til at anskue tingene lidt "indefra", hvorved det bliver muligt at få et ganske godt indblik i de beskedne forhold, de ansatte og deres familier tidligere levede under.

De følgende citerede breve taler i de fleste tilfælde for sig selv, som f.eks. følgende:

Fredericia, den 23/10 1910

Esbjerg Station.

I Anledning af det af Stationen under 12.ds. fremsendte Andragende fra ambulant Togrengøringskone Marie Lauridsen om Forhøjelse af Timebetalingen til 35 Øre for hendes Arbejde, bedes det meddelt Rengøringskone, at man ikke finder Anledning til at forhøje Betalingen.

Så var der formentlig ikke mere at gøre for den stakkels rengøringskone, for dengang strejkede man ikke sådan uden videre.

Næste brev kunne minde lidt om optakten til en skovtur, og måske også nogle af deltagerne har følt lidt i den retning:

Fredericia, den 1/5 1912

Silkeborg Station.

Det meddeles herved, at der herfra vil blive afsendt til Stationen 3 Løjbænke og 2 Petroleumskogeapparater, der bedes afgivet til Brug for det Togpersonale, der er udkommanderet til Tjeneste i Mergeltogene, og som har fremsat Ønske om at kunne overnatte i E-Vognen.

Det at blive ansat ved banerne var tidligere meget attråværdigt, og var man så heldig måske at kunne komme i betragtning fik man måske et brev med indhold lignende dette:

Fredericia, den 29/3 1913

Hr. Korporal Carl Gustav Adolf Petersen
(19. Bataillon),
Fodfolkets Underofficersskole,
Kronborg, Helsingør.

I Anledning af Deres Ansøgning af 27.ds. om Antagelse som Stationsarbejder meddeles herved, at man ikke allerede nu kan udtale sig om Deres Udsigter til at opnaa den ønskede Ansættelse.

Forinden en saadan Udtalelse overhovedet gives, vil det være ønskeligt, at De fremstiller Dem personlig her paa Kontoret.

Fremstilling kan ske Hverdage i Tiden 10 Fm. - 4 Em. og Søndage 10-12 Fm. Naar De i betimelig Tid meddeler, hvornaar De kan fremstille Dem, vil man sende Dem Fripas til Rejsen.

Følgende breve viser, at visse nutidige problemer ved banerne har eksisteret i mange år:

Fredericia, den 6/6 1915

Fredericia Politikammer,
Fredericia.

I Henhold til derom førte telefoniske Samtale skal man anmode Politikammeret om fra og med Natten mellem 5. og 6.ds. og fremdeles indtil videre hver Nat fra 11.00 Em. til 4.00 Fm. at afgive en Politibetjent til Tjeneste paa Fredericia Station for at bistaa med Ordenens Overholdelse i Stationens Ventesale.

I denne som i de fleste andre sager skal der rapporteres til højere instanser:

Fredericia, den 11/8 1915

Fremsendes til Direktøren for Trafikafdelingen

NORDVESTBANEN:

30.12.1874-31.12.1879:"De Sjællandske Jernbaner".

DEN SJÆLLANDSKE SYDBANE:

4.10.1870-31.12.1879:"De Sjællandske Jernbaner".

2. SP.1984:3,s.96-98:Povi Wind Skadhaug: V og= terhus ved Sydbanen. (1½ km. fra Haslev).

DEN SJÆLLANDSKE VESTBANE:

27.4.1856-31.12.1879:"De Sjællandske Jernbaner".

1.Gommesen,A.Hvad man ser fra toget.Genoptryk. Bent Carlsen,1977,Bd.6,s.3-17.(Org.1906).

Hiort-Lorenzen,Marianne:Med toget fra København til Korsør.Fremad,1980. 49 s,ill. 58.50. (Ibd.).(Berne-erhvervsorientering).

SLAGELSE-NÆSTVED:

1. Plum,Ole-Chr. og P.Thomassen:Slagelse-Næstved Banen.1892-1971.DJK,1974,20 s,ill. 4.00.

Plum,Ole-Chr.M.:Danske Statsbaner Slagelse-Næstved. DJK,1982. 27 s,ill. 15.00.

2. JBI,1971:3,s.67-69:Tom Lauritzen:Tanker ved en banenedlæggelse.

JB,1982:3,s.48-53:Ole-Chr.M.Plum:Slagelse-Næstved Banen - 90 år.

SORØ-VEDEDE BANEN:

2. JBI,1961:4,s.98-101: S.A.Guldvang og Verner Johansen: Disneyland ved Sorø og naturvan= dring ad Sorø-Veddebanen.

=====

Jepp Hansen:

Danske jernbane-strækninger 1844- .

En bibliografi.

Den litteraturliste, der kommer her, er et supplement og en rettelser til det hæfte, der i 1981 blev udgivet af Signalpostens Forlag.

Listen er sammensat af følgende tre dele:

1. Direkte supplement 1981-1984.

2. Rettelser til den gamle liste (hvor det rettede er under= strøget).

3. Nyopdaget materiale fra før 1981 (herunder specielt en del artikler om enkelte stationer; disse er sat under den bane= strækning, de mest er associeret med og/eller stadig består).

For at gøre litteraturlisten så kort som mulig er der kun som ordnings= ord nævnt banens forkortelse(privatbaner) eller navn(DSB). Hvad angår øve= rige ting (banens data, stoffets opdeling i bøger(1), tidsskriftartikler (2) og aviser(3) o.l.) henvises til heftet.

Sluttelig: Jeg må erkende, at jeg i dette hæfte var for sløset med hensyn til forkortelser - således har SAG(=S.A.Guldvang) nu i 3 år måttet døje med at hedde S.A.Gregersen! - En stor undskyldning for dettel!

For at undgå lignende fadseser har jeg nedenfor anført en forkortelsesliste med henvisning til de baner, de forskellige forfattere har skrevet artik= ler om - så kan hver enkelt hæfte-ejer selv tilføje de pågældende navne.

Denne fortegnelses redaktion er sluttet 15.9.1984.

Jepp Hansen.

Forkortelser: "18" = S.A.Guldvang: 1.AHB/AHJ/DBJ/ETJ/FFJ/FJ/ONFJ/RHJ/SFB/ SKRJ/TKVJ/VVGJ.

A.G. = Arne Gregersen: 1.AB/APB/HVJ/KB/KRB/LB/LJ/LNJ/MBJ/MTJ/ NKJ/NRJ/RHJ. Iib: Midtsj.Jernbane/Sorø-Vedde Banen

J.G. = J.Groth: 1.RGGJ. Iib:København-Roskilde/Den Sjælland= ske Vestbane.

SAG = S.A.Guldvang: 1.HPHJ/HJJ/HTJ/LB/LJ/LNJ/OHJ/OMB/ROHJ/ SFJ. Iib:Hareskovbanen/Midtsjællandske Jernbane.

I. PRIVATBANER:

- AAJ: 1. Lildholt, Mads J.: Lillebanen gennem Løjt Land (Det Gamle Løjt, 1980. Bind 3, s. 7-24).
Jensen, Niels: Aabenraa Amts Jernbaner. (N.J.: Jernbaneminder fra Sønderjylland, 1981, s. 28-35).
Hansen, L.H.: Aabenraa Amts Jernbaner 1899-1926. (Niels Thomsens Boghandel), 1982. 304 s., ill. 159, 75.
Thomsen, P.: Klosterbanen (Redekro-Løgumkloster-Dredbro) og Rømøbanen (hestebanen Kongsmark-Løkkø). pt Bøger (Roskilde og Bøgger), 1982. 68 s., ill. 88, 00.
DK, 44: Wilcke, B.: Æ Kringlebanen, Aabenraa Amts Jernbaner, 1982. 236 s. + 72 tvl. 170, 00.
2. JBI, 1954: 1, s. 16-20: Ib V. Andersen: Amtsbanerne i Sønderjylland. JBI, 1959: 12, s. 296-299 + 1960: 1, s. 12-13: Vandring i naturen. På opdagelse efter Aabenraa Amtsbaner 8. maj 1901 til 31. marts 1926. JBI, 1966: 5, s. 130-131: Aabenraa Amts Jernbaner.
- AB: 1. Føtner, Hans Henrik: Amagerbanen med en registratur over selskabets arkiv 1904-1975. Danmarks Biblioteksskole, København, 1983. 140 sider. (Hovedopgave).
- ABA: 1. Jensen, Niels: Amtsbanerne på Als + Nømmark-banen. (NJ: Jernbaneminder fra Sønderjylland, 1981, s. 20-27 + 42-46).
2. JBI, 1954: 1, s. 16-20: Ib V. Andersen: Amtsbanerne i Sønderjylland. JBI, 1960: 12, s. 296-298: Vandring i naturen. På opdagelse efter Amtsbanerne på Als 1898-1933.
JBI, 1983: 5, s. 108-114: P. Thomsen og Birger Wilcke: Nømmarkbanen-50 år.
- AHTJ: 2. MBN, 1936: 6, s. 81-85: O. Winther Laurssen: Aarhus-Hammel-Thorsø Jernbane.
3. 7.12.1980, Aarhus Stiftstidende: Per Erh. Pedersen: Jernbanen stod for det mystiske.
- APB: Aalborg Privatbaner (16.10.1902-) (Se AHB, AHJ og FRJ) (16.10.1902-31.3.1915: Nordjyllands Forenede Privatbaner)
1. Aalborg Privatbaner. Red. v. Holtrup. SP, 1970. Bind 2: Søndenfjords. 56 s., ill. 12, 00. (Danske Privatbaner i Foto, fotohefte, 2).
- DBJ: Sammensluttet 17.12.1934.
2. MBN, 1960: 5, s. 122-126: K.W.H. På tur med DBJ.
JB, 1968: Sept. (3 s.): P. Thomsen: Farvel til smalsporet.
JB, 1983: 4, s. 84-89: Jens Koefoed: Bornholm 15 år efter, 1968-1983. DBJ-DSB/BVR-BAT.
- ETJ: 2. JBI, 1956: 12, s. 335-338: H. Østerriis: Min barndoms jernbane.
- FFJ: 1. Aalborg Privatbaner. Red. v. Holtrup. SP, 1970. Bind 1: Nordentfjords. 56 s., ill. 12, 00. (Danske Privatbaner i Foto, fotohefte, 1).
Møller Gregersen, Jensida: banen kom. (JMG: Brovst, 1973, s. 225-228).

KYSTBANEN:

1. Gommessen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1977. Bd. 5, s. 17-23. (1906).

KØBENHAVN-ROSKILDE:

2. Vingehjulet, 1972: 6, s. 5-6: W.E. Dancker-Jensen: Første tog København-Roskilde.

KØBENHAVNSKE STRÆKNINGER:

1. Hansen, Kaj og Bent Jørgensen: Lokalbane til Amager, Gladsaxe, Frederiksberg. Egget forlag, 1979. 24 s., ill. Gratis.

DSB Køgebugtbanen september 1983. DSB, 1983. 12 s., ill. (Særtryk af: DSB Bladet, 1983: 7).

DSB: Frederiksberg Bybane marts 1984, rev. 23.04.84, 1984. 17 s., ill. Gratis.

2. SP, 1963: 5, s. 53-54: A. Gregersen: København. (Nedlagte Baner).

JBI, 1963: 5, s. 153-157: K. Sønderberg: S-togs linje en Glostrup-Råstrup åbning.

JBI, 1967: 4, s. 5-12: P. Thomsen: Svanemøllen. JBI, 1967: 8, s. 5-15: P. Thomsen: Kjøbenhavns Boulevardbane 1917-1. december 1967.

SP, 1969: 3, s. 72-76/4, s. 92-97/6, s. 170-180 + 1970: 1, s. 10-13/2, s. 58-66/4, s. 134-141/5, s. 159-173 + 1971: 2, s. 46-53 (68 s.): J. Groth: Københavnske banegårde.

JBI, 1970: 4, s. 11-13: P. Thomsen: Nøget om Vandløse. Vingehjulet, 1972: 6, s. 4-5: W.E. Dancker-Jensen: Københavns første banegård.

JBI, 1972: 6, s. 165-170: Københavns anden banegård 1864-1911.

Bytrafik, 1984: 2, s. 43-60: Jens-Erik Gøtterup: S-banen fylder 50 år.

Bytrafik, 1984: 3, s. 111-115: Frederiksberg Bybane.

DET LOLLAND-FALSTERSKE JERNBANE-SELSKAB

1.1.1893- DSB.

MIDTSJÆLLANDSKE JERNBANE: 2. SP, 1973: 4, s. 147-157 + 167: E.F.G.H. Nielsen: Ringsted Station.

NORDBANEN I

1.10.1863-31.12.1879: "De Sjællandske Jernbaner".

1. Gommessen, A.: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1977. Bd. 5, s. 3-16. (Org. 1906).

2. SP, 1964: 4: Specialnummer, s. 53-84: Nordbanen 100 år. 1864-1964. Den Nordsjællandske Jernbane. Træk af dens historie gennem 100 år. Af E.L. Parbøl og A. Gregersen.

Vingehjulet, 1968: Særnr. s. 5-7: A.M. Rasmussen: Nordbanens køreplan.

Søllerødboegen, 1972, s. 55-84: P. Thomsen: Trafikken på søerne 1893-1969 og samarbejdet med jernbanerne.

ÅRHUS-FREDERICIA:

1. Gommesen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980, Bd. 7, s. 12-21. (1906).
2. JB, 1967:7, s. 5-9: P. Thomassen: Fokus på Stilling. Industrialismens Bygninger og Helliger, 1976:11, s. (+JB, 1976:4, s. 61-66): Vigand Rasmussen: Dansk land= stationsarkitektur mellem Fredericia og Århus.

ÅRHUS-RANDERS:

- 2.9.1862-31.8.1867: "De Jydsk-Fyenske Jernbaner".
1. Gommesen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980, Bd. 8, s. 3-11. (1906).
- Jensen, Bernhardt: Da jernbanen kom til Jylland. År=hus Havn, 1961. 47 s, ill. Gratis.
- Dyrholm, B.: Jernbanen og Randers. Kulturhistorisk Museum. Randers, 1966. 4 s, ill. Gratis.
- Kullberg, Kaj Henrik: Århus og jernbanen. (Husets Forlag), 1980. 42 s, ill. 22.00.

ÅRHUS-RYOMGAARD-GRENÅ:

- 26.8.1876-31.3.1881: "Østjydske Jernbane".
1. Gommesen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980, Bd. 14, s. 3-22. (1907).
2. JB, 1968:3, s. 5-11: En idyl forsvinder. Skedstrup. JBI, 1984:2, s. 10-12: P. Thomassen: Nærbane Århus 1878-1949.

3. 20.2.1984, Aarhus Stiftstidende: S. Hjort Eriksen: Nærbane-billeder. En tur med det røde tog, og noget om forgængeren.

IIB. DSB, ØST FOR STOREBÆLT.FREDERIKSSUNDBANEN:

- 17.6-31.12.1879: "De Sjællandske Jernbaner".

HÅRESKOVBANEN:

- Overtaget af DSB 1.4.1948.
1. Thomassen, P.: KSB-Kjøbenhavn-Slangerup Banen. (Haase), 1980. 203 s, ill. 165.00.
- Thomassen, P.: KSB-DSB: Slangerupbanen-Håreskov=banen. (Haase), 1981. 182 s, ill. 199.00.
- Plum, Ole-Chr. M.: Slangerupbanen og dens materiel. DJK, 1982. 123 s, ill. 54.00.
2. Søllerød-bogen, 1972, s. 55-84: P. Thomassen: Trafikken på søerne 1893-1969 og samarbejdet med jernbanerne. JBI, 1978:8, s. 14-15+9, s. 14-15: Vermer Erik Johansen: Glimt fra Slangerupbanen i årene 1930-1934.

KLAMPENBORGBANEN:

- 22.7.1863-31.12.1879: "De Sjællandske Jernbaner".
2. Meddelelser fra Historisk-Topografisk Selskab for Gjentofte Kommune, 1963, s. 207-228: E. L. Parbøl: Klampenborgbanen. Træk af dens historie gennem 100 år. 1863-1963.

FJ:

1. Jørgensen, Svend: Faxe Jernbane, danske smalsporløk, mærgelbaner. Støtteforeningen Danske Dampvener, 1984. 86 s, ill. 50.00. (Danske Industridamplokomotiver, 1).

GDS:

2. JBI, 1969:6, s. 172-173: S. A. Guldvang: Faxe Jernbane. Af "18".
1. Johansen, Vermer Erik: Træk af Gribskovbanens og Hornbækbanens historie. (Gilleleje Museum 1929-1979, 1979, s. 119-125).
2. MBN, 1955:8, s. 153-155+163-165: Gribskovbanen 1880-1955.

HA:

2. JBI, 1965:9, s. 242-244: Hans Gerner Christiansen: En bane i frisk luft. Hirtshals Station.

HAI:

1. Jensen, Niels: Haderslev Amts Jernbaner. (N. J.: Jernbaneminder fra Sønderjylland, 1981, s. 36-41.).
2. JBI, 1954:1, s. 16-20: Ib V. Andersen: Amtsbannerne i Sønderjylland. JBI, 1964:12, s. 309-311 + 1965:11, s. 16-19+2, s. 48-51+3, s. 78-81+4, s. 106-111+5, s. 136-143+6, s. 166-169: Vermer Johansen: På vandring efter nedlagte baner: Haderslev Amtsbaner, I-VII.

HBS:

2. SP, 1981:4, s. 147-161/1982:1, s. 25-38/2, s. 43-67/3, s. 91-117: J. Groth m.fl.: Bryrup-Banen. Horsens-Bryrup Jernbane, HBJ, fra 10. maj 1929: Horsens-Bryrup-Silkeborg, HBS. (Nedlagte Baner).

HII:

1. Quistgaard Ovesen, Per: Jernbanen. (Tårs-et sogn i Vendsyssel, 1980, s. 103-109).

HHGB:

1. Johansen, Vermer Erik: Træk af Gribskovbanens og Hornbækbanens historie. (Gilleleje Museum 1929-1979, 1979, s. 119-125).
- Randrup, Michael og Jørn B. H. Larsen: Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen. (M. R. og J. B. H. L. Helsingør Jernbaneklub og materiellet, 1980, s. 15-18).

HJJ:

1. HHJ Odderbanen. JMJK, 1984. 137 s, ill. 58.00.
- Linå Jørgensen, O.: Gennem Hads og Ning Herreder i 100 år. Odde=banen 1884-19. juni-1984. Hads-Ning Herrederes Jernbane (Odde Tur=ristkontor), 1984. 277 s, ill. 125.00.

2. Bytrafik, 1984:3, s. 102-106: Poul Gunder Nielsen: Oddebanen 100 år).

HJ:

2. JBI, 1957:11, s. 280-281: Ib V. Andersen og E. Pedersen: Farvel til Juelsmindebanen.

HOJ:

2. SP, 1982:4, s. 143-158/1983:1, s. 3-11/3, s. 99-109/4, s. 139-152: J. Groth m.fl.: Horsens-Odder Jernbane. (Nedlagte Baner).

HP/A:

- Hjørring Privatbaner (1.4.1939-) (Se HA, HH, HLA og VØ).
2. JBI, 1967:8, s. 228-231: På spor efter nedlagte privatbaner i Hjør=ring By.

