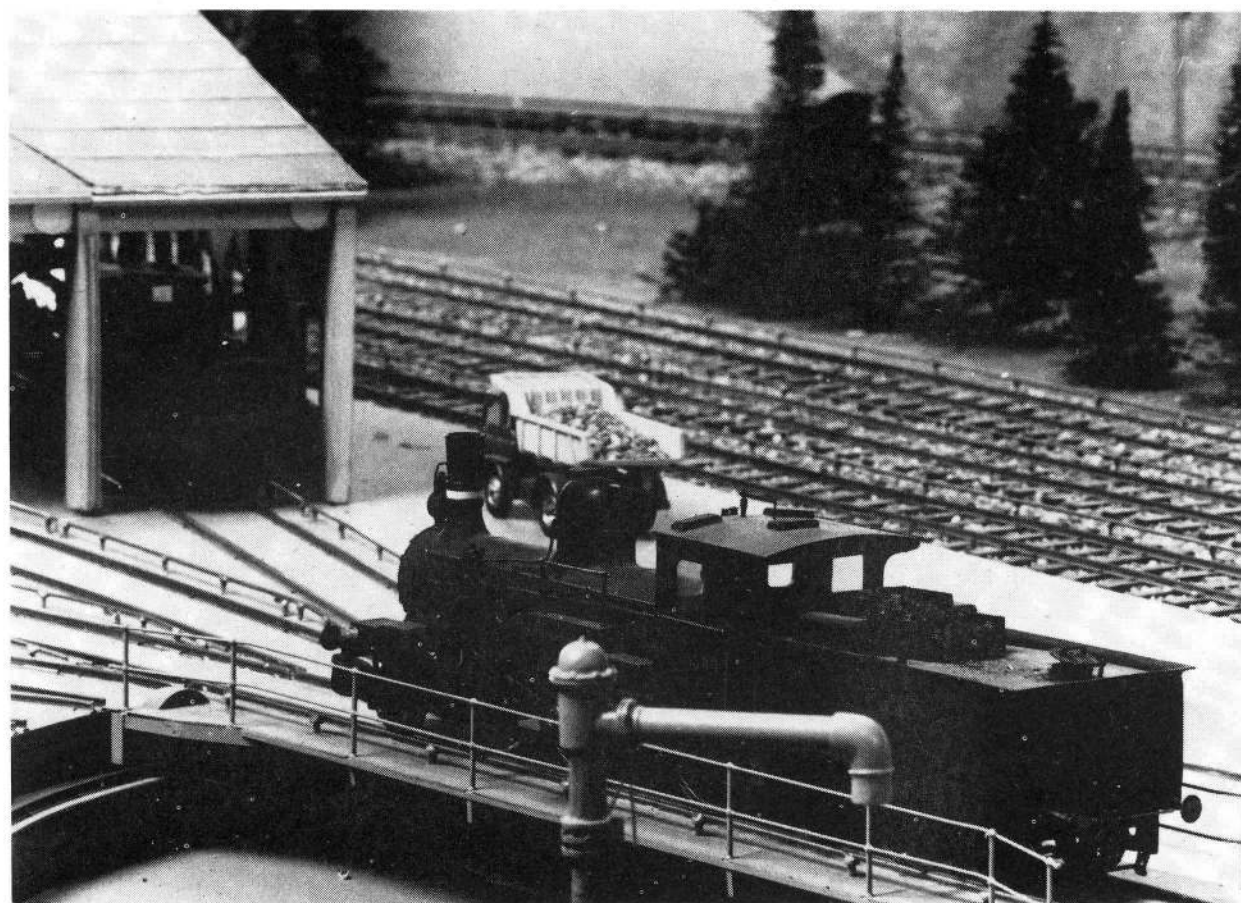
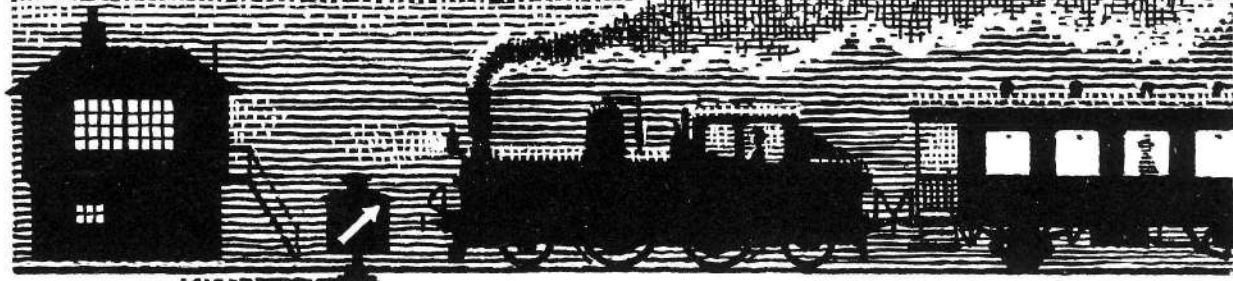