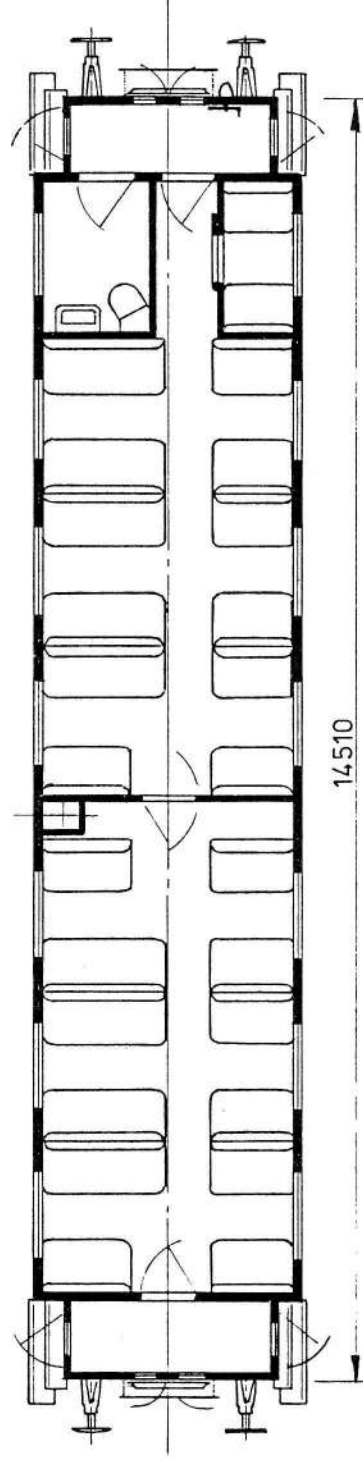
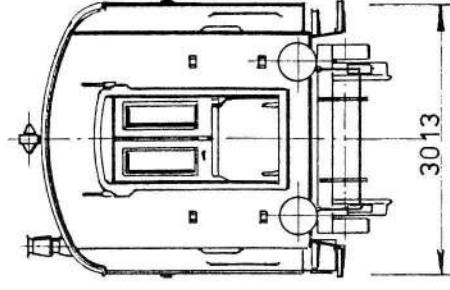
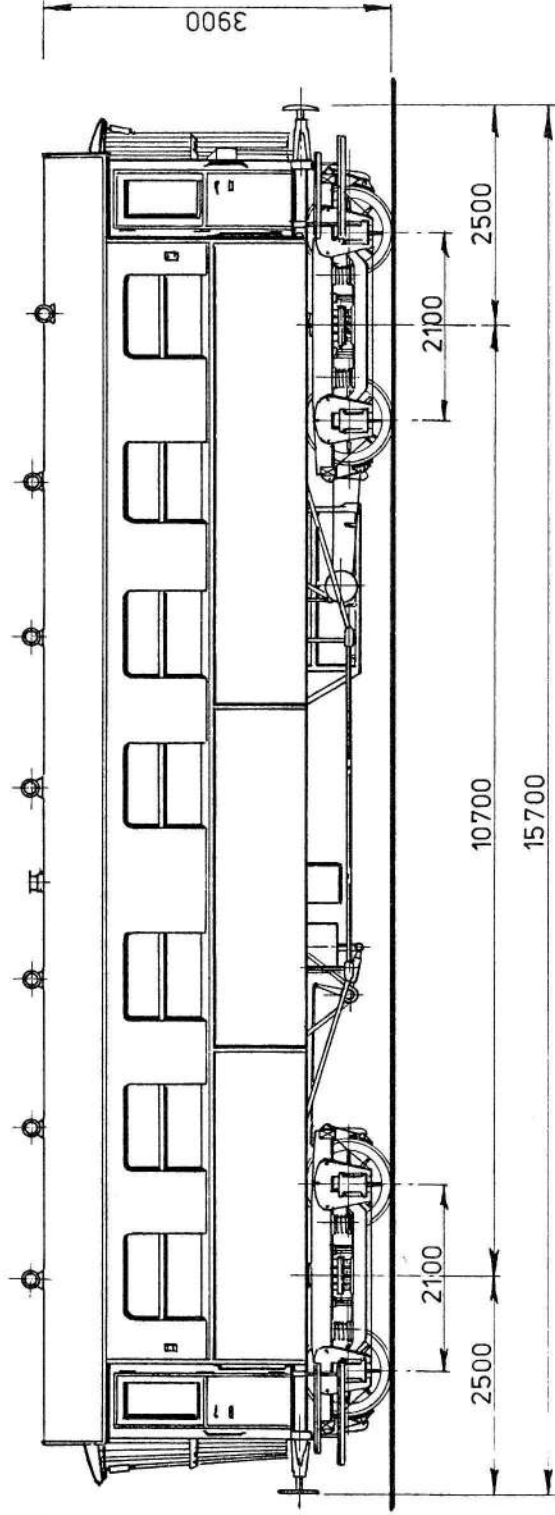
HP/B:

- Horsens Privatbaner (1.11.1951-) (Se HBS, HJJ, HOJ og HV).
2. JBI, 1954:5, s. 130-138: Ib V. Andersen: Horsens Privatbaners Jubilæer. JBI, 1964:7, s. 168-171: Byvandring efter Horsens baner. Banegårdsfor=hold i Horsens.

HV:

1. Therkilsen, Jens: Horsens-Tørring Jernbanes tilblivelse. (Træk af Tørring Sogns historie, 1974, s. 16-24).
2. JBI, 1967:8, s. 223-224: Minder fra Horsens-Tørring. SP, 1981:1, s. 3-28/2, s. 51-78/3, s. 99-113: Groth, J. m.fl.: Horsens-Tørring Banen, Horsens Vestbaner, HV. (Nedlagte Baner).

DSB Personvogn litra CQM Nr.: 3509 - 3524.



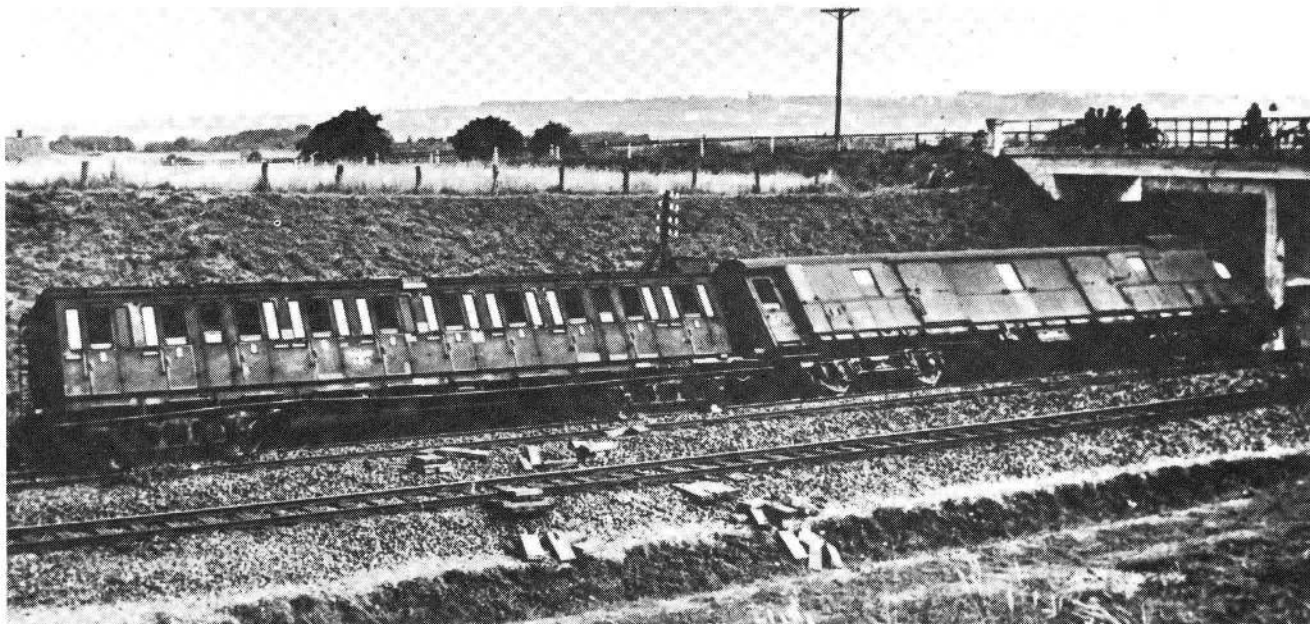
Bygget. ?

Ombygget 1937 - 1940 Aarhus.

Vakuum- & Trykluftbremse.

Koks-fyring. 59 siddepl. fælleskl.

Skala 1:87 Alkarsen 25-2-81.



Også i dette nummer bringer BILLEDGALLERIET to ældre jernbanefotografier. Billederne viser følgerne af en jernbanesabotage, sandsynligvis foretaget i 1943 eller 1944. Aktionen udførtes på den østjyske længdebane på strækningen Langå-Randers, nærmere betegnet mellem Randers og Stevnstrup station.

Der kendes ingen nærmere detaljer fra denne sabotageaktion, men det fremgår dog af det øverste fotografi, at disse to afsporede vogne tilhørte "Deutsche Reichsbahn".

Til venstre ses en kupé-personvogn af typen C 4 med 10 stk. 3.kl. kupeer, og vognen bærer nummeret 41.317 på et skilt ved tagkanten. På vognsiden ses malet den tyske ørn. Kupévognen stammer tilbage fra "Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung" og er bygget før 1904.

Til højre ses en pakvogn af typen Pw4ü - en enhedstype, der blev introduceret omkring 1930.

På det nederste fotografi bliver det sprængte spor inspiceret af en dansk jernbanemand.

Asger Christiansen



HVL: 2. SP,1964:5,s.94-96: A.Grefersen: Hørve Verslev 1919-1956. ("Nedlagte Baner").

KB: 2. JBI,1960:12,s.283-285: Poul Skebye Rasmussen: Vandretur langs Kallehavebanen.

KEJ: 1. DJK,10: Kolding-Egtved Jernbane, af B.Wilcke og P.Thomassen, 1965.64 s.,111. 15.00. - 2.udg. 1982. 63 s.,111. 38.00.
Kvist, John: Kolding-Egtved Jernbane. (J.K.:Egtved Sogn. 1979. Bind 2,s.576-583).

2. TF,1981:1,s.15-21: Palle Ågård Christensen: Egtvedbanen i dag.

KONGSMARK-LAKOLK(1899-1940):

1. Thomassen, P.: Dampstrassenbahn eller hestebane. (P.T.:Klosterbanen(Rødke-ro-Løgumkloster-Dre-debro) og Rømebanen(hestebanen Kongsmark-Lakolk). 1982,s.57-63.

2. JBI,1971:1,s.15-16: O.L.Jørgensen: Nere om Røme Jernbane. Danmarks eneste hestejernbane.

KRB: 2. JB,1982:1,s.15-17: Bruno Pedersen: Besigtigelseskommissionen på "Sporet af salte KRB" pr. bil og til fods - den 16.oktobertober 1981.

LJ: 2. JB,1965:4,s.11-15: Stig Thoke-Jensen: Danmarks første diesellokomotiv. (Om M1).

SP,1968:2,s.29-30: A.Grefersen: Mariibo-Rødby Havn. (Nedlagte Baner). Lolland-Falsters Historiske Samfunds Årbog,1969: Artiklen flyttes til MBI

JB,1983:4,s.89-91: Henrik J.Henriksen: Nyt fjernstyringsystem på Lollandsbanen.

LNJ: 1. DJK,38: Forfattere rettes til Ole-Chr.M.Pium og Birger Wilcke!
2. JB,1970:2,s.6-7: W.Wessel Hansen: Lyngby-Narum Jernbane, modernisering-rationalisering.

SP,1972:5,s.153-158: Erik V.Pedersen: Også en banegård. (Om Brede Triebret).

MBJ: 1. DJK,7: Birger Wilcke og P.Skebye Rasmussen: Museumstoget og Mariibo-Bandholm Jernbane, 1964. 13 s.,111.

DJK,19: Dansk Jernbane-Klub, Mariibo-Bandholm Jernbane (Museumsbane) og dens rullende materiel, 1967. 46 s.,111. 10.00.

Buhl, Carsten: Museumsbanen Mariibo-Bandholm. Bandholm Station. DJK, 1981. 18 s.,111. 6.00.

Buhl, Carsten og John F.Krauel: Museumsbanen Lokomotiver og vogne, DJK, 1984. 64 s.,111. 30.00.

2. JBI,1960:2,s.34-36: Mariibo-Bandholm Jernbane, Danmarks ældste privatabane.

SP,1965:5-6,s.118-121: A.Grefersen: Mariibo-Bandholm Jernbane. ("Nedlagte Baner").

JB,1969:7-8(Tillæg 4 sider): Jens Møller: MBI's Jubilæum (MBJ 100 år).

JB,1982:2,s.28-30: Buhl, Carsten: Museumsbanen i 20 år.

SKIVE-GLYNGØRE-NYKØBING M.: 1. Andersen, Holch: Roførge og dampdrift. Færgesfart på Sallingssund. Morse Bogtrykkeri, 1974. 64 s.,111. 58.00.

SKIVE-STRUER:

17.11.1865-31.8.1867: "De Jyske-Dyenske Jernbaner".

1. Gommessen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980. Bd.10, s.20-21. (1907).

SKJERN-VIDEBAK:

2. TF, 1981:4, s.11-12: Kaj-Erik Jensen: Sidste tog Skjern-Videbæk.

THYBANEN:

1. Gommessen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980. Bd.11 (18 s.). (1906).

2. TF, 1982:2, s.3-10: Ole Edvard Nørgensen: Thybanen 1882-20.04-1982.

Egnehistorisk Forening, Thyholm og Jegindø, 1982, s.4-17: I van der Werf: Om Thyholm og Thybanens afgang i foråret 1882.

JB, 1983:1, s.5-11: Povl Wind Skadhauge: Glimt fra Thybanens historie.

JB, 1983:1, s.11-12: Ole Edvard Nørgensen: Struer-Oddesund.

3. 21.4.1982, Jyllandsposten: Arthur Jensen: Thybanen fylder rundt med fut og trut.

TINGLEV-SØNDRBORG:

2. Vingebladet, 1970:5-6, s.19-21: S.Nielsen: 50 året for overtagelsen af de sønderjyske jernbaner.

TOMMERUP-ÅSSENS:

1. Gommessen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980. Bd.9, s.28-34. (1907).

2. TF, 1984:2, s.3-15: Nogens Daustassensbanen 1884-1984.

3. 4.12.1983, Morgenposten: Inge Holm Knudsen: Den kønne bane uden passagerer.

TØNDER-HØJER:

2. JBI, 1950:5, s.100-102: Chr.Houmark: Tønder-Højer Sluse.

VARDE-STRUER:

1. Gommessen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980. Bd.10, s.11-20. (1907).
Andreasen, Preben: Holstebro-et jernbaneknudepunkt. Holstebro Bogtrykkeri, 1980. 23 s.,111. Intern.

VEJLE-GIVE:

1. Mortensen, Rasmus: Jernbanen (R.M.: Give Sogn, 1941, s.286-294).

VESTER SOTTRUP-SKEJDE:

2. JB, 1968:7-8, s.15-17: Ib V.Andersen: Vester Sottrup-Skejdebanen. ("Glemte" Statsbane-Strækninger, 2).

VIBORG-HERRING:

1. Gommessen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980. Bd.13, s.13-30. (1907).

VIBORG-SKIVE:

17.10.1864-31.8.1867: "De Jyske-Dyenske Jernbaner".

1. Gommessen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980. Bd.10, s.21-25. (1907).

2. JBI, 1954:11, s.272-277: Williy C.: Viborg-Skive 90 år.

2. JB, 1984:4, s. 88-95; Ulf Richard Olsen og Ole Tholstrup: Esbjerg Station fredet - en bygningshistorisk undersøgelse.

MIDDELFAK-STRIB (1.11.1866-15.5.1933) 1.11.1866-31.8.1867: "De Jydske-Fyenske Jernbaner".

1. Petersen, Åge: Strib i færgernes og jernbanens tid. Udgivelsesforlaget i Middelfart, 1971. 219 s., ill. 50.00. (Ibd.).

Se også: Nyborg-Odense-Middelfart.

NYBORG-ODENSE-MIDDELFAK 8.9.1865-31.8.1867: "De Jydske-Fyenske Jernbaner".

1. Gommesen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980. Bd. 9, s. 3-28. (1907).

2. JB, 1955:8, s. 184-185+10, s. 3-10; Ib V. Andersen: Nyborg-Odense-Middelfart, 1865-7. september-1955.

Vingehjulet, 1965:14, s. 157-164; N. Laumann Nielsen: Den fynske hovedbane fylder 100 år.

NØRESUNDBY-FREDERIKSHAVN 1. Gommesen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980. Bd. 8, s. 16-23. (1907).

Vendsysselbanen kommer til Vrå. (Vrå gennem 100 år. 1971, s. 13-18).

2. JB, 1951:8, s. 160-161; Vendsysselbanen fylder 85 år.

JB, 1967:1, s. 7-10; P. Thomassen: Brønderslev, 16. august 1871-27. november 1966.

PADBORG-FARRIS:

2. JB, 1964:3, s. 60-62; Flensborg-Padborg-Rodekro 100 år åbnet 15. april 1864.

PADBORG-TØRSEBØL:

3. 9.4.1982, Flensborg Avis: Ejnar Ramsing Lorenz: Flensborg-Padborg-Tørsebølbanen fik kun en meget kort levetid.

RANDERS-RYOMGAARD:

26.8.1876-31.3.1881: "Østjydske Jernbane".

1. Gommesen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980. Bd. 14, s. 22-32. (1907).

RANDERS-AALBORG:

1. Gommesen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980. Bd. 8, s. 11-16. (1906)

2. Vingehjulet, 1969:15, s. 246-248; W. E. Dancker-Jensen: Jernbanen Randers-Aalborg bliver 100 år.

JB, 1978:6, s. 145-149; P. Thomassen: Mk. (Om Mosskov Trinbræt).

SILKEBORG-HERNING:

1. Gommesen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980. Bd. 12, s. 15-24. (1907).

2. Vingehjulet, 1965:9, s. 99-103; W. Wessel Hansen: Fjernstyrede stationer på strækningen Skanderborg-Herning.

SKANDERBORG-SILKEBORG:

1. Gommesen, A. og H. Rosendal: Hvad man ser fra toget. Genoptryk. Bent Carlsen, 1980. Bd. 12, s. 3-15. (1907).

2. Vingehjulet, 1965:9, s. 99-103; W. Wessel Hansen: Fjernstyrede stationer på strækningen Skanderborg-Herning.

MTJ: 2. JB, 1966:4, s. 100-103; Maribo-Torrig Jernbane 1924-1941. (På vandring efter Nedlagte Baner).

NEJ: 1. Ousager, Steen Michael: A/S Det Nordfynske Jernbaneselskabs arkiv 1881-1966. Landsarkivet for Fyn, 1981. 95 s. 36.05. (Arkivregistratur).

3. 30.6.1982, Fyens Stiftstidende: Lokaltrafik - et nostalgisk fænomen?

2. JB, 1967:3, s. 76; Farvel til Kragesbanen 5. marts 1915-31. marts 1967.

NPMB: 2. MBN, 1961: Nov-Dec, s. 131-136; KWH: Næstved-Præste-Mern Banen.

SP, 1964:6, s. 109-110+7, s. 121-124+1965:1, s. 10-16; A. Gregersen: Næstved-Præste-Mern. ("Nedlagte Baner").

NRJ: 2. SP, 1968:2, s. 26-29; A. Gregersen: Nakskov-Rødby Jernbane. NRJ. ("Nedlagte Baner").

NTJ: Se også VNJ.

OHJ: 1. Sørensen, Kurt: En tur med toget. Stationsbyerne i Odsherred. Klæbel, 1982. 20 s., ill. 15.00.

OKMJ: 2. JB, 1950:4, s. 78; Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane 50 år.

JB, 1966:2, s. 42-43; Odense-Kerteminde-Martofte. (Farvel til Nedlagte Privatbaner).

OMB: 1. Christiansen, H. Gerner: Sådan husker jeg - OMB (Nordvestfynske Jernbane). Eget forlag, 1983. 62 s., ill. 45.00.

2. SP, 1963:8, s. 88-91; A. Gregersen: Lidt om O.N.B.

JB, 1966:3, s. 72-75+4, s. 103; OMB. Odense-Middelfart-Bogense.

JB, 1966:5, s. 128-129; Jens Møller: En efterårstur med "Nordvesten".

ONFJ: 2. JB, 1968:11, s. 322-327; Guldvang, S. A.: Fodtur efter Odense-Nr. Broby-Fåborg JB. Af "18".

TF, 1981:2, s. 15-16; Den historiske side.

RGJ: 1. Mejnecke, Karl: Mellem Sender Hald og Nørre Djurs. (K.M.: En rejse på Djurs. 1979. Bind 3, s. 7-15).

Da Gjerrild-Banen lukkede. (Grenaa og Nørre Djurs Før og Nu, 1981, s. 169-171).

2. JB, 1952:1, s. 13; Ryomgaard-Gjerrild-Grenå Jernbane 40 år.

MBN, 1956:10, s. 152-154; Per Lauritzen: Træk af Gjerrildbanens historie fortalt i tekst og billeder.

RHJ: 1. Tegninger fra Randers-Hadsund Jernbane. Red.: Asger Christiansen. JMUK, 1982. 85 s., ill. 38.00.

2. SP, 1983:3, s. 129-131; Asger Christiansen: En togrejse med forhindringer. (Kupesnak).

JB, 1983:6, s. 143-146; Asger Christiansen: Hundrede år siden Randers-Hadsund Jernbane blev indviet.

3. 15.10.1983, Aalborg Stiftstidende: N.C. Skaanvad: Baneforbindelsen, der brast, fylder 100 år.

- RNB1** 1. Vilnholt-Nielsen, Lars; Nyborg-Ringe-Fåborg Banen. Med et afsnit om Færgoverfarten Faborg-Mommark, Odense Universitetsforlag, 1981. 231 s, ill. 146, 40.
2. TF, 1982:1, s. 3-6; Lars Vilnholt-Nielsen: Ringe-Fåborg Banen 100 år. Af LVN.
- RØH1** 2. JB, 1961:7, s. 186-188; P. Thomassen; På afskedsstur med Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro Jernbane.
- SFJ1** 2. JB, 1965:6, s. 19-24; Svend Jørgensen og Lars Vilnholt Nielsen; Syd-Fynske Jernbaners kupevogne.
JB, 1966:8, s. 15-23; Syd-Fynske Jernbaners personvogne. Af Svend Jørgensen og Lars Vilnholt Nielsen.
TF, 1981:3, s. 3-5; Lars Vilnholt-Nielsen; Odense Sygehus T.
- SNB1** 2. JB1, 1964:6, s. 139-141; Afskedsstur med Svendborg-Nyborg Banen.
- SNNB1** 2. JB1, 1966:3, s. 67-69; Peter Kock; "Svanesang" fra Nykøbing F.-Nykøbing Banen.
- SVJ1** 2. JB, 1965:7, s. 23-25; S. P. Laurssen; Pakka om SVJ.
- TFJ1** 2. SP, 1984:3, s. 108-119; H. Alkjær; Omkring TFJ's vogne. (Notornamaetrellet på de Danske Jernbaner. Triangelvogne, mod VII).
- TKVJ1** 1. Topp Nielsen; Studierapport 2 over det rullende materiel ved Troldehede-Kolding-Vejlen Jernbane, Dansk Jernbanearkiv, 1980. 48 s, ill. 25, 00.
- VAGJ1** 1953-31. 3. 1972; "Privatbanerne i Varde".
2. JB1, 1962:6, s. 158-159; En af de stille i landet - hvad privatbaner angaar.
- VLFJ1** 2. Ud og Se, 1983:19, s. 25-26; Else Maria Lange; Lidenlund-banen i det virkelige liv.
- VNL1** 1953-31. 3. 1972; "Privatbanerne i Varde".
2. JB1, 1958:8, s. 180-181; NNL burde banen hedde... Hvor mange kender den? (Om Nørre Nebel-Nymindesgab).
3. 24. 6. 1983; Weekendaavisen; Ellen Lisner; Banegårdsliv. (Erindringer fra ca. 1903).
- VVGJ1** 2. JB1, 1954:6, s. 152; Vandel-Grindstedbanen 40 år.
JB1, 1957:5, s. 110-111; Farvel til Vandelbanen.
JB1, 1967:9, s. 252-254; John Gregersen; Minder fra Vejle-Vandel.
JB1, 1970:1, s. 15-16; K. S. Knudsen; Tilføjelser til VVGJ.
- VØ1** 2. JB1, 1967:10, s. 292-297; På spor efter nedlagte privatbaner. Voda skov-Østervrå Banen. 1924-1950.
- ØSJS1** 1. ØSJS. Samlet af Jørgen Benneke. JMK, 1978-79, Bind 1-2 (62+91 s), ill. 70, 00. - Endret udg. JMK, 1982. Bd. 1-2 (208+19 tvl.), ill. 75, 00.
2. JB1, 1954:7, s. 178-180; Ib V. Andersens; Østjællandske Jernbane 75 år.

- Ilg, DSB, JYLLAND - FYN.

- BRAMMINGE-LAUBBJERG1** 2. SP, 1972:13, s. 90-104; A. Gregersen; Den skæve bane.
- BRAMMINGE-RIBE-TONDER1** 1. Gommessen, A. og H. Rosendal; Hvad man ser fra toget, Genoptryk, Bent Carlsen, 1980, Bd. 10, s. 29-32. (Org. 1907).
2. JB, 1975:4, s. 5-11; P. Thomassen; Ribe-banen 100 år.
- BREDEBRO-RØDEKRO1** 1. Selstrup, Ingelise; Jernbaneerindringer fra Løgumskloster-egnen. (Løgumskloster-studier, 1980, Bind 2, s. 35-74).
Thomassen, P.; Klosterbanen (Rødekro-Løgumskloster-Bredebro) og Rømebanen (Hestebanen Kongsmark-Lakolk). pt Bøger (Rosenkilde og Bagger), 1982, 68 s, ill. 88, 00.
2. JB, 1982:6, s. 128-133+136; Birger Wilcke; Rødekro-Bredebro-banen.
- FREDERICIA-VANDRUP-FARRIS1** 1. 11. 1866-31. 8. 1967; "De Jyske-Fyenske Jernbaner".
1. Gommessen, A. og H. Rosendal; Hvad man ser fra toget, Genoptryk, Bent Carlsen, 1980, Bind 7, s. 3-12. (Org. 1906).
2. Bundgaard Lassen, T.; Brande Station. ("Andre institutioner") (T. Bl., Brande Sogns historie, 2. udg. 1975, Bd. 2, s. 164-168).
- GIVE-HERNING1** 1. Bundgaard Lassen, T.; Brande Station. ("Andre institutioner") (T. Bl., Brande Sogns historie, 2. udg. 1975, Bd. 2, s. 164-168).
- HERNING-HOLSTEBRO1** 1. Gommessen, A. og H. Rosendal; Hvad man ser fra toget, Genoptryk, Bent Carlsen, 1980, Bd. 13, s. 3-12. (Org. 1907)
- HERNING-SKJERN1** 1. Gommessen, A. og H. Rosendal; Hvad man ser fra toget, Genoptryk, Bent Carlsen, 1980, Bd. 12, s. 25-32. (Org. 1907)
2. TF, 1983:2, s. 3-11; Ole Edvard Mogenssen; Herning-Skjern Banen oplever sin renaissance.
- HIMMERLANDSHANERNE1** 1. Gommessen, A. og H. Rosendal; Hvad man ser fra toget, Genoptryk, Bent Carlsen, 1980, Bind 10, s. 26-28+Bind 13, s. 30-34. (Org. 1907).
2. JB, 1967:3, s. 5-7; Hans Jørgen Frederberg; Jernbanerne i Vesthimmerland. Træk fra Himmerlandsbanernes tilblivelse.
Fra Viborg Amt, 1982, s. 138-166; Birgit Logstrup; En stationsby vokser op. Logstrup og Viborg-Alestrup-banen.
- LANGÅ-VIBORGE1** 21. 7. 1863-31. 8. 1867; "De Jyske-Fyenske Jernbaner".
1. Gommessen, A. og H. Rosendal; Hvad man ser fra toget, Genoptryk, Bent Carlsen, 1980, Bd. 10, s. 25-26. (Org. 1907).
Thorstrup, N. M.; Langå Jernbanestation. (Langå, 1970, s. 95-104).
- LUNDESKOV-ESBJERG-VARDE1** 1. Gommessen, A. og H. Rosendal; Hvad man ser fra toget, Genoptryk, Bent Carlsen, 1980, Bd. 10, s. 3-11. (1907).
Kann Rasmussen, Aino; Bramming Station 1874-1974. Esbjerg Museum, 1974. 35 s, ill. 17, 00.
Bruhn, Vermer; Jernbanekrigen. (V. B. En by, en egen... et samfund, 1982, s. 75-83.

Der er nu truffet den Ordning med Politikammeret i Fredericia, at dette afgiver fast Politivagt paa Fredericia Station hver Nat mellem Kl. 11 og 4 mod en aarlig Betaling af 1000 Kroner.

Denne Ordning træder i Kraft fra og med den 15.ds. Politikammeret er anmodet om den 15. i hver Maaned at tilstille Kredsen Regning paa 1/12 af Beløbet.

Hvorfor der er så lang tid mellem de to breve vides ikke, men det har åbenbart taget sin tid at få aftalen endelig i stand.

Ovenfor er citeret et brev vedr. forhøjelse af lønnen for en rengøringskone. Her følger et brev vedr. aflønningen af en kontorassistent:

Fredericia, den 15/6 1916

Direktøren for Trafikafdelingen.

Kredsen har paa Grund af forøget Arbejde antaget en kvindelig Ekstraskriver Frk. T.E. Christensen, til Assistance paa herværende Kontor 4 Timer daglig og indtil videre for en Betaling af 42 Øre pr. Time.

Der var naturligvis ogsaa ansatte, der forlod tjenesten og i den anledning fremkom med specielle ønsker. Som f.eks. i dette tilfælde:

Fredericia, den 22/9 1916

Hr. pens. Togfører H.P.Petersen (Nr. 3), Varde.

I Anledning af Deres derom fremsendte Ansøgning har Generaldirektøren tilladt, at De efter Deres Udtræden af Statsbanernes Tjeneste med Udgangen af Juli Md.d.A. beholder det Dem udleverede Tjenesteur som privat Ejendom uden Betaling.

Indenfor banerne blev der brugt mange forskellige rekvisitter. De i det følgende brev omtalte er formentlig ikke så kendte:

Fredericia, den 16/11 1918

Tilbagesendes til 2. Distrikt.

Man mener, at det vil være tilstrækkeligt, naar der leveres 1 Par Sivsko (til Fodtøj Nr. 44) til fælles Brug til Portørerne i østre Signalhytte.

2 Par til Nattevagten paa Kontoret (henholdsvis til Fodtøj nr. 46 og 41) samt 1 Par til Portøren, der har Nattevagt paa Stationen (Fodtøj nr. 44).

Stationen har erklæret sig enig heri.

Forholdene var små i de såkaldte gode gamle dage. Dette understreges af følgende breve:

Fredericia, den 12/3 1921

2. Distrikt.

Sektionen tillader sig at anmode om Levering af en ny Cykle til Kontorets Bud, hvis Cykle er leveret i 1906 og uden egentlig at være opslidt, er saa medtaget, at man nærer Betænkelse ved at lade den benytte længere. Det bemærkes, at Cyklen benyttes meget dels paa ujævn Brolægning og dels paa daarligere Veje udenfor den egentlig By.

Fredericia, den 26/3 1921

2. Distrikt.

I Anledning af Distriktets Skrivelse af 23.ds. J.Nr. A 1921 N/1 med Afslag paa Trafikinspektør Sehesteds Ønske om at maatte medtage sin Tjenestecykle til 2. Trafiksektion tillader man sig endnu at gøre opmærksom paa, at denne Cykle, der er af tyske Dele, er ca. 6 Aar gammel og meget benyttet paa ujævne Veje, hvorfor dens resterende Brugstid neppe vil blive mere end 1 Aar. Den egner sig ikke til Brug for sværere Personer, og Jernbanen vil sandsynligvis være bedst tjent med, at den nuværende Bruger beholder den.

Sektionens tjenestecykle gav anledning til endnu et brev:

Fredericia, den 14/5 1921

Tilbagesendes til 2. Distrikt forsynet med den ønskede Paategning. Sektionens Tjenst-Cycle var til Reparation i det omhandlede Tidsrum. Iøvrigt skal man bemærke, at Tjenst-Cyclen i Almindelighed af Hensyn til Smøring, Rengøring og Eftersyn kun bør benyttes af en bestemt Tjenestemand i Lighed med hvad der er Tilfældet for saa godt som alle Privatcykler.

Om forholdene på Esbjerg station får vi et lille indtryk gennem læsning af følgende brev:

Fredericia, den 25/4 1924

Esbjerg Station.

- 1) Ved Eftersyn Dags Formiddag i Signalhus 1 fandtes Skriften paa flere af Opslagene at være saa afbleget, at den neppe er læselig. Signalhornet bruges formentlig saa godt som aldrig. Signalhusoverportøren oplyste paa Forespørgsel, at det f.T. var utjenstdygtigt, men iøvrigt ogsaa ellers gav for svag Tone.
- 2) Paa Vognvaskepladsen bemærkedes et ikke ringe Vandspild. Den ene Vognvasker var midlertidig fraværende, og den tilstedeværende mente, at naar der kun var en Mand ved Arbejdet, maatte der blive Vandspild, da det ikke kunne betale sig at lukke af for Vandet, medens han skrumpede Vognen. Forholdet bedes undersøgt.
- 3) I anden Kl. Spisesal saa man for en Maanedstid siden paa en Dampskibsaften Kl. 10 á 11, at de fleste af de rejsende overtraadte Forbudet mod Tobaksrygning. Da Restaurationspersonalet neppe kan haandhæve Forbudet, synes det bedst at fjerne vedkommende Opslag nu eller naar Væggene skal opmales.

Også Lunderskov station gav anledning til bemærkning, nemlig:

Fredericia, den 21/6 1924

Tilbagesendes til Distriktet.

3. Kl. Ventosal i Lunderskov har hidtil været forsynet med Gardiner og trænger til den Hygge, disse giver, hvorfor det anbefales at forny dem.

Ib V. Andersen

TANKER OM TEGNINGER

Om byggetegninger til damptrækraft

Den ellers så fortrinlige ADAM fremkommer fra sit hjørne i SP 2/84 med en højst forbausende udtalelse: "Det kan iøvrigt være svært, for ikke at sige umuligt at måltage sådanne tilfælde som kanter og slankere rørledninger direkte på tegningerne".

Jamen, Du godeste! Hvad er det dog for nogle lusede små gniddertegninger, man arbejder efter? Når han kan komme med sådanne udtalelser, synes jeg det at være på høje tid at komme med en omtale/anmeldelse af, hvad der findes på markedet af tegninger, så sandt som en ordentlig tegning er et nødvendigt grundlag for en ordentlig model.

Som det fremgår af overskriften, drejer dette her sig kun om tegninger af damptrækraft. Tegninger til alt andet må andre tage sig af.

Efter min mening eksisterer der kun én slags tilfredsstillende tegninger, og det er kopier af DSB's hovedtegninger i skala 1:10. Bl.a. indeholder de en mængde af de "småmål", såsom pladetykkelser, som ADAM finder så vanskelige. Og de mål, der ikke er angivet, er det let at måle i den store størrelse.

De fås på Jernbanemuseet i Sølvgade (og vel også i Odense?) til den fabelagtigt ringe pris af 20,- kr. pr. stk. Og efter min erfaring står museumsleder Dancker-Jensen gerne på hovedet i DSB's arkiver for at fremskaffe en ønsket tegning.

Da de er originaltegninger, er deres store, store fordel, at alle detaljer er med, således at det er mig - og ikke en eller anden omtegner - der bestemmer, hvad jeg vil have med på modeller eller udelade.

Endvidere består de af maskinen set i opstalt, forfra og bagfra, snit i røgkammer, rundkedel, fyrkasse og førerhus, samt endelig maskinen set ovenfra, hvor den ene halvdel viser det ydre og den anden halvdel viser ramme, hjul, gangtøj og cylindre. Med andre ord maskinen set fra alle "verdenshjørner". Jeg synes, at man med rimelighed kan kræve, at alt dette findes på noget, der vil kalde sig en byggetegning.

Et par ulemper har de dog også. For det første deres stør-

relse. En så forholdsvis lille maskine som D-maskinen (uden tender) fylder to ark på hver ca. 70 x 90 cm, og dem kan man jo ikke have på arbejdsbordet. Altså klæber man dem op på væggen med tape. Når de sidder på væggen, medfører det en del renderi mellem tegning og arbejdsbord, men dette skal man blot betragte som noget positivt, nemlig kondiskabelse. Enkeltdelenes størrelse, dom etc. plejer jeg at tegne over på et gennemsigtigt ark A 4, som er til at have på arbejdsbordet.

En anden ulempe er, at tegningerne sine steder kan være nærmest et virvar af streger og/eller cirkler, både fuldt optrukne, punkterede og stiplede, som det godt kan være svært at hitte rede i, specielt på de tegninger, der er aftryk af et oprindeligt blåtryk.

At man skal omregne fra 1:10 til 1:45 eller 1:87 kan ikke være noget problem i disse lommeregner-tider.

Det kan også være en mangel, at disse hovedtegninger kun viser maskinerne i den oprindelige udførelse, således at oplysninger om senere ændringer, såsom de høje kulkasser på den fire-akslede tender eller tilføjelse af røgplader, må søges andetsteds. Dette gælder endog gennemgribende ombygninger. Da jeg efterspurgte tegning til D IV, fik jeg at vide af Dancker, at der aldrig var lavet hovedtegning af den ombyggede maskine. Men så fandt jeg en brugbar tegning i lærebogen: "Damplokomotivet og dets Betjening". I denne forbindelse: Bogen består af et tekstbind med fyldige forklaringer og et bind tegninger af alle enkeltdelen i DSB's damplokomotiver, og den er simpelt hen en guldgrube for en modelbygger. Den kan også købes på Jernbanemuseet, hvis den da ikke er blevet udsolgt i mellemtiden.

Hvis man ikke synes om DSB-tegninger, er det næstbedste en serie tegninger i størrelse 0, 1:45, som Bay har tegnet for DMJK. Det er professionelt arbejde af en fagmand, og så langt de bedste nedtegninger, jeg kender. De viser ligesom DSB-tegningerne maskinen fra alle sider, bortset fra snittene i røgkammer etc. Dog angiver de desværre ikke nogen originalmål, og jeg kunne godt tænke mig i alt fald hovedmålene anført af hensyn til de, der bygger i en anden skala.

Der findes også nedfotograferinger af DSB-tegninger til 1:45, bl.a. har JMJK nogle. De duer ikke, de er alt for gnidrede og uklare. JMJK siger selv at de er dårlige, så man er altså advaret.

Endelig er der så utallige tegninger i skala H0 og deres kvalitet er mildt sagt blandet. De bedst kendte og bedste er tegningerne i Bays bøger. Om dem gælder som for hans tegninger i 1:45, at de er professionelle og nøjagtige og udmærket reference- og kontrolmateriale. Desværre er der kun front og opstalt. Og de er tekniske diagrammer, hvor gangtøj, styring og bremsetøj kun er angivet skematisk, og de er - desværre - ganske åbenbart ikke tænkt som egentlige tegninger til at bygge efter.

I den anden ende af skalaen findes sådan noget som tegningerne i det nys udkomne temahefte 2 om R-maskinen. De er tegnet med tykke streger, og oven i købet af ujævn tykkelse. Flere steder er det, som skulle være to parallelle linier flydt sammen til én fed streg. Ikke en gang en passer har tegneren haft, for hjulene er ganske åbenbart frihåndstegning. Det er noget juks, og et meget alvorligt og kedelig minus ved et ellers udmærket hefte. Det er helt tydeligt, at disse tegninger er tegnet direkte i skala H0, og det er uantageligt. Jeg forstår godt, at folk foretrækker at bygge efter en tegning i deres skala, f.eks. 1:87, men det forudsætter da, at tegningen er klar og skarp, og en sådan tegning kan man efter min mening kun lave ved at tegne i en passende stor størrelse, og så fotografere ned til 1:45 eller 1:87. Iøvrigt, når man så kigger på det nedfotograferede resultat, vil man opdage (bitter erfaring!), at nogle streger er næsten usynlige, og andre for tykke, og så må man jo på den igen.