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

22. årgang

1986

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

22. ÅRGANG - NUMMER 1

MARTS 1986

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, løst og fast om VaGj ..	3
Stationsbyhuse	17
Vi bygger, stationsbyhuse	38
Klubnyt	43
Adams Hjørne, modeljern- banens "grøntsager" ...	44
Vore færgeoverfarter, Lillebæltsoverfarten, 2..	51

Forsidebilledet: OMJK, fra maskindepotet på Kildemosevejanlægget.

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.
PRIS: 22. årgang 1986:
Kr. 122,- incl. 22% moms.

Kære læser!

Jeg ønsker alle et rigtig godt og frugtbart nytår - og velkommen i 22. årgang af mit hjertebarn: SIGNALPOSTEN.

Og rigtig mange tak for de mange tilkendegivelser, jeg modtog i forbindelse med abonnementsfornyelsen. Der var - som sædvanlig - både roser og torne, men nogen éntydig konsekvens kan jeg heller i år udlede heraf. De stillede forslag vil blive forelagt i redaktionskomiteen ved førstkommande møde, og finder vi en forfatter med indsigt i de ønskede emner kan det jo være, at der sker noget! Men det bliver i så fald på bekostning af andet stof, for sidetallet ligger fast! (Sådan da).

Artiklen om stationsbyhuse i dette nummer (med mange gode tegninger) har nemlig forårsaget, at jeg har udvidet sidetallet til 56, for at det andet stof ikke skal blive alt for klemt - men det er altså en undtagelse.

Jeg har tidligere plaget læserne med (dele af) mit privatliv, hvorfor jeg også vil fortælle, at jeg i december mistede min ejegode hankat, kaldet Pjusker. Han blev 18 3/4 år, og har derved i 1/3 af mit liv været en uadskillelig del af min dagligdag.

Han har (sammen med Mimi) været en utrættelig "hjælper" under mit arbejde med SIGNALPOSTEN siden 4. årgang. Savnet er uendelig stort, og jeg går endnu i skrivende stund noget ved siden af mig selv. Skulle der derfor være tyrkfejl, ombrydningsfejl eller andre mærkværdigheder, beder jeg læserne være overbærende.

Nyt Fra Redaktionen

Jeg har heller ikke kunnet koncentrere mig om det nødvendige forarbejde for anmeldelse af den nye litteratur, som foreligger. Derfor har jeg udskudt disse anmeldelser til næste nummer.

Årsregnskabet findes andetsteds i dette nummer. Det adskiller sig ikke ret meget fra de foregående par år. Abonnenttallet nåede op på 922 (mod 932 i fjor), og omsætningen i forlaget var ganske ringe - men der er jo heller ikke kommet nyheder de seneste år.

Udgifterne til bladets drift, reproduktion, trykning, bogbinding og forsendelse blev en anelse større end budgetteret. Men omkostningerne til fotoarbejde fór til himmels; men så har vi til gengæld også afholdt nogle af 1986's udgifter på "gammelt år".

Ved årsskiftet havde 670 fornyet abonnementet (mod 672 ved samme tid i fjor), og 12 havde afsagt abonnementet skriftligt. Jeg håber alle øvrige abonnenter holder ved - og ser også meget gerne, at man forsøger at hverve nye abonnenter. Det kunne være skønt at skulle notere nogle hundrede nye i regnskabsbogen!!

Næste nummer kommer forhåbentligt som planlagt læseren i hænde en af de sidste dage i maj måned 1986.

På genhør!

Holtrup

Nedlagte Baner

LØST og FAST om VaGJ

På en måde kan historien om Varde-Grindsted Jernbane indirekte føres helt tilbage til 1868; og alligevel bliver denne bane først en realitet så sent som i 1919, altså 51 år senere. Igen var det lokalpatriotiske stridigheder, der kom ind i billedet, det ikke helt ukendte begreb i dansk jernbanehistorie.