Når jeg overhovedet har noget mod at bygge efter en nedtegning, skyldes det også, at selv den bedste nedtegning giver en vis usikkerhed m.h.t. målene, ikke så meget på, hvad jeg vil kalde de "store dele" som f.eks. kedel, førerhus og tender"kassen", her gør det ikke noget om et mål, som egentlig skulle være 23,0 mm bliver 22,8 eller 23,2 mm - det er der ingen, der opdager på den færdige model. Derimod er det vigtigt, at ting som skorsten, dom og førerhustag er korrekte, for de er modellens "ansigt" og noget, folk lægger mærke til.

DANSKE BANEGÅRDE

VEJLE STATION

Enkelte bemærkninger vedrørende anlægget af den østjyske længdebane må nødvendigvis drages med ind i beretningen om Vejle banegårds historie. Som det vel er alle bekendt hedder stationen i dag Vejle, men da byen i en temmelig lang periode havde to forskellige stationer, kaldte man "den store" for Vejle H, hvor H vel står for hovedbanegård! og Vejle N, N for nord, for at kunne skelne dem fra hinanden. Af nemheds hensyn vil der i denne artikel blive brugt Vejle som betegnelse for den nuværende station og selvfølgelig Vejle N om den anden, som det ikke kan undgås også at komme ind på i det her skrevne.

Lad os for en kort stund beskæftige os med den østjyske længdebane. Som sædvanlig var der store diskussioner, når en banestrækning skulle anlægges, og som sædvanlig var det linieføringen, der voldte problemer, altså det ikke helt ukendte begreb i dansk jernbanehistorie. For at gøre en lang snak kort endte man med at skulle tage stilling til 2 linieføringer. Forhistorien om hvordan man fandt frem til disse skal jeg af pladshensyn lade ligge her, og det kommer jo heller ikke så meget Vejle ved. De to linieføringer, der var tale om, var dels en vestlig fra Horsens via Jelling og Andst, der endte i Fredericia og dels en østligere fra Horsens over Vejle og Fredericia, der endte i Kolding - altså på det nærmeste den linie vi kender i dag.

Der var så ubetinget stemning for den vestlige strækning men udfaldet til fordel for denne strækning var dog ikke ganske sikker, idet noget tydede på, at det måske var muligt at få de politikere, der var mere eller mindre i tvivl, til at ændre mening.

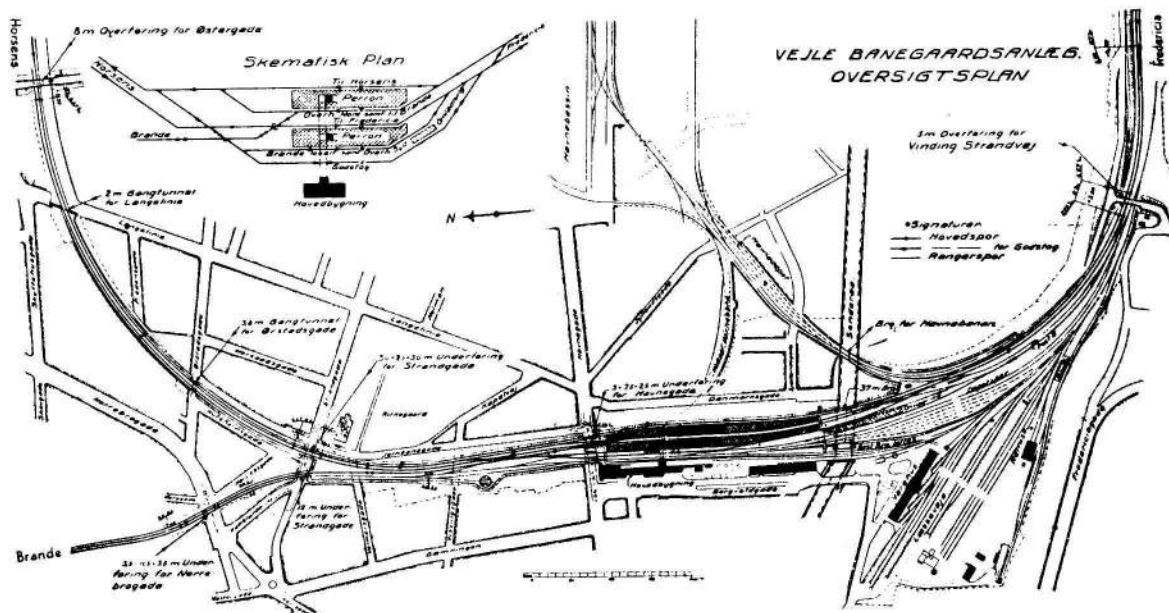
I dette spil om hvilken linie man skulle vælge, besluttede kommunalbestyrelsen i Vejle at gå aktivt ind i sagen og forsøge at vende stemningen så der blev flertal for den østlige strækning. I december 1861 sendte kommunalbestyrelsen derfor en anmodning til rigsdagen om man her ville gå ind for den østlige linie. For at give anmodningen større vægt, havde 287 borgere underskrevet denne. Man kan ganske afgjort gå ud fra, at de borgere, der var med til at skrive under, ikke hørte til de mindst betydningsfulde i byen. Men det hjalp nu ikke stort alligevel. Trods underskrifter, og trods en dygtig folketingsmand fra kredsen, blev der ikke flertal for den østlige linie, men derimod for den anden, som altså blev vedtaget. Herefter gik lovforslaget videre til landstinget. Vejle troede nu at slaget var tabt, men da landstinget fik forelagt lovforslaget, kom det til at gå helt anderledes end man havde ventet. Landstinget mente, at den østlige linie var at foretrække, og med stort flertal vedtog man nu denne strækning (66 for og kun 27 imod). Det bevirkede altså, at Vejle fik sin jernbane alligevel, hvilket man jo af gode grunde kun kunne være tilfreds med. Tre-

årskrigen bevirkede, at der opstod en pause i jernbanebyggeriet i Jylland, og først efter at denne var ophørt, gik man igang med at bygge den østjyske længdebane, men så gik det også stærkt.

Inden vi går videre med beretningen om Vejle-stationerne, går vi lidt tilbage i tiden. Ligesom en del andre fjordbyer i Østjylland opstod Vejle ved et vadested. Første gang vi hører om byen er omkring år 1200. Da den tids trafik af gode grunde måtte passere et vadested for at komme over fjorden, opstod der på dette sted en spredt bebyggelse, det der efterhånden blev til Vejle.

Her blev også anlagt to borge, hvoraf den ene var i kongelig eje, og hvor majestæten boede, når han besøgte området. Borgen omtales første gang i 1200-tallet og den forsvandt omkring 1470. Resterne af denne borg var synlig i form af en stor borgbanke. Når jeg nævner den, er årsagen, at borgen havde lidt med den kommende jernbane at gøre, idet de sidste rester først forsvandt da jernbanepakhuset blev opført. Det var nok ikke gået i dag, at et historisk minde måtte vige pladsen for et jernbanebyggeri, men det tog man ikke så tungt på den gang, og noget lignende er hædt flere andre steder i landet.

Brande, diverse epidemier, besøg af lejesoldater under vekslende krige skiftede med gode og fremgangsrige tider, og bevirkede ned- og opgangsperioder for byen i lighed med



så mange andre danske købstæder.

Lige indtil den østjyske længdebane blev bygget var trafikken på byen ikke ret stor, og her adskiller den sig heller ikke fra så mange andre danske byer. Den trafik man havde foregik dels til lands - trods de utrolig dårlige veje - dels til vands, idet fjorden gav gode muligheder for sejlads, trods byens meget dårlige havneforhold. Man kan vel sige at lokaltrafikken eller det meste af den gik over landjorden, mens gods fra fjernere steder helst blev sejlet til byen. I 1700-tallet fik man flere diligenceruter, ikke for de rejsendes skyld, men derimod af hensyn til postbesørgelsen. Alligevel var det muligt for de få, der trods alt turde rejse, at tage med diligencen. At det var få rejsende det drejede sig om kan man forstå, når man hører at det vakte røre i byen, når det rygtedes, at diligencen havde måttet medtage en bivogn for at få alle med. Når der tales om en bivogn, er det uden tvivl en vogn, der følger efter diligencen og altså er trukket af egne heste. Den såkaldte "lille diligence" udgik fra København og via Snoghøj til Vejle med endestation på rådhusortvet. Den "store diligence" kørte en rute, der udgik fra Altona og via Vejle endte i Ålborg. Disse to ruter var de egentlige passagertransportmuligheder, men som nævnt var det ikke for disses skyld at ruterne var oprettet. Det primære var posten.

Den almindelige transport af varer foregik ved hjælp af fragtvogne. For at beskytte godset var ladet overdækket med sejldug. Disse vogne kunne også medtage enkelte passagerer. Både transporten af varer fra det nære opland men også fra de yderste danske egne, f. eks. Hamburg, foregik ved hjælp af disse vogne. Forøvrigt var disse vogne af hensyn til vejenes meget dårlige tilstand forsynet med meget store hjul og havde nogen lighed med de prærievogne, man brugte i USA.

Da Vejle jo lå - og forøvrigt stadig ligger - i bunden af en fjord, blev selvfølgelig en stor del af godset transporteret på skibe. Enkelte passagerer tog man dog gerne med her. Det var ikke særlig morsomt at opholde sig på de ret små skibe og med hensyn til rejsetiden kunne den veksle ret så meget. Rejste man fra København vidste man aldrig om rejsen varede nogle få dage eller den varede i flere uger, alt afhængig af vind og vejr. En enkelt tur fra København kostede 4 kr., heri indbefattet fuld forplejning. Skipperens fortjeneste forsvandt som dug for solen, når rejsen i uheldige tilfælde varede en uge eller mere, for man havde jo forpligtet sig til at yde kost og forplejning, og så endte det med at skipperen i sådanne tilfælde havde tab ved at tage passagerer med. Vi skal helt op til 1856 før et dampskib regelmæssigt frekventerede Vejle, men det skete dog ikke daglig - ba-

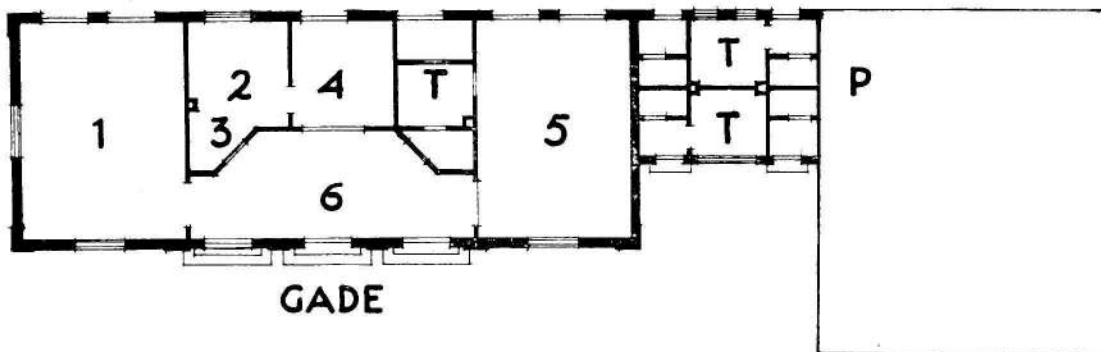
re én gang om ugen anløb man Vejle. Men det, at man ikke var underkastet vejrgudernes forgodtbefindende var et stort fremskridt. Ruten blev oprettet mellem Korsør og Vejle. Skulle man til København afgik skibet så tidligt, at man anløb Korsør så betids, at sidste tog om aftenen til hovedstaden kunne nås. Korsørbanen var jo netop åbnet i 1856 og for den tids rejsende var ovennævnte rute et stort fremskridt; at man på kun én dag kunne nå København fra Jylland var noget helt helt uhørt den gang.

I 1863 åbnedes der en ny skibsforbindelse direkte til København, hvilket blev betragtet som endnu et stort fremskridt og det selv om båden kun gennemførte gennemsnitligt tyve ture - om året!

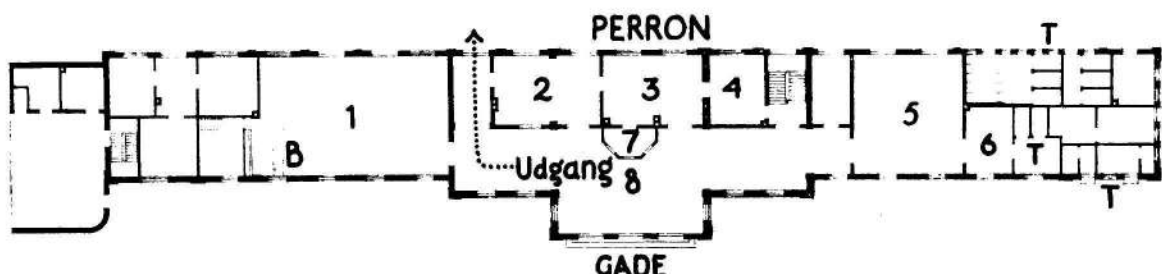
Men lad os vende tilbage til det egentlige - jernbanen. Landstinget havde klart indset, at hvis man ikke førte jernbanen gennemVejle, ville byen miste sit opland og i værste fald sygne helt hen. Heldigvis kom det ikke til at gå sådan, for Vejle fik sin jernbane og blomstrede af den grund endnu mere op. Jeg skal ikke her komme nærmere ind på alle de forhold, der lå til grund for planlægningen af de jyske jernbaner.

Ved lov af 10. marts 1861 vedtog man at anlægge 6 større jernbaneanlæg i Jylland, og som et 7. punkt også at anlægge hestebaner til havnene i de byer, disse 6 jernbaneanlæg berørte, hvis - selvfølgelig - disse byer havde en havn. Som nr. 2 af disse jernbaneanlæg

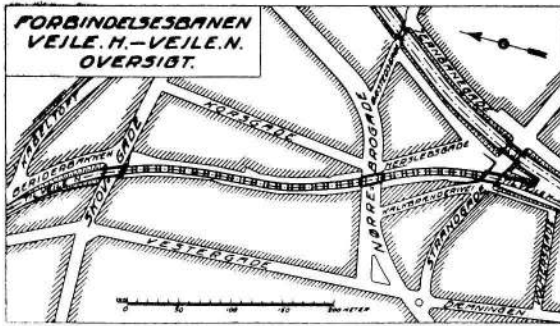
PERRON



Vejle station, opført 1868. 1 III kl ventesal, 2 kontor, 3 billetsal, 4 rejsegodsekspedition, 5 I o II kl ventesal, 6 forhal, T toiletter, P posthus



Vejle station 1897. 1 III kl ventesal, 2 rejsegodsekspedition, 3 kontor, 4 stationsforstander, 5 I-II kl ventesal, 6 dameværelse, 7 billetsal, 8 forhal, B buffet, T toiletter



var en bane fra den datidige grænse ved Vamdrup og via Kolding og Fredericia til Vejle. Som nr. 3 en bane fra Vejle over Ry mølle til Århus. Ved nærmere overvejelse fandt man imidlertid ud af, at denne linieføring ikke var særlig heldig. Man havde tænkt sig, at Silkeborg, der også var meget interesseret i at få en jernbane til byen, skulle "spises af" med en forbindelse ad vandvejen til Ry, hvor der her kunne skaffes forbindelse med jernbanen. I rigsdagssamlingen 1862/63 fremsatte indenrigsministeren imidlertid et lovændringsforslag (det blev forøvrigt ikke det eneste), idet tanken om en vandvej ikke syntes helt god. Efter mange forhandlinger og meget tovtværkeri vedtog man endelig i maj 1866 en ny lov, hvor linieføringen fra Vejle til Århus blev den vi kender i dag. Til gengæld blev Silkeborg "Sorte-Per" idet man opgav - i første omgang - en påtænkt sidelinie til denne by. I 1871 fik byen dog den længe ønskede bane, men det er en helt anden historie. Man var nu for alvor gået i gang med bygningen af den østjyske længdebane. Om de store jordarbejder, diverse jordskred og andre vanskeligheder bygningen af denne bane medførte, herunder bl.a. store oversvømmelser ved Vejle fjord, må vi gå uden om her.

Det var en kostbar sag at bygge banen, og ikke mindst stationerne krævede store summer. En af årsagerne var, at såvel Fredericia, Vejle som Horsens lå tæt ved vandet, og da stationsområderne næsten lå i samme højde som vandstanden i bælt og fjord, krævede det en del opfyldning. For Vejles vedkommende bevirkede dette, at der måtte finde meget store opfyldninger sted. Man måtte her fylde op med ikke mindre end 1,25 meter jord. Jorden fik man fra andre steder på banen, hvor den var tilovers ved de talrige gennemskæringer, man måtte etablere. Da jorden var udlagt, gik man så igang med udgravningerne til hovedbygningens fundament. Først i en dybde af 3,5 m nåede man ned til fast bund, men hermed var vanskelighederne skam ikke overvundet. Der blev f.eks. brugt langt flere sten under jorden end til selve bygningen over jorden. Under arbejdet kæmpede man med at holde grundvandet væk fra selve udgravningen, et arbejde, der med den tids primitive hjælpemidler var meget besværligt. Arbejdet foregik med håndkraft, og skovl og trillebør var de vigtigste hjælpemidler. Meget snart begyndte man at lægge skinner, og i juni 1868 kom det første tog til Vejle. Det bestod udelukkende af godsvogne,

hvoraf de fleste var åbne. Men ikke desto mindre vakte det vild opsigt, og en stor skare af byens borgere var mødt op for at opleve det store øjeblik. Meget få af de tilstedeværende havde før set et tog.

Trods de store vanskeligheder arbejdet medførte, kunne man den 4. oktober samme år foretage indvielse af hele strækningen fra Fredericia til Århus. Den festlige indvielse blev dog skæmmet af, at Christian IX ikke deltog, hvad der ellers var kotyme ved slige lejligheder. Men i september 1869 indhentede kongen plus familie det forsømte, idet man da besøgte Vejle by. Efter at have beset stationen i Vejle fortsatte toget til Skyttehuset, hvor der blev holdt taler og spist en splendido middag i de smukt udsmykkede lokaler - det var den nye festsal, det foregik i.

Umiddelbart skulle man tro, at alle var glade for, at der nu var kommet en jernbane til byen. Dette var nu slet ikke tilfældet. F.eks. var smedene bange for, at de kom til at lide store tab, idet de frygtede for, at antallet af heste ville gå drastisk ned med det til følge, at der skulle bruges færre hestesko. Og vognmændene mente på deres side, at der ville blive mindre at køre med, fordi jernbanen ville "stjæle" godstransporten fra dem. At det modsatte nok ville blive tilfældet, nemlig at banen ville bevirke mere gods til byen og dermed mere at køre med for vognmændene, tænkte man ikke på. De der fremstillede hestevogne var også nervøse for at deres forretning ville blive ødelagt - og sådan kunne man blive ved. Men i sidste ende faldt brikkerne dog på plads, og de bange anelser blev gjort til skamme. Det var en helt anden fjende, der skulle slå disse erhverv ud, nemlig bilen, men det vidste man heldigvis ikke dengang.

Den første station strakte sig fra Vejle å mod syd i en længde af ca. 460 m. Hovedbygningens plads var omtrent den samme som vi finder i dag. Ud for hovedbygningen var anlagt en ca. 4 m bred perron. Selve stationen rådede over fire spor og længst mod øst - altså modsat hovedbygningen - var der opført et pakhuis. Alt i alt må det efter vor opfattelse i dag siges at være et ret så beskedent anlæg, men med datidens øjne virkede det imponerende og man syntes i byen, at det var et stort anlæg man havde fået. Hovedbygningen var ca. 23 m lang og 8,5 m bred. Fra gaden kom man ind i en forhal,



hvor også billetsalget lå. Bag dette var der et lille kontor samt ekspedition for rejsegods. Gik man fra forhallen til venstre kom man ind i 3. kl. ventesal. Gik man derimod til højre kom man ind i den kombinerede 1. og 2. kl. ventesal, hvor der efter tidens skik også var indrettet et mindre dameværelse. Adgangen til perronen - også efter tidens skik - foregik gennem ventesalene. Dette sidste forhold var dog ikke noget specielt for Vejles vedkommende, men noget man brugte på langt de fleste større stationer.