Efter diverse undersøgelser af et egnet sted - her kom Varde slet ikke ind i billedet - hvor der kunne bygges en eksporthavn, hvis formål var at formidle eksporten af landbrugsvarer til England, valgte man at anlægge en sådan havn ved "Flækken", det sted, som senere blev til Esbjerg. Dette område var godt og øde - der lå kun 10 gårde eller huse, der ialt var beboet af 13 personer. Den rivende udvikling, som her fandt sted efter at havnen var blevet bygget, var så enorm, at man ikke i selv sin vildeste fantasi havde forestillet sig noget lignende.

Ca. 19 km nord for Esbjerg lå Varde. I denne gamle by var det lidt af en bitter oplevelse at se det "under" som fandt sted kun en lille snes km mod syd. Misundelse er et grimt ord, men det er vel nok det ord, der karakteriserer de følelser man nærrede i Varde over den udvikling, man nu blev vidne til i Esbjerg, med "opkomlingen", som man noget nedværdigende betegnede den nye by.

Oprindeligt havde Varde været områdets vigtigste by, allerede nævnt i det 12. århundrede. Som så mange andre byer var den opstået omkring et vadedsted, som gav mulighed for passage over et ikke helt lille vandløb, i hvert fald målt med danske øjne. Men åen gav også god mulighed for handel, idet den var sejlbart helt op til vadedstedet og gav de betingelser, der gjorde byen til en efterhånden vigtig handelsby. Igenem årene blev denne position holdt, men så gjorde åen knuder, idet der fandt en større og større tilsanding sted af sejllobet. Dette forhold gjorde, at man foretrak Esbjerg som eksporthavn fremfor Varde, da en ny eksporthavn skulle anlægges. Da tilsandingen for al-

vor blev følelig bevirkede det, at Varde i større og større grad blev interesseret i handel med oplandet, og man gjorde sig mange og store anstrengelser for at knytte dette opland så tæt som vel muligt til byen handelsmæssigt. Da jernbanen efterhånden var blevet en realitet, man kunne regne med, var det derfor ganske naturligt at Varde så sin store chance for en yderligere opblomstring af handelslivet ved hjælp af dette nye transportmiddel. Det er ganske tidstypisk og vel også naturligt, at kampen om oplandet spiller en afgørende rolle i forbindelse med anlæg af en jernbane, og derfor går byen også positivt ind for dette transportmiddel.

Allerede i 1874 kommer jernbanen til Varde, da strækningen Esbjerg-Varde åbnes, men dette første stykke af den vestjyske længdebane kan vel ikke ligefrem siges at styrke byens kamp om oplandet. Knap et år efter åbnedes strækningen Varde-Ringkøbing. Handelsmæssigt kommer åbningen af disse strækninger ikke til at betyde de helt store fremskridt for Varde, og det er vel også af denne grund man stærkt satser på en decideret oplandsbane mod øst. På dette tidspunkt må man sige, at disse planer ikke er særlig realistiske, når man tænker på de svagt befolkede områder her, og det er vel også her man skal finde årsagen til, at en bane ind i de østlige egne kommer sidst.