Kontoret og i det hele taget også de andre lokaler var snævre og mørke. Det var ikke meget lys man lod slippe ind gennem vinduerne, idet man foran dem havde ophængt draperede gardiner i mørke farver, og - som man brugte det dengang - ret så voluminøse. På 3. kl. var møblerne med hårde træsæder, mens der på den fine afdeling var polstrede sæder. Opvarmningen foregik udelukkende ved hjælp af store tromleformede kækkelovne.

Den allerførste station havde ingen restaurant, og det til trods for, at de fleste passagerer mødte op i særdeles god tid før togenes afgang. Publikum var nemlig vant til fra diligencens dage at møde op i god tid og de, der ikke havde brugt det befordringsmiddel før i tiden, fulgte de mere rejsevantes vaner. Inde i selve bygningen var der ikke noget toilet. Hvis man skulle træde af på naturens vegne, måtte man uden for. Op til bagvæggen af 1./2. kl. ventesal lå en separat tilbygning af træ?, hvortil der var adgang via perronen og ejendommeligt nok også fra gaden. Da der jo ikke fandtes toiletter i datidens tog, og disse forøvrigt holdt temmelig længe ved stationerne, kunne trængende rejsende stå af mens toget holdt og forrette det nødvendige i det forøvrigt ret store og rummelige udhus, der var forsynet med de absolut ikke luftfri tønder.

I det hele taget viser grundplanen en meget enkel opbygning af stationens faciliteter. Selve bygningen gav udtryk for det officielle, hvilket havde en afgjort betydning dengang. Det officielle prægede også de embedsmænd, som betjente publikum - men det var helt i tidens stil. Den moderne stations præg af forretning, der henvender sig til de rejsende for at sælge sin vare, præget af en åben og praktisk indretning, savnede man helt og holdent i de "gode" gamle dage.

Jeg nævnte før, at man rå-



På dette dårlige foto kan man se vejen hen over stationen med bommene.



dede over fire spor. Heraf var det ene selvfølgelig hovedsporet. Desuden var der så et krydsningsspor, et depotspor og et læssepor og i forbindelse med sidstnævnte var der anlagt en 100 m lang læssevej. Her lå - nord for denne vej og øst for hovedbygningen - varehuset. Dette dækkede et areal på næsten 30 m². Bygningen var ret lang, ca. 10,6 m, men til gengæld temmelig smal, ca. 2,8 m. Noget over halvdelen var beregnet for banen, mens resten var forbeholdt toldvæsnet. Man rådede også over en enderampe samt en rampe for kvæg, og i tilknytning til sidstnævnte var der opført folde til dyrene.

Syd for hovedbygningen havde man opført et posthus og igen syd for dette var vandtårnet placeret. Sporlængden var ialt på 2.200 m og der var 15

sporskifter. I alt rådede man over et areal på 20.400 m². Mens stationsbygningen var i én etage var til gengæld den ca. 12 x 10,5 m store bygning for postvæsnet opført i to etager. Gavlene vendte henholdsvis ud mod perron og mod gade. Stueetagens syv lokaler rådede postvæsnet over, men førstesalen var stillet til rådighed for banen, idet man her havde indrettet en 4-værelses lejlighed for stationsforstanderen, eller rettere stationsinspektøren, som han kaldtes dengang. På førstesalen var desuden indrettet et separat værelse, hvis anvendelse var beregnet for banens direktør, når han besøgte stationen. Her kunne han også overnatte i påkommende tilfælde. I det store og hele så den første station i Vejle ud som her beskrevet, og jeg håber,

at læseren har fået et indtryk af de beskedne forhold, der prægede anlægget.

De små forhold kan også belyses ved at der kun var ansat 14 på stationen, nemlig 5 kontorfolk og 9 ved pakhus og læseplads. Forøvrigt var Reinholdt Jensen Vejle stations første stationsinspektør. Navnet siger måske ikke ret meget for dem, der ikke tilhører jernbanefolkenes kreds, men han har efterladt sig et varigt minde, idet det var ham, der i 1873 oprettede den stadig eksisterende "Vejlekaske" - en hjælpekaske, som mange jernbanemænd også i dag er medlem af.

Den første køreplan omfattede tre daglige togpar, som alle havde ca. 10 minutters ophold i Vejle. Man var forøvrigt godt tre timer om at køre den ca. 110 km lange tur fra Fredericia til Århus og omvendt, hvilket med ophold på stationerne undervejs svarede til en gennemsnitshastighed på 35 km/h. Jeg synes det er en helt god præstation at klare turen på den tid, især når man tager den tids trækraft og øvrige materiel i betragtning. I dag er et tog ca. 1 time og 10-15 minutter om turen, hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på ca. 87 km/h, og så er turen endda i dag blevet lidt kortere end den var oprindeligt.

Som tidligere nævnt var der tale om en lille station målt med vor målestok. Det viste sig da også snart, at den var alt for lille til at kunne bestrive den hastigt voksende trafik. Banen blev brugt langt mere end selv de dristigste forventninger havde turdet håbe. For Vejles vedkommende blev der hurtigt tale om pladsmangel både med hensyn til persontrafikken og ikke mindst godstrafikken. Alligevel gik der dog nogle år før man blev nødt til at udvide og ændre på stationsforholdene. Da godsmængden steg så betydeligt med den forøgede trafik, blev man nødsaget til at bygge varehuset om for at få plads til den øgede mængde gods. Som tidligere nævnt var varehusets bredde kun ca. 2,8 m, så det var vel ret naturligt, at man ændrede på dette mål. Ikke mindre end 7,5 m lagde man til i bredden, hvilket jo vil sige, at dette hus på det nærmeste blev kvadratisk.

Kontorerne kunne slet ikke honorere de krav, den øgede trafik stillede, så disse måtte også udvides. Denne udvidelse blev så foretaget i årene 1876/77 ved at inddrage 3. kl. ventesal til kontorer. Af gode grunde kunne man ikke undvæ-

re en ventesal for de rejsende på denne klasse, og derfor tog man tyrene ved hornene og udvidede hele stationen med en tilbygning på ca. 10 x 7 m opført i bindingsværk.

Men allerede i 1886 var den gal igen, så man byggede et fag til den oprindelige tilbygning. Dette nye skud på stammen kom til af hensyn til toldvæsnet, der her fik et længe ønsket nyt lokale. Dog blev der i den samme tilbygning indrettet et lokale mere som kom til at huse en længe ønsket restaurant. Noget tyder på, at der engang før 1886 er kommet en restauratør til stationen. Søgningen til dennes forretning har uden tvivl været temmelig stor. Oprindeligt har der nok kun været en buffet til rådighed, men det viste sig altså hurtigt at være for lidt og derfor kom der et selvstændigt lokale til ved udvidelsen i 1886. Nu har det selvfølgelig ikke været for restauratørens blå øjnes skyld, at det nye lokale kom til, men banen har indset, at hensynet til publikum talte nok så meget. Det har nemlig ikke været lige behageligt for ikke-tørstende sjæle at have et udskænkingssted i selve ventesalen.

Men også udenfor skete der udvidelser. I 1881 fik man en drejeskive, så også lokomotiverne kunne vendes her i Vejle. Få år efter bevirkede den øgede godstrafik, at det blev nødvendigt at anlægge et læssespor yderligere. Længden af dette blev omkring 200 m. I slutningen af århundredet, hvor trafikken steg helt overvældende, måtte man skride til at udvide stationspladsen ganske betydeligt. Der var efterhånden kommet 7 spor foran selve stationsbygningen. Lassevejen blev fordoblet, hvilket igen bevirkede, at det gamle pakhus måtte flyttes. Det kom nu over på den samme side som hovedbygningen men kom til at ligge syd for denne. Samtidig blev broen, der førte banen over Vejle å, ombygget og udvidet, så den kunne klare et dobbeltspor. Også andre gøremål fandt sted på stationen. Hovedperronen blev gjort 1,5 m bredere; den var nu 5,4 m bred, så der blev bedre plads til den forøgede passagemængde. Tilførslen af levende dyr steg betydeligt, og det blev at den grund nødvendigt at flytte og udvide folde og kvægramper. Efterhånden havde man en sporlængde på 5.000 m og 32 sporskifter. Der var faktisk sket en fordobling af anlægget i forhold til det man startede med i 1867. Som man kan forstå var en travl og

god udvikling i gang, og det kan jo kun fryde enhver jernbaneven.

Det var altså gode tider for Vejle station, men også for den anden transportgren gik det bedre og bedre, nemlig skibsfarten og dermed handelen på havnen. Flere gange måtte man udvide havneområdet og af den grund anlagde man en havnebane med en sporlængde på ikke mindre end 8,6 km.

Der blev også anlagt et andet spor, nemlig forbindelsessporet fra den nuværende station og op - eller ned - hvad man nu vil sige, til den nyanlagte Vejle Nord station. Ved hjælp af dette nye 700 m lange spor var der skabt forbindelse fra hovedlinien og til den nye Vejle-Give Jernbane. Denne bane blev forøvrigt sat i drift den 2. august 1894.

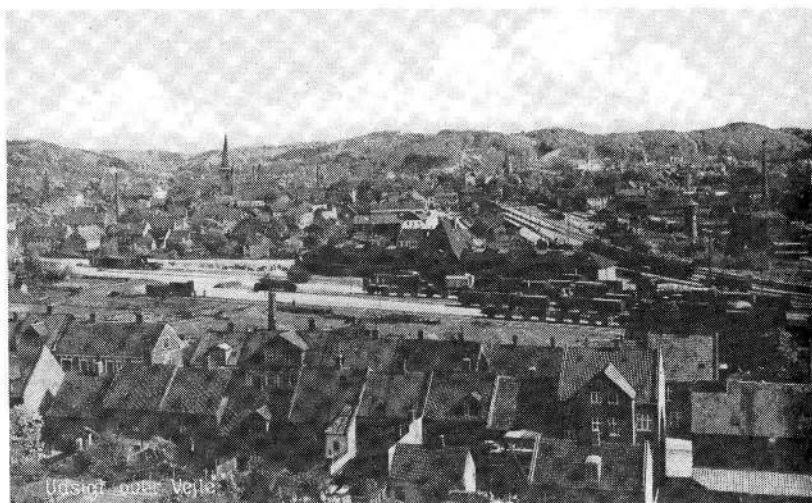
Vejles 2. banegård som man altså nu kaldte Vejle N blev opført i årene 1893/94 og fik godt 90 års levetid - den blev nedrevet i 1984. Hovedbygningen havde et grundareal på 24 x 8 m og var hovedsæde for den nye privatbane. Stationsarealet havde en længde på 360 meter og var forsynet med et hovedspor, et depotspor og et læssespor. Desuden blev der bygget en lokomotivremise med plads til 2 lokomotiver. I alt rådede man over 1250 m spor og 9 sporskifter. Allerede i 1896/97 blev stationen udvidet med 920 m spor, 10 sporskifter og en drejeskive. Anledningen til denne udvidelse var at en ny privatbane åbnede, nemlig Vejle-Vandel.

Men vi vender tilbage til den oprindelige Vejle station, som i denne periode fik klistret et H til stationsnavnet for ikke at blive forvekslet med den ny tilkomne station for Vejle-Give banen. Trods de før omtalte udvidelser og forbedringer kunne det ikke bortforklares, at den oprindelige stationsbygning efterhånden var blevet håbløst for lille. Der var ingen vej udenom en radikal ombygning - ikke lapperier - og udvidelse var uomgængelig nødvendig og her kom posthuset til at spille en afgørende rolle. Arkitekten for den ombygning, man havde besluttet, var Th. Arboe. Han fik den ganske geniale ide at gøre postbygningen til midtpunkt i det nye byggeri. Den eksisterende stationsbygning blev sammenbygget med posthuset og mod syd byggede man en ny fløj af samme størrelse og udseende som den gamle oprindelige station mod nord. Herved blev posthuset, der jo havde gavl mod bane og gade midtpunkt i den "nye" hovedbyg-

ning. Hele dette anlæg svarer ganske til det vi kan se i dag. Som erstatning for det gamle posthus byggede man mod nord et helt nyt posthus og ved samme lejlighed fik man også gjort plads til telegrafvæsnet her. Alt dette skete i 1897. Hvis vi springer tilbage til 1890, bør det vel nævnes, at stationspladsen da havde fået et "make-up". Det havde ikke altid været lige behageligt at komme til eller fra stationen på "landsiden". I regnvejr og når det var snesjap var pladsen foran stationen nærmest et ufremkommeligt ælte, og det var ikke helt pæne ord, der lød fra de mere eller tilsmudsede personer, som havde ærinde på stationen. Det var derfor et stort fremskridt at byen i 1894 lod banegårdspladsen brølægge.

Efter den før omtalte ændring af stationen blev der selvfølgelig også foretaget diverse moderniseringer indvendig i bygningen. En væsentlig nyskabelse var, at der nu var direkte adgang fra forhallen og ud til perronerne, man skulle altså ikke længere gennem ventesal og restauration for at komme til og fra togene. I det hele taget blev lokaleforholdene for såvel rejsende som for de ansatte på stationen i betydelig grad forbedret. Dog bibeholdt man stadig fælles ventesal for 1. og 2. kl. rejsende, og ligeledes bibeholdt man det værelse, man havde indrettet til brug for det svage køn, stadig i forbindelse med den "fine" ventesal. Fra selve bygningen er der nu adgang til toiletterne således at man ikke længere skal en tur udenfor for at komme indenfor i aftrædelsesrummene, og nu får minsandten stationsforstanderen sit eget kontor. Det øvrige personale fik som tidligere nævnt også bedre arbejdsforhold, bedre plads og bedre opholdsrum, men det var også nødvendigt, da personalestyrken gennem årene var steget betydeligt.

I næsten en snes år var de ændringer og udvidelser der havde fundet sted tilstrækkelige til at klare situationen. Den "ansigtsløftning" stationen havde gennemgået i slutningen af det forrige århundrede bevirkede, at det kun var meget få og små arbejder, der fandt sted i Vejle. Vi skal helt frem til 1914 før der igen rigtig sker noget. I oktober 1914 blev Vejle-Give jernbane overtaget af staten, og samtidig var denne bane blevet forlænget fra Give til Herning - i januar samme år. Af den grund blev det nødvendigt at foretage visse justeringer på Vejle H. Statsbanerne



ønskede at kunne indføre en bedre direkte forbindelse fra hovedstationen, altså fra den oprindelige hovedstrækning til Herning. Derfor blev det nødvendigt at udvide Vejle N. Sporarealet blev her udvidet og kom nu til at omfatte ca. 5.300 meter løbende spor og 34 spor-skifter og samtidig blev den gamle remise udvidet. Også Vandelbanens remise og samme banes værksteder fik ved samme lejlighed også en udvidelse. Sidstnævnte var nødvendiggjort af, at privatbanen var blevet forlænget til Grindsted i maj 1914. Disse udvidelser bevirkede, at Vejle N nu havde fem gange mere sporareal end ved åbningen. Samtidig blev forbindelsessporet mellem de to stationer omlagt. På Vejle H bevirkede alt dette, at man blev nødt til at indrette en ny perron for tog mod Herning. Denne kom til at ligge nord for havnesporet. Af hensyn til udvekslingen af godsvogne blev der anlagt et par nye spor. Herefter kunne trafikken udgå direkte fra Vejle H til Herning. For DSB's vedkommende bliver Vejle N altså nu på det nærmeste en gennemgangsstation. Men for Vandelbanens vedkommende var den jo ret så vigtig, idet det jo var denne banes udgangsstation. Man havde især lagt vægt på, at de rejsende ikke længere skulle transportere sig selv og deres bagage mellem de to stationer. Forbindelsessporet må altså oprindeligt kun have været beregnet til udveksling af godsvogne mellem Vejle H og Vejle N.

De snævre forhold mod øst, der forhindrede en radikal udvidelse, bevirkede at man var nødt til at flytte godsområdet. Den forøgede trafik på Herning-banen gjorde heller ikke forholdene bedre. I 1914-18 flyttede man så hele godsbanegården til det område, som kendes i dag.

Det blev på sydsiden af Vejle å og øst for Søndergade man anlagde det nye godsområde. Et nyt pakhus blev bygget og det blev en del større end det gamle, idet det dækkede et areal på 1170 m² (100 x 11,7 m). I forhold til det gamle pakhus svarede det til en forøgelse på fire gange. Samtidig blev det selvfølgelig nødvendigt at anlægge nye læsseveje og nye tilkørselsforhold. Arealet på det nye godsområde var ca. 30.000 m² med godt og vel 2 km spor. Det gamle pakhus - altså nr. 2 i rækken - blev dog ikke revet ned, men fandt anvendelse som "blandet landhandel": diverse kontorer, rum for toldvæsnet og deres gods og diverse opholdsrum for stations- og togpersonalet. Som noget helt nyt blev der i samme bygning indrettet et presenningtørreri og samtidig oprettede man et lager af reservepresenninger for Fyn og Jylland. Der blev også plads til en lejlighed for stationens førstestoktrollør.

I samme periode blev personbanegården også udvidet. Man gjorde nemlig plads til det kommende 2. spor på den jyske længdebane, ialt 1400 m.

Igen pillede man ved hovedbygningens indretning. En mindre udvidelse fandt sted i området omkring vestibulen og kontorer og opholdsrum for personalet krævede en del ombygning, da disse faciliteter ikke længere var tidssvarende. For publikums bekvemmelighed lod man opføre en helt ny toiletbygning - man kunne simpelt hen ikke længere tillade sig at byde de rejsende på toiletforhold, der stammede fra før århundredskiftet.

Den forøgede trafik generede de gode borgere i Vejle en hel del. Flere overkørsler, som var dækket af bomme, havde en livlig trafik af både gående og kørende. Der havde været en



del kritik af disse forhold, og man ankede især over de lange ventetider, når et tog skulle passere, og da der i løbet af dagen var adskillige af disse, gik bommene ustandselig op og ned. Det sted, hvor det var mest galt fat var ved Havnegade. Mange havde ærinde til havnen og lange køer opstod flere gange om dagen, når trafikken måtte stoppe op for at vente på tog. DSB bøjede efterhånden for kendsgerningerne, og for at bøde lidt på miseren blev der opført en gangbro over stationspladsen, men det var jo af let forståelige grunde kun en lettelse for den gående trafik. Dette byggeri fandt sted i 1916. Samtidig kunne de fodgængere, der havde god tid, stoppe op og betragte jernbanetrafikken ovenfra. Herfra kunne man også se, at stationens mellemplads var blevet udvidet - forøvrigt på samme tidspunkt, hvor gangbroen blev til. Desuden fik man i småtingsafdelingen en vogndrejeskive og læssevejen fik hvad DSB kalder "chaussering".

Det bør vel i forbifarten nævnes, at Vejle H både med hensyn til person- og godstrafikken var blandt de bedste stationer i landet, og stationsforstanderen af den grund hørte til de høje lønklasser på det nærmeste lig med Horsens. Og lad os så tage en oprensning af de små og store ting, der bliver foretaget på stationen i de nærmeste år inden det helt store finder sted. I 1918 udvidelse af kulgården, i 1920 udvidelse af havnebanen og i samme år en ny bro for vej-

færdsel i stationens sydende og i forbindelse med ibrugtagningen af dobbeltsporet Vejle-Daugaard sikring af nye togveje i 1923, der igen bevirkede, at sikringsanlægget måtte bygges om. Som det kan forstås sker der hele tiden noget på Vejle H.

Det var ikke alene på stationen der skete noget af hensyn til den stigende trafik, og så havnen fik sin part af stigningen i form af en hurtigt voksende godsmængde. I den anledning var det nødvendigt at udføre og anlægge nye havnespor i forbindelse med en ret stor udvidelse af havnefaciliteterne. Man havde nu 6 km spor til rådighed her med 37 sporskifter. Det går altså fint med banerne i Vejle. Men den øgede trafik skabte også gener, idet de mange overkørsler i niveau var til stor hindring og irritation for vejfærdslen og samtidig opstod der gang på gang farlige situationer, når køretøjer forsøgte at smutte over i sidste sekund inden bommene gik ned i et farligt forsøg på at undgå ventetiden. Man havde overkørsler ved Havnegade, Vissinggade, Strandgade og Ørstedsgade.

Nu skal bilerne ikke have skyld for alt, for i 1921 var der dog endnu ikke så mange af dem; men de er ved at stikke "næsen" frem og alle tegn i sol og måne tyder på, at de er kommet for at blive - og det slår jo godt nok også til. Men vi vender tilbage til året 1921. Allerede på så tidligt et tidspunkt fører Vejle kommune og statsbanerne de endelige for-

handlinger om en ændring af banegårdsforholdene. Disse forhandlinger har stået på i nogle år, men endelig i 1921 bliver man enige om en fælles overenskomst om dette for byen og for den sags skyld også statsbanerne vigtige spørgsmål.

At Vejle kommune er gået så stærkt ind i forhandlingerne skyldes, at utallige klager var fremkommet fordi forbindelsen mellem havnens industrikvarterer på den ene side og den øvrige by på den anden side af banen efterhånden var blevet ganske utålelige efterhånden som trafikken var steget. Værst var det ved Havnegadeoverskæringen, hvor den kørende trafik til og fra havnen skulle passere ikke mindre en otte hoved- og depotspor. Men glemmes må det ikke, at stedet var lige så utåleligt for statsbanerne, der måtte udføre rangering over vejen på dette sted og hver gang skulle bommene sænkes, når et rangertræk skulle lave sine manøvrer - det var ikke altid lige kønne ord, der lød til rangerpersonalet, der dog ikke var skyld i forholdene. Desuden skulle bommene jo også sænkes, når de ordinære tog skulle passere. De ordinære tog var efterhånden blevet så lange - ihvertfald godstogene, at man måtte dele togstammen, således at vejen til havnen kunne holdes fri. En anden gene for DSB var den uheldige placering af depot- og rangerspor øst for hovedsporene og den mod vest og syd placerede godsbanegård. Disse forhold bevirkede, at man ustandselig måtte rangere tværs over hovedsporene.

Af ovennævnte grunde blev by og bane enige om et projekt hvor man skulle løfte banen ikke mindre end tre meter. Gennemførelsen af dette medførte, at DSB radikalt kunne omlægge sporene og at Vejle by via en underføring ved Havnegade kunne slippe af med den meget generende overskæring. Det skal bemærkes, at man i overenskomsten mellem Vejle kommune og statsbanerne ikke havde taget forbindelsen mellem Vejle H og Vejle N med, nemlig den, hvor dette baneafsnit blev båret af en bro. Dette arrangement kom først med omkring 1930, men herom senere.

Anlægget blev approberet i juli 1925, og var bestemt til at være færdigt i oktober 1935. Imidlertid kom arbejdet først på finansloven i 1929, men det var dog startet to år forinden. På grund af den store arbejdsløshed i slutningen af 1920'erne fik man en særbevilling og af den grund kunne der ansættes

en del arbejdsløse, som kunne "tyvstarte" på arbejdet før end der egentlig var bevilget penge til det. Det var hovedsagelig jordarbejdet, selvfølgelig, man begyndte med, og det var i den sydlige ende af stationen man gik i gang.

Man kunne uden videre tro, at udgifterne ved ændringen af Vejle station skulle specificeres under "udvidelse af bestående jernbaneanlæg", men dette var nu ikke tilfældet. Man må have betragtet arbejdet som værende så radikalt og omfattende, at det var mere rimeligt, at det blev kontoført under "nye statsbaneanlæg". Da man startede det omfattende arbejde blev der det første år brugt godt 31.000 kr. Efter tidens forhold en ganske pæn sum penge, men ses dette beløb i relation til de samlede udgifter det år til nye statsbaneanlæg, svarer det dog kun til omtrent 1/300 af de bevilgede beløb. Samtidig med jordarbejdet foretog man også en udvidelse af stationens sidespor.

I det efterfølgende år brugte man det dobbelte beløb på arbejdet og ejendommeligt nok blev der i finansåret 1928/29 kun brugt ca. 1.900 kr., hvilket tyder på, at arbejdet i dette år på det nærmeste helt har ligget stille. Forøvrigt når vi nu taler om penge, havde man anslået hele udgiften til det nye anlæg til omtrent fire millioner kroner.

I det efterfølgende driftsår kom der rigtig gang i arbejdet og udgiftskontoen sneg sig helt op på næsten 370.000 kr. Som altid når så stort et arbejde finder sted, virkede byggepladsen ret så uoverskuelig med en masse jordbunker lagt tilsyneladende tilfældigt rundt omkring. Selvfølgelig var der en plan for arbejdet, det var kun for de ukyndige, at arbejdspladsen virkede så planløs, og alt skred programmæssigt frem.

For at gennemføre projektet var det nødvendigt at omlægge havnebanen. Det var også nødvendigt at bygge en ny bro over Sønderå. Disse to arbejder kunne udføres uden at den daglige trafik blev generet, hvilket var en af årsagerne til at man startede arbejdet på disse to projekter først - i begyndelsen af 1929. For at den planlagte opfyldning af stationsterrænet kunne starte, var det nødvendigt at flytte en del af banens anlæg og midlertidigt anbringe dem et andet sted. Ligeledes i 1929 flyttedes diverse ramper, folde for kreaturer, vognvaskepladsen samt kolonne- og depotbygningen til godsbanegårdens område, hvor man i

forvejen også midlertidigt havde anbragt visse ranger- og depotspor.

I slutningen af finansåret, altså i det tidlige forår 1930, gik man igang med at fjerne hele den østre halvdel af spornettet, et arbejde der blev færdigt inden maj. I samme moment fjernede man også diverse bygninger i området, der stod i vejen for arbejdets udførelse. Både publikum, men ikke mindst banens personale kom nu for alvor til at mærke generne ved det igangværende arbejde. Perronerne blev trukket så meget som muligt over mod hovedbygningen, hvilket kun kunne lade sig gøre ved helt at fjerne en perron, og dette skridt gjorde jo ikke trængslen mindre.

Mens arbejdet stod på ude på pladsen, foretog man indføring af de nye sikrings- og signalanlæg i det gamle apparatur, og samtidig blev dele af dette ombygget. En mindre forbedring fandt samtidig sted med hensyn til lokomotivernes vandforsyning, der i et stykke tid havde været ret så dårlig, så der skete altså noget på mange fronter. - Og så er vi færdige med driftsåret 1929/30.

I det efterfølgende driftsår løftede man så hele det østre afsnit af stationsområdet og samtidig gik man igang med at udføre dele af den projekterede perrontunnel. Det var også nødvendigt at ændre stationens såkaldte havnespor samtidig med at man benyttede lejligheden til også at foretage justeringer af sporforløbene i havnen.

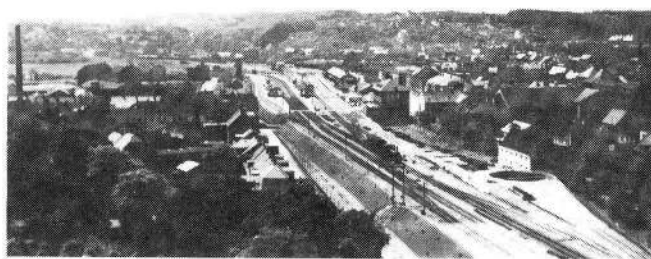
Efterhånden som man fik løftet den østre del af stationen lagde man trafikken op på det nye område, mens man samtidig ihærdigt gik igang med arbejdet på visse dele af det vestre område. Her var det først og fremmest jordarbejder med tilhørende broanlæg man koncentrerede sig om, således at det blev muligt at gøre alle perroner færdige i efteråret 1932. Igen var det nødvendigt at foretage ændringer på sikringsanlægget, et arbejde, der nøje fulgte de enkelte afsnits færdiggørelse.

Ved samme lejlighed fik Vejle N sit sikringsanlæg fornyet. En af årsagerne hertil var det, der skete i 1930, med hensyn til forbindelsessporet fra Vejle H til ovennævnte station. I efteråret 1930 henvendte Kgl. Dansk Automobilklub sig til amtets vejkrædsnedsudvalg. Man anmodede om at få nedlagt Nørrebrogadeoverskæringen, der ligesom de øvrige skæringer med banen lå i niveau. Forslaget faldt i god jord, og de efterfølgende forhandlinger bevirke-

de, at DSB foretog diverse undersøgelser, der endte med et forslag til løsning af problemerne. Dette forslag gik ud på at flytte forbindelsesbanen op på en ca. 400 m lang brokonstruktion mellem Strandgade, Nørrebrogade og den tæt ved Vejle N liggende Skovgade. Af de samlede udgifter til et sådant projekt skulle Vejle by betale lidt under 1/7, mens DSB skulle betale lidt over 1/7. Når DSB skulle være med til at betale skyldtes det, at man mente, at statsbanerne ville opnå temmelig store besparelser fremover ved at sådant anlæg, for eksempel på lønninger til personale ved bommene, selve driften m.v. Resten af udgifterne skulle staten så afholde. I alt var projektet anslået til at ville koste 425.000 kr. Når man foreslog en broforbindelse var årsagen de fordele et sådant projekt ville give; bl.a. ville man undgå generne ved at skulle anlægge en dæmning af jord, der nødvendigvis ville betyde, at der måtte foretages store omkostningskrævende ekspropriationer. Sådanne ville også bevirke gener og værdiforringelser af de grunde og ejendomme, der lå lige op til dæmningen. Ved en sådan dæmning ville det også være nødvendigt at opføre støttemure på grund af den begrænsede plads og omkostningerne hertil ville blive meget betydelige. Hertil kom at det i forbindelse med jord- og støbearbejderne ville være nødvendigt at afbryde færdslen i kortere eller længere tid i de tilstødende gader. Alle parter var enige om at statsbanernes forslag var det bedste og af den grund blev det også vedtaget. Et andet ikke helt uvæsentligt punkt var, at stigningsforholdene for banen blev meget gunstige ved en sådan broforbindelse.

Da detailprojekteringen fandt sted viste det sig desværre, at bundforholdene på stedet var mildest talt elendige.

Af den grund var man klar over, at det blev nødvendigt at foretage en omfattende pilotering, som gav visse problemer. Nok skulle der funderes, men af hensyn til de omkringliggende huse, som for adskilliges vedkommende var temmelig gamle og ikke alt for solide, var det ikke ligegyldigt, hvordan piloteringen fandt sted. Hvis man ikke tog passende forholdsregler risikerede man, at husene ville revne og tage betydelig skade, når nedramningen af pæle fandt sted. Også dette problem blev løst ved hjælp af en helt ny metode. Det vil dog her være for omfattende



og måske også for teknisk nærmere at komme ind på denne del af arbejdet.

Funderingsarbejdet blev udbudt i foråret 1932 og var så tidligt færdigt, at man i januar 1933 kunne udbyde selve konstruktionen af broanlægget. Man må sige, at arbejdet, der endda var temmelig omfattende, gik hurtigt - så hurtigt, at allerede i november samme år kunne det første tog passere det nye anlæg. Hele arbejdet var så fint udført, at man kun i meget korte perioder måtte lukke Strandgade, mens Nørrebrogade var åben for trafik i hele byggeperioden. Langt om længe var man sluppet af med de meget generende niveauskæringer og både vejfærdslen og jernbanen var yderst tilfreds.

Ejendommeligt nok fik VVGJ kun lidt glæde af det nye anlæg. Selvfølgelig blev de godsvogne, der skulle fra og til banen fra Vejle H ført denne vej - men med DSB's rangermaskiner. Først ved sommerkøreplanens ikrafttræden i 1955 blev enkelte af VVGJ's skinnebusser ført igennem til Vejle H, til stor glæde for de rejsende, der skulle videre over denne station - man undgik nu at skulle skifte en ekstra gang på det forholdsvis korte stykke. Allerede det samme år kunne man fejre rejsende nr. 5.000 på denne strækning transporteret af privatbanen.

Vi vender tilbage til Vejle H. Man manglede nu kun at hæve denne stations nordende og mens dette arbejde stod på, måtte man i perioder lade togfærdslen nordpå foregå ad ét spor eller rettere som enkeltsporet bane. Dette spor var hævet så det lå i samme højde som perronsporene. I december 1933 var arbejdet i nordenden næsten færdigt, og man kunne igen benytte dobbeltspor. De sidste og ikke de mindste ændringer af signal- og sikringsanlæggene fandt nu sted og i løbet af 1934 kunne trafikken på det nærmeste passere Vejle H uden at blive forsinket.

Mange småarbejder fandt dog stadig sted fremover. Bl.a. var man flere steder ret generet af jordsætninger og først i driftsåret 1937/38 var alt færdigt. Også på selve stationen

De 3 nederste foto lå i SIGNAL-POSTENS arkiv under Vejle, men så er alt også sagt. Der er ingen tekst på bagsiden, og jeg har ulukkeligvis glemt, hvordan de er kommet i SP's arkiv. Jeg beder indsenderen om forladelse! De øvrige illustrationer i denne artikel stammer fra arkiv J.G.

skete der en del ændringer især indendørs. Restaurationsforholdene havde været temmelig rodede, idet disse faciliteter efterhånden var blevet spredt mere eller mindre ud over stationen. Hele restaurationsområdet samlede man nu i den sydlige ende af bygningen. Samtidig blev forhallen udvidet, så det blev muligt at få rimelige adgangsforhold til den nye perontunnel. Til ændringen af stationen havde man efterhånden brugt næsten 3 mill. kr., så beregningen af de anslåede udgifter blev holdt helt fint.

Da hele den store "nybygning" på Vejle H på det nærmeste var færdig, fik Vejle N kærligheden at føle, idet denne station fra 1936 til 1946 blev lagt under Vejle H. Netop i 1936 gik den hidtidige stationsforstander på Vejle N af, men der kom ingen ny stationsforstander. I stedet blev der ansat en overtrafikassistent, som blev tjenstgørende som stationsleder. I 1946 blev han forfremmet til kontrollør og i 1950 blev den samme person udnævnt til stationsforstander. Et ret ejendommeligt forløb, at samme mand på samme station går gennem alle graderne:

Der er ingen tvivl om, at DSB allerede i 1936 ønskede at nedlægge stationen så snart det var muligt. At Vejle N i ti år hørte under Vejle H kan forstås af, at det "kun" var en stationsleder, der styrede stationen i denne periode, men da han i 1946 blev forfremmet kunne denne ordning ikke længere bibeholdes - vel af fagforeningsgrunde - og Vejle N blev igen en selvstændig station. I 1960 tog stationsforstanderen sin afsked, og så var det sket med Vejle N. I det samme år blev stationen nedrykket til trinbræt og ophørte med at være en egentlig togfølgestation. I 1957 havde VVGJ "lukket sine øjne" og spornettet blev hastigt reduceret. Senere blev trinbrættet helt nedlagt. Da jeg i december 1983 så Vejle N for sidste gang, var den mildest talt en skændsel. Hvis man ikke vidste bedre skulle man tro at fjenden havde raseret den. Ikke et helt vindue og på det nærmeste lig en ruin. Intet sidespor, kun det gennemgående hovedspor. Man havde svært ved at forstå, at der her engang havde rørt sig et pulserende liv. Kun godt at den helt forsvandt i begyndelsen af 1984.

Efter de store ændringer af Vejle, går der en rum tid før der igen foretages nye arbejder på stationen. Selvfølgelig foretages der de nødvendige vedligeholdelsesarbejder på såvel

station som ude på terrænet. Vi skal faktisk frem til 1946 før der sker lidt igen. På pakhuset havde man hidtil leveret gods til forsendelse ind i den ene ende af bygningen, mens gods der skulle afhentes, blev udleveret i den modsatte ende. Nu delte man pakhuset på langs, således at ankomende gods blev indleveret på den nordlige side og på den modsatte side - altså mod syd - udleverede man gods. Portene blev samtidig forsynet med numrene 1 til 8. Fragtbrevene blev nu forsynet med et nummer, der svarede til den port, hvor det skulle udleveres, hvilket sparede kunderne for ikke så lidt tid. Ved indleveringssiden havde man forsynet portene med strækningsbetegnelser, så det blev nemt at se, hvor man skulle indlevere sine pakker. Systemet kom til at virke ret effektivt, for man havde samtidig udsendt en folder til samtlige virksomheder i byen, og i den havde man givet alle stationerne i landet et nummer, der svarede til det portnummer, hvor vedkommende gods skulle behandles. Omtrent på samme tidspunkt fik pakhuset et nyt og stærkere gulv, så det blev muligt at køre med truck inde i selve hallen.

Også rutebilerne havde forlængst holdt deres indtog i byen, men det var nu blevet nødvendigt på grund af det stigende antal biler, at opføre en værkstedsbygning for disse køretøjer. Arbejdet blev påbegyndt i 1951 og var færdigt året efter. Da dette arbejde var færdigt startede man på et nyt garageanlæg beregnet for 3 lastbiler og 4 rutebiler.

Ombygningen af den østjyske længdebane med henblik på forøget mulighed for større hastigheder var så småt begyndt og bevirkede selvfølgelig en ikke helt lille aktivitet på denne strækning. I forbindelse med ovennævnte kunne Vejle i juni 1965 tage et nyt elektrisk sikringsanlæg i brug, og det gjorde det også muligt fra april 1966 at styre strækningen fra Vejle til Børkop fuldautomatisk.

I juli 1968 afsluttedes en mindre modernisering af stationskontorerne, der blev omdannet til den mere moderne åbne type, hvilket fik en avis til at bemærke, at det blandt andet ville bevirke, at de rejssende ikke mere fik fingrene i klemme i de gammeldags billetromler!

I det samme år indrettede DSB en midlertidig central for fjernstyring, der skulle gøre det muligt at fjernstyre strækningen fra Vejle til Århus ad

åre, idet man agtede at starte spormoderniseringen fra Vejle og så arbejde sig gradvis nordpå. Dette bevirkede dog at man i 1970 foreløbig kunne fjernstyre strækningen Vejle-Hedensted, men de egentlige planer gik dog ud på at hele strækningen Fredericia-Århus skulle fjernstyres fra førstnævnte station.

Hvad rangerede man med i Vejle. Igennem flere år havde man til rådighed en F-maskine og en HS-maskine. I perioder to F'ere. I slutningen af 1950 ebbede det også ud med dampen i Vejle, og i overgangsperioden inden dampen helt forsvandt havde man kun én F, suppleret med en rangertraktor. Engang i slutningen af 1959 forsvandt dampen for stedse, og al rangering blev helt og holdent overtaget af motorkøretøjerne. Den sidste F, der sendte røgskyer til vejrs, var nr. 444, der efter endt tjeneste i Vejle fik arbejde i Esbjerg.

Til sidst et lidt mere muntert indslag fra Vejle N, hvor følgende episode fandt sted omkring 1930. Bommene var sænket og de vejfarende stoppede op for at afvente togets passage. Til de ventendes store overraskelse så de imidlertid, da tidens fylde kom, ikke et tog, men derimod en stor og temmelig vild tyr i ikke helt ringe fart passere overskæringen, og fortsatte videre ud ad banen! Så gik bommene til vejrs igen og trafikken kunne atter passere. Der var dog flere af trafikanterne, der var temmelig længe om at komme igang igen, idet det varede lidt, før overraskelsen havde sat sig. Årsagen til det noget uventede intermezzo fik man senere forklaringen på. Tyren var stukket af fra eksportstaldene og flugten var altså foregået ud ad banelinien. Da man blev klar over situationen, havde man sporenstregts ringet til ledvogteren og bedt ham om at sænke bommene, så man på den måde kunne holde tyren inde på banelinien, hvor der heldigvis ikke ventedes tog. Samtidig kunne det forhindres, at tyren skiftede flugtvej til landevejen, hvor den uden tvivl kunne forårsage ulykker. Til kaldt mandskab fangede senere dyret i Vejle å.