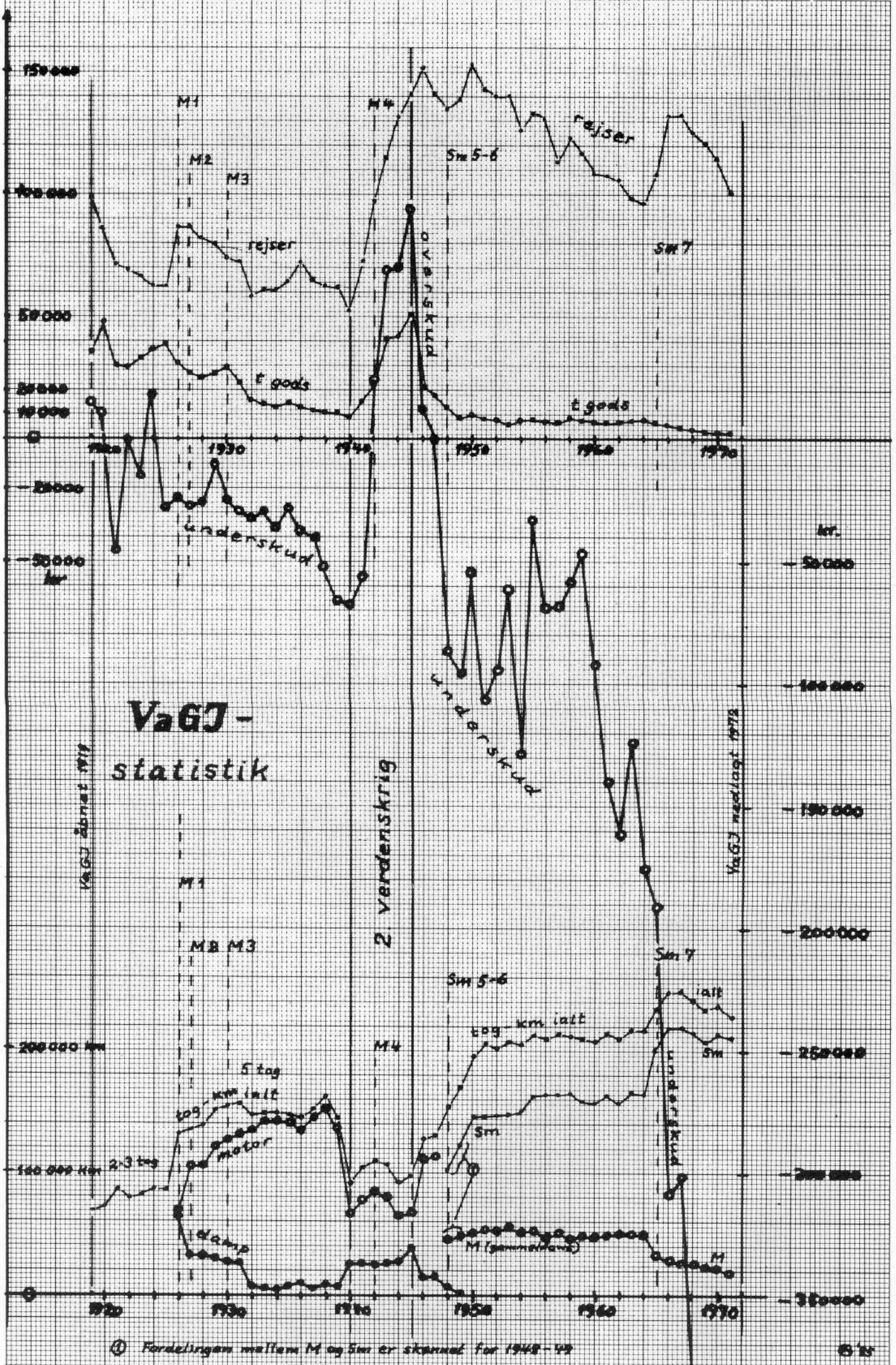
Ved det store lovkompleks omkring anlæggelsen af privatbaner, der fremkom i 1894, kan man finde et lovforslag om en bane fra Nymindegab over Billum til Varde, med en sidebane Billum-Esbjerg. Især sidstnævnte strækning huer ikke de gode borgere i Varde, og mildt sagt nærmer sindene sig kogepunktet. Var der noget man ikke var interesseret i, så var det at komme i forbindelse med Esbjerg med endnu en bane.

Hvis denne by fik endnu en bane, ville den efter al sandsynlighed "skumme fløden", altså med andre ord "snuppe" en stor del af oplandets handel fra Varde. Imidlertid lykkedes det for Varde at få planerne om ovennævnte bane radikalt ændret, så der i stedet blev tale om en bane fra Nørre Ne-

bøl til Varde. Man kunne nu ånde lettet op i byen, da faren tilsyneladende var drevet over. Denne strækning, som forøvrigt lever i bedste velgående, blev åbnet i 1903. Men allerede på dette tidspunkt var planerne om en bane fra Varde til Grindsted forlængst fremkommet, men den nok så bekendte mand med slæden kom adskillige gange i vejen for dette projekt.

Kampen om oplandet trivedes altså stadig i bedste velgående, selv om det nok kan være svært at se, hvilken betydning det østlige tyndt befolkede område kunne have for byen. Imidlertid kom det efterhånden så vidt, at der blev indsendt et andragende om at oprette en bane fra Tistrup til Grindsted, hvilket af gode grunde heller ikke tiltalte Varde, som endnu en gang blev forbigået. Og til Vardes store fortrydelse kom "Tistrupbanen" med i de store jernbanelove i 1908 og det endda med et tilskud fra staten på 2/3 af anlægssummen. Men man tabte ikke modet i Varde. Stærke kræfter i byen gik omgående igang med at få ændret loven, med henblik på at få banens udgangspunkt til at blive Varde. Hvorfor netop Grindsted var sådan i salveten, at man absolut ville have en bane hertil, må vi en senere gang vende tilbage til.

Varde havde haft en god forbundsfælle i amtet, der blandt andet meget bestemt satte sig imod at yde tilskud til Tistrupbanen. Efter diverse tovtækkerier lykkedes det endelig Varde at få eneretsbevilling på Varde-Grindsted, og her må det vel siges, at uden amtets støtte var sagen ikke gået i orden. Det er forøvrigt ganske ejendommeligt at Folketinget vedtager en bane fra Varde til Grindsted, mens man ved behandlingen af lovforslaget i Landstinget forkaster denne linie og i stedet vedtager, at Tistrup skal være banens udgangspunkt. Sagen gik tilbage til Folketinget, hvor man kun havde to dage til at bestemme sig. Der er ingen vej uden om. Hvis man overhovedet skal have en bane i disse egne, er Folketinget nødt til at gå ind for Landstingets ændringsforslag. Den 27. maj 1908 bliver derfor loven om en bane fra Tistrup til Grindsted vedtaget, idet lo-



VaGJ - statistik

① Fordelingen mellem M og Sm er skønnet for 1948-49



ven på denne dato underskrives af Frederik VIII. Nu syntes sagen afgjort, men som nævnt før gik Varde igang med at få ændret loven, banen var trods alt ikke bygget endnu.

Til alt held for Varde opstod der vanskeligheder med gennemførelsen af Tistrupbanen, det viste sig nemlig temmelig vanskeligt at få skaffet de nødvendige penge til projektet. En af årsagerne hertil ligger vel i, at flere kommuner fandt at Tistrup ikke var den rette udgangsstation. Noget kan altså tyde på, at kommunerne næsten efter, at det var for sent, kom ud af starthullerne. Men også Vardes kamp for at få ændret loven til fordel for sig selv spiller afgørende ind. Når der er noget man ikke er tilfreds med startes tit en underskriftsindsamling; et gammelt brugt middel, og dette betjener Varde sig også af - intet nyt under solen! I det hele taget gjorde man i Varde alle mulige krum-spring for at forhindre, at det ved lov vedtagne projekt kom til udførelse, godt støttet af amtet. Dønningerne nåede helt ind i Folketinget, hvor meningerne var meget delte. En så kendt politiker som Madsen-Mygdahl støttede ivrigt "Tistrupbanen", men kredsens egen folketingsmand stod nu også stærkt; hans "es" var Ribe amtsråd, der på det bestemteste modsatte sig at yde støtte til en bane, hvor Tistrup blev udgangspunkt.

Både før og efter at det fæmøse lovforslag om Tistrupbanen var fremsat og vedtaget, blev der afholdt mange møder om sagen i Varde, møder der som regel var godt besøgte, men det var jo også før fjernsynets tidsalder. Her gik bølgerne ofte højt, idet tilhængere og modstandere af Tistrupbanen dystede på det kraftigste. Men for at gøre en lang sag kort: Varde gik jo som nævnt af med sejren til sidst.

I 1912 fremførte nemlig fire folketingsmænd forslag om ændring af den oprindelig vedtagne lov, idet man foreslog, at det blev Varde, som blev udgangsstation for strækningen til Grindsted. Uden alt for store sværdsled vedtog Folketinget ændringsforslaget, men Landstinget ville ikke sådan uden videre godtage denne ændring, nu havde man jo tidligere tilkendegivet sin mening og holdning til sagen. Derfor prøvede man det gode gamle middel - at forhale forslaget. Dette bevirker, at lovændringen ikke når at komme med i denne samling. Igen fremsætter Folketinget ændringsforslaget, vedtager

dette i næste samling og videresender det så igen til Landstinget. Her kommer det i udvalgt, igen en forhaling, og resultatet bliver noget overraskende, da loven endelig skal til vedtagelse. Her hedder det nemlig, at man går ind for en bane enten fra Tistrup eller fra Varde! Altså, Landstinget vil ikke tabe ansigt ved at gå fra det en gang vedtagne, og det til trods for, at man helt er klar over, at en bane med udgangsstation i Tistrup overhovedet ikke kan gennemføres nu. Den 4. juni 1915 falder afgørelsen langt om længe, efter diverse behandlinger i Folketing og Landsting, møder og udvalg - Varde bliver den foretrukne udgangsstation.