Det er ikke meget nyt man hører om Vejle i den sidste snes år, men intet nyt er som bekendt godt nyt, så lad os slutte dette overblik over en jysk købstadsstation her.

Klubnyt

MOROP-kongres i Linz, Østrig

Kongressen blev i 1984 holdt i Linz i Østrig i dagene den 9. til 15. september.

Der var ialt 243 deltagere fra 15 lande. Fra Danmark var vi 3 deltagere: James Steffensen (der er æresmedlem af MOROP og en af grundlæggerne) deltog som tilhører i det ledende udvalg. Kjeld Kristensen fra Højby S var anmeldt som almindelig deltager og Ib Damm fra Tingbjerg Modeljernbaneklub deltog i det tekniske udvalg.

Vi ankom om lørdagen og blev på Linz Hauptbahnhof betjent af det østrigske VOEMEC (Verband Österreichischer Model Eisenbahn Clubs) i en opstillet personvogn, der var indrettet som kongresbureau. Her fik vi udleveret diverse dokumentation, billetter og anvist hotel.

Kongressen blev holdt på Sommerhotel, hvor også de fleste deltagere var indlogeret. Hotellet er helt nyt og er indrettet som studenterhjem med fine sanitære forhold i alle værelser.

De ledende (LA) og tekniske (TA) møder blev holdt på universitetet, der kun lå 10 min. gang fra hotellet.

Om søndagen den 9. blev der samtidig med at vi holdt møder, foretaget en udflugt med damp og med trækraft BR 93-1455 og "Donnerbüchen" fra ÖGEG (Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte). Om aftenen var vi på besøg i en modeljernbaneklub i Linz. Anlægget var et HO-anlæg, 2-skinne drift, jævnstrøm og meget imponerende. Man havde opstillingsspor til togstammer med op til 12-13 lange personvogne, som man på tur sendte rundt på anlægget. Alle spor og sporskifter var håndgjorte. Ligeledes køreledningssystemet og masterne. Køretrådene var 0,3 mm, og bæretrådene var 0,2 mm.

Mandagen fortsatte med møder i LA og TA, og om eftermiddagen var der på Sommerhotel officiel åbning af kongressen for alle deltagerne.

Samtidig med møderne var der en udflugt med Europas stejleste adhæsionsbane. Turen gik fra Linz-Urfahr op til Pöstlingberg, hvor der var en stor slæet udsigt over Linz med Donau.

Banen er et sporvejssystem med vognstyrer og konduktør som i gamle dage herhjemme. Banen har en længde på 2,9 km og på denne strækning, der kø-

res på 16 min., er højdeforskellen 255 m, et gennemsnit på 110 o/oo.

Om eftermiddagen var der officiel åbning af XXXI. MOROP-kongres med taler af diverse prominente personer fra byen Linz og ÖBB samt MOROP's præsident Pierre Schrade.

Tirsdag var der en udflugt til Salzkammergut for alle kongresdeltagere. Turen startede med toget fra Linz til Vöcklamarkt, hvor vi steg om til STERNS & HAFFERL's "Attergau-Express", der bestod af ældre materiel og personvogne for 1000 mm sporvidde. Man havde samlet alt rullende materiel, man havde, så det var et broget, nostalgisk tog. Vi fortsatte med "Attergau-Expressen" til Attersee. Herfra kørte vi med busser langs med Attersee og Mondsee og videre rundt om Wolfgangsee til St. Wolfgang, hvor vi fik middag på restaurant Den Hvide Hest. Tiden var knap, så tjeneren havde meget travlt med at opkræve penge for drikkevarer, akkurat som i operetten.

Fra St. Wolfgang kørte vi med tandhjulsbanen op til Scharfberg i 1783 m højde. Vi var delt i 2 grupper, og 1. gruppe kørte med damp, medens 2. gruppe måtte nøjes med diesel. Vejret var ikke særlig godt, det regnede og var tåget, så vi fik ikke rigtig set den storslåede udsigt.

Fra St. Wolfgang kørte vi igen med bus til Bad Ischl og derfra videre med toget langs Trauensee tilbage til Linz.

Onsdag var der udflugt med STERN & HAFFERL-lokalbahn. Vi startede igen fra Linz Hauptbahnhof med særtog, blå skinnebusser mægtige til de røde i Tyskland, til Wels, hvor vi så ÖBB-maskindepotet og et reparationsværksted, hovedsagelig for dieseltraktion. På jernbanens område besøgte vi også Eisenbahner-Modelbahn-Club Wels (EMC-Wels). De havde et imponerende anlæg i spor HO, 2-skinne drift.

Efter middagen, som vi indtog i maskindepotets kantine, gik turen videre med vor skinnebus til Neumarkt. Neumarkt er endestation for STERN & HAFFERL's lokalbahn fra Linz. Fra Neumarkt kørte vi med lokalbane, oprangeret af ældre materiel, til Eferding, hvor vi så lokalbanens maskindepot og værksteder. Efter 1 times ophold i Eferding fortsatte vi til Linz med et fotostop undervejs.

Torsdag var faktisk højdepunktet for udflugterne. Turen gik til Niederösterreichische Waldviertel-Schmalspurbahnen ÖBB (760 mm). Vi kørte med busser fra hotellet, og undervejs til Gmünd gjorde vi et "kultur-holdt" i byen Weitra. I Gmünd, der var udgangspunkt for udflugten, beså vi banens remise og damplokoværksted. Banen har 5 driftsklare damplokomotiver, og der køres damp hver dag, fortrinsvis med godstog. Vort tog, der var et plantog, havde ekstra vogne med, og trækraften var et 4-koblet lokomotiv med tender, nr. 399.01. En af vognene var en ældre personvogn, nydeligt istandgjort og indrettet som spisevogn. I dagens anledning kunne man få øl, kaffe, obster (snaps) og dejlige fedtemadder med fedtegrever i.

Fra Gmünd fortsattes til Weitra med endestation i Gross-Gerung, med et par fotostop og vandindtagning undervejs. Det var en meget imponerende strækning, og for en gangs skyld havde vi godt vejr.

Fra Gross-Gerung kørte vi igen med busser tilbage til Linz, og undervejs gjorde vi et ophold i Kefermarkt og beså kirken, der er berømt for sit flotte flügelalter.

Fredagen gik med besøg på ÖBB's maskindepot og hovedværksteder i Linz. På maskindepotet så vi næsten alle typer E-lokomotiver, der findes i Østrig. Nogle blev specielt til ære for os kørt ud på drejeskiven, så vi kunne tage nogle gode fotos. På hovedværkstederne, der snart fejrer 125 års jubilæum (tror jeg nok), så vi de forskellige faser af loko-reparationerne, og udenfor og bagved var der en del ældre udrangerede E-loko, f.eks. "krokodillen". Endvidere stod her også nogle damploko Reihe 50, en 2530 og 93 1455. Flere af disse damploko tilhørte ÖGEG og var driftsklare.

Fredag aften sluttede kongressen med fællesspisning, diverse taler og citarmusik.

Ved alle kongresser er der altid et efterspil, og det var også tilfældet her, idet der om lørdagen var en udflugt til St. Florian med Augustiner-Chorherren-stiftet. Stiftkirken er berømt for sit store orgel med over 7.000 piber, som Anton Bruckner spillede på. Vi overværede en orgelkoncert, og det lød helt fantastisk.

Om eftermiddagen beså og kørte vi med St. Florian Museumsstrassenbahn, og hermed var den XXXI. MOROP-kongres slut.

Programmet var ganske udmærket, men en gang imellem en smule for stramt. Organisatorisk var det virkelig perfekt, og alle "Betreuer" fra VOEMEC gjorde virkelig en god indsats.

Dette års (1985) MOROP-kongres holdes i Bruxelles fra 15. til 21. september, og et foreløbigt program blev udleveret.

"Zwischen-Tagung", hvor Technischen Ausschuss (TA) mødes for at udfærdige NEM-normer holdes i dagene 1. til 5. maj i Kassel (D).

Ib Damm
DMJU

OMJK

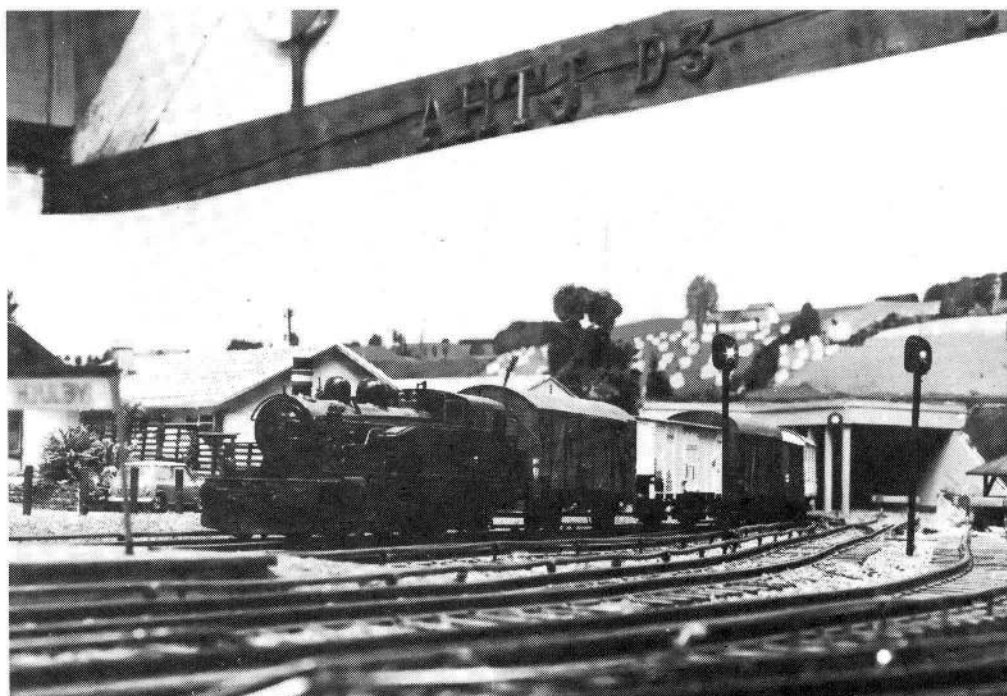
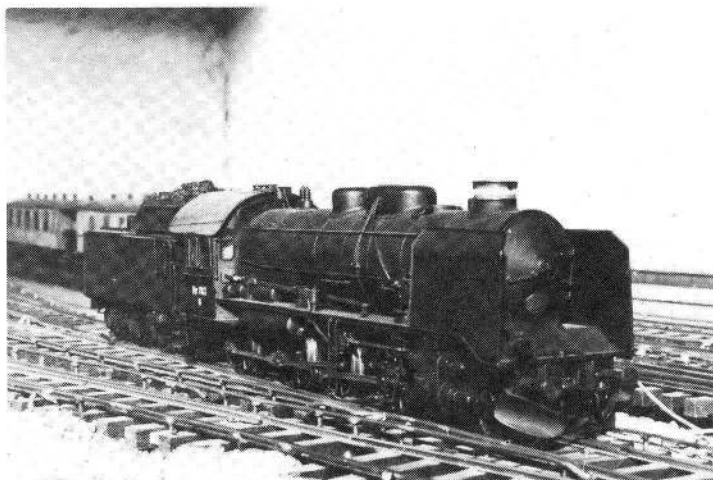
Så er det igen (!) lykkedes at stykke en artikel sammen om OMJK-medlemmernes gøren og laden. Vi har et fint aktivitetsniveau i OMJK, og da indsatsen er koncentreret i de nye lokaler på Østre Stationsvej, er vi her nået ganske langt. Sporplanen er nu fastlagt i detaljer. Den er stort set identisk med den i sidste artikel omtalte principplan. Der er dog foretaget et par ændringer på hovedbanens endestationer; i Nyborg er færgen flyttet væk fra selve stationen, hvorved det har været muligt at opdele stationen i Nyborg H og Nyborg F ligesom i virkeligheden. I Odense har vi set vort snit til at ændre indkørslen til personbanegården

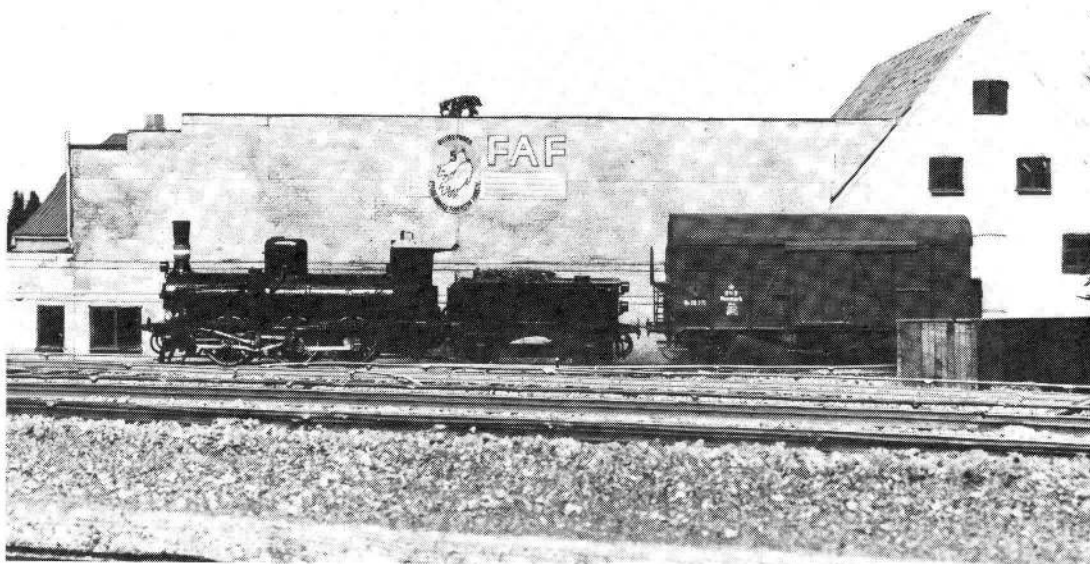
for at opnå perronlængde til et 15-vogns eksprestog. Desuden er remisen udvidet til 21 pladser som i virkeligheden.

Den praktiske opbygning af anlægget er nu godt igang. Allerede i foråret -84 begyndte vi på at fremstille spor og sporskifter. I DMJK var man så venlige at låne os deres specialværktøj til sporbygning. Vi fik også lov til at kopiere værktøjet, og snart var der sat søm i sveller til 70 meter spor, hvorefter økonomien satte en foreløbig stopper for den spøg! Sporskifterne hober sig også op, og efterhånden har to flittige modelbyggere fremstillet samtlige sporskifter til Nyborg. Andre er gået i gang med op-

bygningen af anlægsborde, og når dette læses, er de første spor måske allerede lagt på Nyborg.

På anlægget på Kildemosevej er der, trods arbejdet på Østre Stationsvej, også sket noget. Fruens Bøge station var efterhånden kommet i temmelig dårlig stand. Allerede for mange år siden havde man bygget en ny station monteret på spånplader lige klar til at lægge i. Det skete bare ikke. Men så i påsken -84 tog vi os sammen og lagde den i. Ved samme lejlighed blev der ændret på Hjulby. Maskindepotet, som længe havde været nedlagt, blev nu "nedrevet", og i stedet blev der anlagt to nye sidespor.





Der er også kommet en del nyt materiel ud at køre. Dels en større samling godsvogne (ca. 10 stk.), dels en smuk model af R 946. I øvrigt håber jeg at få skrevet en artikel

specielt om klubbens rullende materiel. Jeg skal "blot" have taget mig sammen til at få trukket noget af det hen foran kameraets objektiv.

Nye medlemmer optages med

glæde. Adressen er Østre Stationsvej 43, hvor vi befinder os onsdage fra kl. 19 og lørdage fra kl. 9 til 16.

OMJK v/Torben Linde

INDLÆG fra abonnenter

KLÅBYGÅRD-HVIDING

En normalsporet mergelbane.
Af Jens Bruun-Petersen.

Ad de særeste veje formidles der viden om vor hobby. Min gode ven Jens Bruun-Petersen har i årsskriftet for 1983 for Historisk Samfund for Ribe amt (bind XXII-3) begået en særdeles nydelig lille artikel om ovennævnte bane, som forlængst er glemt og borte.

Artiklen strækker sig over siderne 469 til 487 og er kommet i særtryk i en hæderlig, lærredspræget indbinding.

Som den velskrivende geolog og hydrolog ved Ribe amt giver Jens en ganske kort beskrivelse af Vestjyllands geologiske forhold, af mergel og merglings betydning, samt - naturligvis - af mergelbaner.

Derefter går han over til at fortælle om de lokale mergelselskaber ved Ribe og især Andelselskabet Vestjyllands Mergelforsyning med tilhørende maskiner og lokomotiver.

Et kort over den normalsporede bane fra lejet ved Klåbygård til Hviding st. mangler heller ikke og er dertil suppleret med detailsportegning fra "stationen" ved lejet med remise og andre bygninger.

Fra min tid som ny fabriksinspektør og dermed tilsynsførende for lejet mener jeg at

kunne huske, at remisen oprindeligt var 2-sporet, men det sydligste fjernet kort før 1957, da jeg tiltrådte i Esbjerg. De (ifølge kedelprotokollerne ialt 4) Maffei-lokomotiver var opbrugt i 1953, så dem har jeg ikke set, men de er foreviget i et par af billederne tillige med den normalsporede dobbelte tipvogn.

Artiklen slutter af med noter og henvisninger, samt litteraturoversigt, hvoriblandt jeg savner S.A.G.s artikel om bredsporede mergelbaner i syd- og vestjysk julenummer 1963 af Jernbanebladet. Til trøst får man en kort præsentation af Jens B-P og han litterære arbejder.

Altialt et sobert stykke arbejde, som er værd at læse.

guldbæk

Tender-drev til UK's C-maskine

Sådan lyder annoncen fra "På Sporet" med en tilføjelse: effektiv og robust, og det er ikke for meget sagt.

Efter at have fået et eksemplar i hænde og bemærket mig "køretøjet's" egenskaber og mål har jeg imidlertid trang til at komme med nogle nødvendige tilføjelser, simpelt hen fordi det har løst nogle påtrængende

problemer for mig og formentlig mange andre lidt halvdovne modelbyggere på en elegant og alsidig måde.

Naturligvis kan det bruges til både den oprindelige og den ombyggede C-maskine som påregnet; men ligeså til er det, at det direkte kan anvendes til andre 3-akslede tendere med samme akselafstand (1600+1600 mm), altså K-maskinerne og alle afarter af D-maskinerne.

Det er endvidere ikke forbundet med større hobbymæssig snilde at tilføje en efterløber med samme akselafstand, lejret i den hobby-byggede tenderdervogn, og så er der pludselig åbnet for bygning af de "store" maskiner: H I & II, R I & II, samt P og PR, selv om fabrikanten Bjørn Schultz lige har meddelt mig, at han også kan levere en 4-akslet Liliput-tender for ca. 350 kr., og at denne er kraftigere, men afviger 1½-2 mm i akselafstandsmålene.

Men endnu mere interessant er det, at køretøjet til C-maskinen lige akkurat på hammerlaget passer til Odins 3-akslede tender således at denne maskine endda meget simpelt kan bygges i såvel den oprindelige, som den senere model. Måske skal der en smule mere "koks" over motoren, men ikke påfaldende.

Med et lidt tilknebet øje er

også Crampton-modellerne af både Thor- & Roskildetypen inden for rækkevidde, hvor køretøjets akselafstand er henholdsvis 7/8 mm og 1/2 mm for lille.