Men lad os for et øjeblik gå lidt tilbage i tiden og se på et helt andet træk i Varde-Grindstedbanens forhistorie. Efter at krigen i 1864 var til ende og den endte jo med et nederlag til Danmark, et nederlag, der bevirkede at landets grænser snævrede ind endnu en gang, voksede tanken om at gøre Danmark større på en anden måde. Derfor begyndte man nu at interessere sig for de uopdyrkede arealer og her blev især heden det område man først og fremmest kastede søgelyset på. Af samme grund blev Hedeselskabet dannet, et foretagende, der - i hvert fald i starten af sin tilværelse - primært gik igang med at omdanne hederne i Jylland til skovområder og agerland. For at få nytte af den ret så gamle hede-jord, måtte man nødvendigvis foretage en jordforbedring, og da jorden først og fremmest manglede kalk, begyndte man det store arbejde med at mergle. At køre mergel ud på heden var et omfattende og besværligt arbejde, især fordi hestevognen på det nærmeste var det eneste transportmiddel, man dengang kunne bruge. Med hestevogn ville det arbejde man nu gik i gang med være næsten uoverkommeligt. Allerede omkring 1870 fik man derfor den gode ide at anlægge smalsporede baner og det var i begyndelsen meningen, at heste skulle trække vognene. Disse tanker var nu ikke helt nye, idet man allerede i 1847 havde ført forhandlinger om mergelbaner i Jylland, men på dette tidspunkt magtede man endnu ikke at gøre planerne til virkelighed. Det var betydelig større mængder mergel en hest kunne transportere (ca. ni gange mere), når vognene kørte på skinner. Den første mergelbane blev bygget i 1876, men lokomotivets udvikling var imidlertid kommet så

langt frem, at man allerede før ovennævnte bane var færdigbygget, besluttede at trækraften ikke skulle være heste, men lokomotiver.

Den første mergelbane blev anlagt i Nordjylland og ikke lang tid efter byggedes endnu to af disse baner. Særkendet for disse tre mergelbaner var, at de alle var stationære helt eller delvis. Den mergelbane vi her skal interessere os for er Grindsted-Grene, som blev åbnet i sommeren 1886.

Det var Hedeselskabet, der stod bag udførelsen af denne strækning, som det tog omkring et år at bygge og som var næsten 21 km lang. Faktisk var denne bane længere end de 21 km, jeg lige har nævnt. Sagen var, at man i tilslutning til den egentlige "hovedbane" havde anlagt 6 mindre sidebaner, der i modsætning til førstnævnte alle var flytbare. De havde en varierende længde fra ca. 1200 m til ca. 3000 m. I denne artikel skal vi ikke komme nærmere ind på spor og materiel, selvom det kunne være interessant nok. Denne mergelbane fik en forholdsvis lang levetid, idet den først lukkede så sent som i 1928. Forøvrigt kan det nævnes, at den lå ret tæt ved det sted, hvor Eg station senere blev placeret. Trækraften var selvfølgelig damplokomotiver og sporvidden var 735 mm. Under første Verdenskrig nøjedes banen ikke alene med at køre med mergel, men også ret store transporter med tørv fandt sted. Denne mergelbane - i lighed med de førnævnte to - var bygget efter særlige lovmæssige regler, der bevirkede at amtsrådenes beføjelser var temmelig store og de var tilmed opført på finanslovene.

Man fik nu den tanke, at det nok kunne betale sig at forlænge Grindsted-Grene mergelbanen til Varde eller Tistrup. Mange steder i landet havde det ligefrem været en kongstanke at gøre banebyggeriet så billigt som overhovedet muligt for i det hele taget at få en bane, og her ved Grindsted var der altså en virkelig chance for at få en virkelig billig bane. Fortalerne for dette projekt mødte nu ikke ligefrem den støtte man havde ventet og slet ikke fra den virkelige sagkundskab. Projektet var et nummer for billigt. Tanken om en sådan smalsporet person/godsbane mente man nemlig ikke var realistisk gennemførlig med det pænt sagt lidt primitive spornet og materiel man rådede over. Men alligevel blev planerne drøftet såvel i amtet som i kommunerne i området. Da den

første begejstring for ovennævnte plan var dampet lidt af, fandt alle parter så efterhånden ud af, at ideen vist ikke var så god endda.

Men lad os vende tilbage til 1915 efter dette lidt særprægede tidlige forsøg på at få en bane. Den 4. juni 1915 kom meddelelsen om eneretsbevilling til anlæg og drift af en bane fra Varde til Grindsted og kort tid efter blev banen udstukket. Besigtigelses- og ekspropriationskommissionen besigtigede den udstukne banelinie i august samme år. Licitation over udførelsen af under- og overbygningen afholdtes i januar 1916 og firmaet Hoffmann & Sønner gik af med sejren og fik altså arbejdet. Men bygningen af banen kom nu ikke til at gå helt som man havde planlagt det. 1. Verdenskrig var brudt ud i 1914 og den bevirkede efterhånden, at der blev stor knaphed på materialer, og også mandskabsmangel gjorde sig stærkt gældende. Af den grund måtte man indstille arbejdet allerede i foråret 1916, bl.a. kunne der overhovedet ikke fremskaffes skinner. Disse var hidtil kommet fra Tyskland, men her havde man selv rigelig brug for alt det spormateriel, der kunne fremskaffes, og ikke mindst skulle stålet bruges til kanoner og andet krigsmateriel.

I det meste af et år lå arbejdet på Varde-Grindstedbanen stille af denne årsag. Men også den før omtalte mandskabsmangel gjorde ikke sagen bedre; at fremskaffe en arbejdsstyrke på bare 100 mand var næsten håbløst. Man havde kun fået udlagt ca. 5 km skinner dengang arbejdet gik i stå.

Imidlertid viste det sig, at man efterhånden godt kunne fremskaffe skinnemateriel, bare man ville betale hvad der forlangtes. Oprindeligt havde man anslået udgiften til baneanlægget til omkring 1,4 mio. kr., og det siger sig selv, at man nødtigt ville overskride dette beløb. Men der var ingen vej uden om, hvis man ville videre med byggeriet, måtte der betales hvad det kostede. Prisen på en ton skinne var steget kolossalt, og der måtte nu betales 225 kroner pr. ton, en pris, der lå langt over, hvad prisen havde været for de første fem km. Det var imidlertid heldigt, at man besluttede sig til at købe nu, for det viste sig nemlig at prisen steg atter og atter og at den efterhånden nåede op på 450 kr. pr. ton.

Arbejdet med anlægget kommer igen så småt i gang. De første fem km var udlagt omkring Grindsted og herfra star-

tede man igen og fortsatte mod Gravlunde, efterhånden med større og større tempo. Derefter gik man i gang i den modsatte ende af den kommende bane, nemlig i Varde, og arbejdede sig så støt frem mod Gravlunde, hvor de to afdelinger af banen blev forenet. Medens arbejdet foregik, kunne beboerne til staidighed se lokomotivrøg. Røgen kom fra entreprenørmaskinen, som havde fået det smukke kælenavn "Lise". Det har muligvis været en maskine fra Hannoversche Maschinenbau A/G, bygget i 1910 - et tokoblet lokomotiv. Der var ikke vanskeligheder med at anlægge banen, det var ikke de store jordarbejder det temmelig flade terræn krævede. Men vanskeligheder havde man alligevel. Problemerne med at skaffe skinner har vi omtalt, men mandskabsmangelen var meget følelig. Årsagen skal bl.a. søges i, at lønningerne man tilbød arbejderne ikke var store nok; de kunne uden særlig besvær tjene langt mere andre steder. Men brændselsmangel og besvær med ballasten gjorde også sit til, at entreprenøren fik grå hår i hovedet. Det meste grus fik man fra to grave. Den ene lå mellem Loft og Eg og den anden mellem Gravlunde og Nordenskov. På grund af mandskabsmangelen måtte man ty til maskinkraft ved sorteringen af gruset og ved selve udgravningen brugte man gravkøer. Dengang var det lidt af et særsyn, at man i så høj grad brugte maskinelle hjælpemidler; det omvendte forhold gør sig jo gældende i dag.

Oprindeligt havde man beregnet - som tidligere nævnt - udgiften til ca. 1,4 mio. kr., men da man efterhånden var færdig med arbejdet viste det sig, at slutsummen blev på over 3,25 mio. kr. eller ca. 2,3 gange mere end beregnet.

Det var spinkle skinner man havde lagt, kun 22,45 kg/m, og dette svage eller måske pæner sagt, lette spor blev bevaret i hele banens levetid med ganske få undtagelser. Den største stigning var 1:100 og mindste kurveradius var 300 m. Akseltrykket var 11 ton, og det var rigeligt til den tids ret så lette vogne. Varde-Grindstedbanen kunne gennem hele sin levetid "rose" sig af at høre til den gruppe privatbaner, der efterhånden havde det mindste akseltryk. Igennem årene fik de fleste andre privatbaner fornyet sine skinner til en sværere type eller fik lagt et større antal sveller under sporet, men den slags kom man aldrig rigtigt til at benytte sig af på denne bane.