Kan man acceptere denne afvigelse, er der også lukket op for GS(2) 17 og CS 6, 8 og 48 (249, 238 og 248), der overtog ledigtblevne tendere (jf. side 22 i Bay: Danmarks Lokomotiver).

For de fleste andre 3-akslede tendere (de øvrige GS, DS, ES) er akselafstanden et par mm for stor, og for FS og KS med asymmetrisk anbragt midteraksel går den heller ikke, men her kan måske UK's MO-motorenhed med lidt frækhed anvendes; jeg har dog endnu ikke set det endelige resultat af udviklingsarbejdet.

Men hvad "På Sporet"s motor angår, kan jeg med god samvittighed anbefale den til såvel den almindeligt perfekte som den superperfekte dyrker af vor hobby.

guldbæk

Redaktøren beklager, at efterfølgende anmeldelser fra Bjarne Green er blevet "syltet" lige lovlig længe. Det skyldes et sammentræf af uheldige omstændigheder, og har absolut intet at gøre med "censur" el.lign.

En nyhed til det byggende HO-folk - DSB litra IS.

(Fås i forretningen På Sporet, Nørrebrogade 72, 2200 København N. Tlf. 01 - 394868).

JFS fik i 1887-88 bygget 50 vogne til transport af letfordærlige varer. Disse vogne blev litereret IS og de fik numrene 4751-4800. Ved sammenslutningen af JFS og SJS i 1893 blev vognene omnummereret til 4731-4780. I 1895 blev der bygget endnu 20 vogne med numrene 4701-4720. Ca. 1925 blev også disse vogne omnummereret, hvorefter numrene blev 4781-4800. Endelig i 1941 fik alle numrene sat et total foran, således at DSB nu havde IS 24731-24800, ialt 70 vogne. Såvidt jeg er orienteret, blev de sidste af disse vogne først udrangeret i 1956, så denne model vil passe fortrinligt til de fleste modelbaneanlæg.

Byggesættet består af diverse løsdele fra forskellige fabriksmodeller, 2 stk. plasticard hvortil tegning er overført, samt byggevejledning og tegningsmateriale på ikke mindre end 10 sider - fantastisk.

Endvidere kan byggesættet leveres efter ønske med numre-

ne: 24781, 24784, 24788, 24789 og 24797.

Prisen er 130 kr. hvilket måske umiddelbart lyder af meget, men alt er jo relativt, og som selvbygger kender man udmærket priserne på løsdele. Derfor synes jeg ikke at prisen er urimelig, når man står med den færdige model i hånden.

Under gennemgang af det anbefalede værktøj, er der nævnt en glaspensel og en rillekniv, noget mange sikkert vil læse to gange. Derfor vil jeg, ganske kort, gøre rede for hvad disse gloser dækker.

En glaspensel ligner en pencil, blot er blystiften erstattet af glasfibertråde. Den er et fantastisk stykke slibe-værktøj, ikke bare til brug ved bygning af nærværende byggesæt men også til brug ved andre plasticarbejder. Rillekniven er et stykke speciallebet nedstrygerklinge, der som navnet siger, anvendes til frembringelse af riller. Også dette stykke værktøj kan finde anvendelse til andre opgaver end det her omtalte byggesæt, så hvis man ikke allerede har disse to stykker værktøj, bør der ikke være betænkeligheder med hensyn til at anskaffe dem.

Prisen på glaspenslen er kr. 34,50, og rillekniven koster kr. 15,-, hvilket må siges at være en overkommelig investering, når man alligevel er "På Sporet"!

Den videre gennemgang af byggevejledningen gav ikke anledning til rynker i panden, og jeg begyndte derfor bygningen af DSB IS 24784.

Under bygningen fremkom der kun ét reelt problem. På undervognen skal akselgaflerne med fjederophænget flyttes. Selvflytningen voldte ikke større problemer, men da akslerne igen skulle monteres, knækkede akselgaflerne m.m. af undervognen. Dette skete to gange, hvorefter jeg rettede henvendelse til forretningen for at orientere mig om dette problem. Det besøg kom til at koste mig en klat penge til køb af en anden type lim end den, jeg havde brugt. Med den nye lim (SUPER EPOXY - fy for f.....) forsvandt problemet, og nu triller vognen lystigt derudad.

Da der ikke opstod yderligere problemer vedrørende bygningen, vil jeg give en beskrivelse af byggemetoden.

Man har ved tilblivelsen af dette byggesæt erkendt, at omkostningerne ved at fremstille et komplet byggesæt fra bunden har overgået de økonomiske muligheder. Derfor har man, som mange modelbyggere iøvrigt, været ude med kikkerten for at

finde passende industrimodeller, eller dele hertil, der med ingen - eller kun mindre - indgreb har kunnet udgøre et fundament for den model, man ønsker at bygge. Herefter har man inden for rimelige økonomiske rammer udviklet de ting (f.eks. transfers), det ikke på anden måde har været muligt at "stjæle".

Den her omtalte metode har jeg selv gjort anvendelse af, såvel til lokomotiv- som til vognbygning, men jeg må indrømme, at jeg de første gange havde en stor klump i halsen, når saven eller hobbykniven skar en model i stykker. Dette stadium er imidlertid overstået for mig, og med fremkomsten af dette byggesæt er metoden gjort tilgængelig for endnu flere, og slutresultatet - en pragtfuld model - taler sit eget tydelige sprog.

Mens dette læses, er det 99% sikkert, at endnu et byggesæt, DSB litra IKP, er tilgængeligt "På Sporet", og inden for en overskuelig fremtid vil også DSB's rejsegodsvogn litra EH kunne erhverves i henholdsvis træ- og pladebeklædt udførelse, men det vender jeg tilbage til, når disse modeller ruller ud på mit prøvebord.

Til slut lidt statistisk vedr. tidsforbrug:

undervogn, ca.	10 timer
vognkasse, ca.	13 timer
malerarbejde, ca.	3 timer
ialt, ca.	26 timer.

God fornøjelse!!

PS! til Bjarne Greens anmeldelse af HO-byggesættet til DSB litra IS.

Egentlig har jeg slet ikke lyst til at bruge min søndag på at skrive. Jeg ville faktisk meget hellere sidde og arbejde med den post- og pakvogn, der står på mit prøvespor. Nu er det imidlertid sådan her i livet, at man af og til bliver nødt til at beskæftige sig med mindre behagelige emner, og jeg skal kort redegøre om baggrunden for dette indlæg.

Det er blevet hvisket mig i øret, at nogle få mennesker, i samme klub, har fundet min anmeldelse af ovennævnte byggesæt alt for positiv. Disse mennesker har endog i deres "visdom", og i stor samklang med tidens mange korruptions-skandaler antydnet, at jeg var "købt" til at skrive anmeldelsen.

Nu er der intet jeg afskyr mere end sladder og løse rygter, så for at undgå at historien om den berømte fjer der

blev til fem høns gentager sig, har jeg besluttet at imødegå denne kritik.

Ved anmeldelse af nyt modeljernbanemateriel er proceduren som følger:

1. materialet modtages.
2. materialet bygges/bedømmes og der tages notater til anmeldelsen
3. anmeldelsen skrives i kladde
4. anmeldelsen fremlægges for importør/producent, idet evt. fejl og mangler der er påpeget i anmeldelsen, allerede på dette tidspunkt kan være opdaget og udbedret. Er dette tilfældet, tilføjes oplysningerne, men der slettes ikke i kladden.
- Et eksempel på denne praksis kan ses i min anmeldelse af Dan-Trains HVJ 23, med hensyn til tagprofilen.
5. materialet behandles med mindre andet er aftalt.
6. anmeldelsen afsendes.

Som det fremgår, er jeg ganske rigtig "købt" til at skrive mine anmeldelser, da jeg kun i ét tilfælde har tilbagesendt det modtagne materiale. Dette faktum er imidlertid gældende for alle mine anmeldelser, så den fremførte hvisketiske kritik må på det kraftigste afvises.

Endvidere vil jeg gerne påpege, at en anmeldelse ikke nødvendigvis skal indeholde omtale af fejl og mangler, hvis de ikke findes, og med hensyn til IS-byggesættet, kan jeg kun holde fast ved, at min begejstring var, og fortsat er, ægte - og ikke betalt af producenten.

Til slut vil jeg opfordre alle "supermodelbyggerne" til at få os set af med hensyn til deres "jeg-alene-viden" mentalitet, det være sig over for producenterne såvel som over for os almindelige modelbyggere. Endelig ville det være rart, hvis disse mennesker bare en gang imellem fattede pennen for at delagtiggøre os andre i modelbygningens svære kunst. Jeg kan dårligt forestille mig, at blyant og papir helt og aldeles er udskiftet med messing, plastic, file og andet værktøj, - der skal jo trods alt skrives julekort mindst én gang om året!

DSB, litra IKP i HO
(Fra "På Sporet").

I midten af halvtredserne ombyggede DSB 17 IKH-vogne.

De fik Flettner-rotorer på taget og blev herefter litereret IKP. Den sidste IKP'er blev udrangeret i 1971, så her er endnu en vogntype, der vil passe på mange modelbaneanlæg.

Byggesættet består som det tidligere byggesæt til litra IS, af diverse løsele fra fabriksmodeller, samt to plasticplader hvortil tegninger er overført fotografisk. Flettner-rotorerne, der er af messing, og af en meget fin kvalitet, er fremstillet specielt til denne model, men de vil fremover også kunne købes som løsele.

Litreringen kræver ganske enkelt at få topkarakter, også selv om jeg risikerer, at der er nogen, der får sure opstød over min begejstring. Litreringen er udført efter letrasetmetoden, og den er udmålt således, at den kan overføres i én arbejdsgang. Det skal dog nævnes, at det er nødvendigt at efterbehandle med matlak, men da denne operation samtidig medvirker til at gøre malingen mindre glansagtig, kan det ikke siges at være noget minus. Det er planen at fremstille disse litereringer (også specialønsker) som løsele, og det lyder jo ganske spændende.

Byggesættet leveres efter ønske med numrene: 24804, 24809, 24820, 24823 og 24826, og prisen er kr. 140,-.

Byggevejledningen er på 9 sider. Den er grundig, uden at være indviklet, og den indeholder nogle gode illustrationer. Den er dog beheftet med en enkelt fejl, idet der intet står om at soltaget og Flettner-rotorerne skal være hvide.

Bygningen gav ikke problemer, selv om jeg valgte at samle undervogn og vognkasse hver for sig. Baggrunden for denne fremgangsmåde er udelukkende, at jeg sprøjtemaler mine modeller, og at jeg på denne måde undgår noget ekstraarbejde til afdækning i forbindelse med maling af modellen.

Efter den endelige samling kan det konstateres, at IKP'eren er både flot og velkørende, og jeg håber at vi fremover vil få endnu flere originale danske vogne til vore modelbaneanlæg.

Bjarne Green

HBS - OMSAT TIL MODEL

Denne sporplan er, som overskriften siger, et forsøg på at omsætte HBS til skala HO. Det siger jo sig selv, at man ikke direkte kan kopiere forbilledet ned i et værelse på 3 x 4 m. Resultat-

tet vil altid blive et kompromis, og jeg vil i det følgende beskrive, hvordan jeg er nået frem til mit forslag.

Det første, der skal gøres, er at kaste et blik på forbilledet for der at finde de forhold, der er karakteristiske for netop denne jernbane, her altså HBS. Det er klart, at en sådan vurdering må blive meget subjektiv og personlig.

Det første, der stikker i øjnene, er det herlige østjyske landskab, som banen gennemløber. Meget kuperet terræn, idylliske skovsøer og den deraf følgende meget kurvede linieføring, som jeg finder aldeles uimodståelig.

Et andet forhold, der skal tages med i overvejelserne er, at banen er tilsluttet DSB i begge ender, og altså ikke har nogen egentlig endestation.

Til gengæld har banen nok den bedste station i hele landet, når det gælder eftergørelse i model, nemlig Vrads station. Den er nemlig anlagt et par kilometer uden for selve byen, så her slipper man for besværet med en pladskrævende landsby, som alligevel bare kommer til at virke påklisset.

Hvad det rullende materiel angår, så har banen jo haft et bredt udsnit af det danske privatbanemateriel fra 1930'erne og 1950'erne, hvoraf meget i dag kan købes som industrimodeller, så man slipper for at bygge selv.

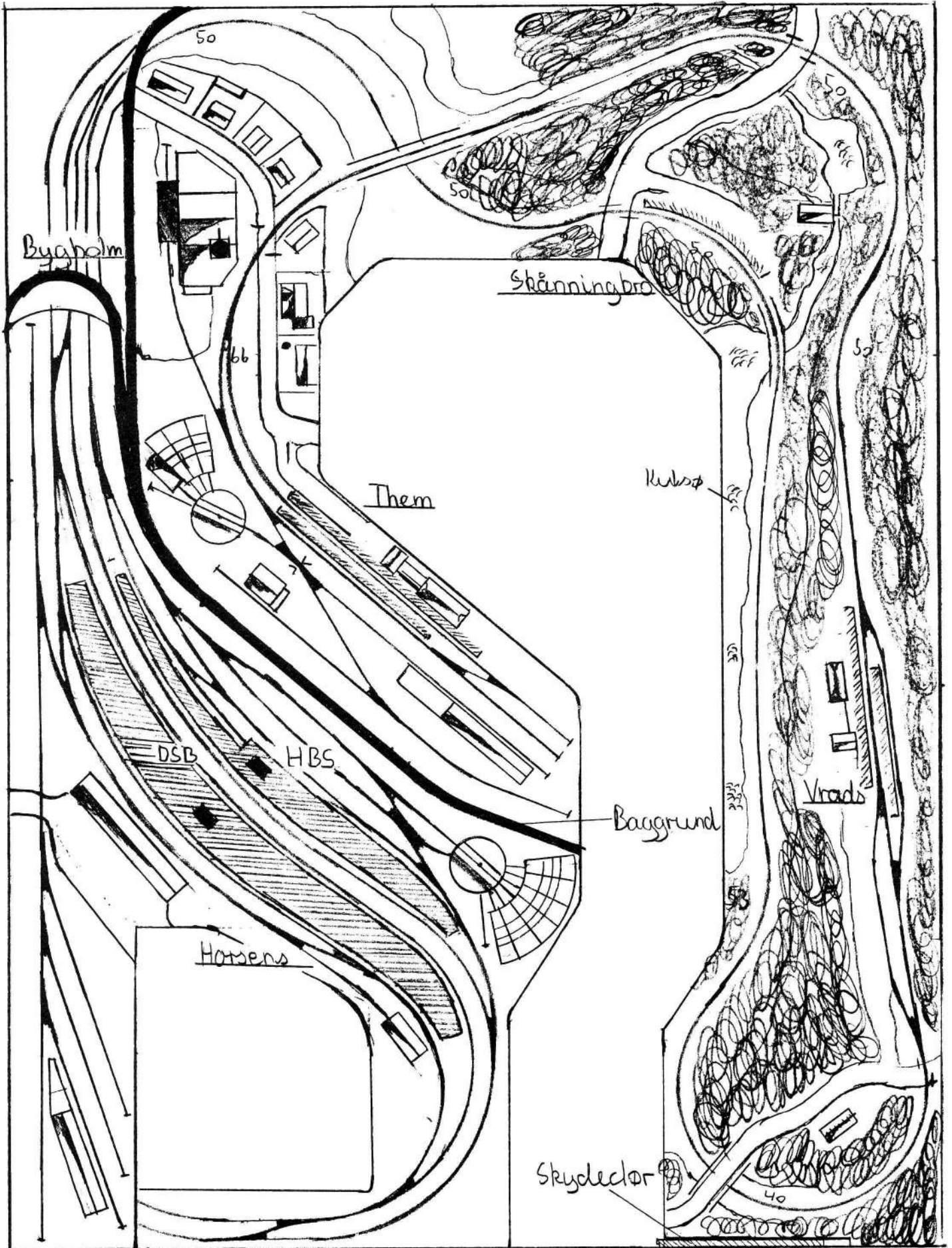
En sidste ting, som jeg har medtaget er Horsens station, idet der herved bliver mulighed for at køre med statsbanemateriel.

Det var så de forhold, som jeg mener er karakteristiske for HBS, så mangler der "bare" at omsætte dem til model.

Det første, der bliver klart, er, at der ikke er plads til både Silkeborg og Horsens stationer. Så jeg har valgt at gøre Them til endestation, hvilket jeg vil vende tilbage til, og dermed kun beholde Horsens som tilslutningsstation.

Som det ses på tegningen, ligger Them og Horsens stationer lige op ad hinanden, så problemet ligger i at få dem adskilt synsmæssigt. Det kan gøres på flere forskellige måder; man kan for eksempel lave en lille højdeforskkel med en skrænt eller en mur. Jeg har valgt, hårdt og brutalt, at placere en "mur", ca. 50-70 cm høj, hvorpå der er monteret fotostater eller lignende som baggrund, idet man på denne måde får statsbanestationen til at virke længere. Både privat- og statsbanen forsvinder ind i kulissen under broen ved Bygholm.

Om Horsens station er der at sige, at jeg har forsøgt at gengive hovedtrækkene, og lagt vægt på at der skal kunne køres lange DSB-tog, og samtidig er der mu-



DSB - HBS

Henrik Thomsen

SIGNALPOSTEN, DRIFTSREGNSKAB, 1984

lighed for lidt rangering. Det eneste der mangler, er værkstedsbygninger i HBS-afdelingen, der ville have givet lidt mere liv, men det var der ikke plads til. Statsbanen ender i to vendesløjfer, og så er der jo i "kælderen" masser af plads til depotspor.

Jeg skrev før om det herlige østjyske landskab, som HBS gennemløb. Hele den ene side af anlægget skal forestille dette.

Der er ikke noget, der virker så godt som en jernbane der slynger sig langs en søbrink, og på den måde får man antydning af en størrelse, man ikke normalt har plads til på et anlæg af denne størrelse.

Et stort problem vil blive at få "plantet" så mange træer, som der er angivet, men resultatet bliver utrolig flot, hvis man får det gennemført.

Tilbage er så endestationen Them, som hvad sporplanen angår intet har tilfælles med forbilledet. For at forøge trafikmulighederne har jeg medtaget både industrispor, pakhushus og svinefold. Og for at give indtryk af en middelstor stationsby, er der placeret nogle huse af den type, som tidligere er blevet beskrevet i SP.

Til sidst skal lige siges, at tallene langs sporet angiver kurveradius i cm.

Denne sporplan skal kun ses som et forslag til hvordan et forbillede kan omsættes til model. Det kunne være interessant at se andre forslag.

Henrik Thomsen

	Indtægter	Udgifter
20. årgang, 1984	89.528,95	98.980,89
Gl. årgange (op til 19.)	3.314,25)	
Danske jernbanestrækninger	520,40)	
Supplement til Bay	89,60)	
og så kommer toget, Trine	101,20)	
Fotohefter 1-2	57,50)	2.830,95
Fotohefter 3-4	294,00)	
Romantik i røg og damp	1.514,85)	
Old-Timere i model	114,70)	
Damptrækraft i model	1.661,25)	
Årets underskud	4.615,14	
Balance	101.811,84	101.811,84

STATUS pr. 31. december 1984

	Aktiver	Passiver
Beholdninger	97.069,44	
Kapitalbevis i SDS	5.000,00	
Forudbetalte abonnementer		58.567,75
MOMS-mellemværende		11.143,65
Div. debitorer/kreditorer		110,00
Formue 1/1-84: 36.863,18		
÷ underskud 4.615,14	= formue 31/12	32.248,04
Balance	102.069,44	102.069,44

BILLEDGALLERIET

Der blev plads til et par billeder denne gang - heldigvis. Herunder: MY 1108 ank. Århus H med IC 144, 10/5 1984. Bagsiden øverst: MZ 1439 med IC 139

i Vejle, 11/9 1984. Nederst: MH 405 med særtog ved Veksebo, 10/8 1982 (alle af Mikael Christensen).



HANS ERIK JENSEN

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

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

SKALBJERGVEJ 4
5230 ODENSE M