Ikke alene gjorde verdenskrigen det vanskeligt at få bygget banen, men også det at fremskaffe det rullende materiel var uhyre svært. Alene det at få fremskaffet en egnet trækraft voldte store bryderier. Igen var det et materiale, de krigsførende magter brugte i store mængder, der bevirkede, at det næsten ikke var til at få bygget lokomotiver. Mangelvaren var i dette tilfælde kobber til fyrkasserne. Forøvrigt var Varde-Grindstedbanen ikke den eneste privatbane, der fik kærligheden at føle. Nøjagtig de samme - næsten da - vanskeligheder kæmpede Hørve-Værsløvbanen med. Åbningen af denne bane blev udskudt på grund af disse forhold. Problemerne med at få lokomotiver klarede HVJ på en særdeles utraditionel måde, idet man selv fremskaffede kobberet til fyrkasserne herhjemme, sendte det til Tyskland, og fik på den måde tyskerne til at færdiggøre maskinerne. Varde-Grindstedbanen fik klaret dette problem på en anden måde, idet man købte fire ældre DSB lokomotiver. Disse maskiner fik man til en yderst fordelagtig pris, idet de kun kostede 25.000 kr. stykket, hvilket svarede til ca. en niendedel af nyprisen i 1919. Maskinerne var godt nok noget gammeldags både at se på, men også teknisk, til gengæld var de i en rimelig god stand og kom derfor til at gøre god nytte i over 20 år. Den sidste af disse fire maskiner - der ganske vist ikke blev brugt ret meget eller rettere næsten ikke - blev først udrangeret i 1952. Uheldigvis manglede interessen og forståelsen for at bevare klenodiet for eftertiden. Disse fire maskiner var gamle sjællandske lokomotiver, litra Bs, og var oprindeligt anskaffet til Frederikssundsbanen.

Det drejede sig om en tredje og lidt ændret og forbedret type. De første Bs blev bygget hos Esslingen i 1879. Derpå kom der yderligere 2 i 1889 - en af disse købte VNJ i 1918 - og i 1891 kom de fire sidste maskiner af denne type, bygget hos Cockerill (Bs 285-288) og det var disse, Varde-Grindstedbanen købte i 1918. Veteranen blev Bs 286, der som før nævnt først blev udrangeret i 1952. De tre øvrige var da for længst forsvundet nemlig 22 år tidligere, altså i 1930. Det var 0-B-1 maskiner med toakslet tender med en tjenestevægt på oprindeligt omkring 21,4 t. Disse maskiner passede udmærket til Varde-Grindstedbanens ret lette spor, idet akseltrykket på drivhjulene kun var på 8,5 t. Tenderen

medbragte 6 m³ vand og 3 ton kul. Ved købet af disse fire brugte DSB maskiner klarede banen problemet med eventuelt selv at skulle skaffe kobber til fyrcasserne og samtidig fik banen nogle ret gode og ikke mindst billige maskiner, der var velegnede både til person- og godstog.

Desuden anskaffede man fire personvogne, to kombinerede person- og postvogne samt 12 godsvogne. Men allerede året efter blev antallet af disse sidste fordoblet, så man nu ialt rådede over 18 lukkede og 6 åbne godsvogne. At man allerede året efter banens start yderligere købte godsvogne fortæller, at man havde ikke så lidt gods at køre med.

Man havde fællesstation med DSB i Varde og Grindsted og egne stationer i Næsbjerg, Nordenskov, Gravlunde, Ansager, Mølby og Eg, medens der var oprettet trinbrætter ved Skonager, Bilstoft, Øse, Tyndkær og Loft. Banens hovedsæde kom til at ligge i Varde, hvor også remise og værksted var beliggende. En mindre remise med to spor var beliggende i Grindsted i denne stations nordende.

Den 12. april 1919 skete så den højtidelige indvielse, som forøvrigt ikke afveg synderligt fra lignende begivenheder på andre privatbaner. Opskriften var festtog, taler, flag, middag og endnu flere taler og så selvfølgelig et opbud af herrer i mørkt tøj - damer hører man sjældent om. Kl. 9 afgik festtoget fra Varde station med ca. 150 indbudte gæster, blandt dem DSBs generaldirektør. Alle steder hvor det var muligt, på gårde og ved huse og ikke mindst i byerne smædede Dannebrog i den stride vestjyske vind. På alle stationer var der masser af tilskuere for at overvære begivenheden, når festtoget rullede ind, og hvor man måske var så heldig blandt de indbudte at få øje på nogle af egnens kendte personligheder, så man bagefter havde noget at tale om - det jo som tidligere nævnt før TV havde bebudet sin ankomst. Ved alle stationer blev der gjort ophold og adskillige af gæsterne benyttede lejligheden til at tage lokaliteterne nærmere i øjesyn, vel nok særlig de honoratiøres, der netop hørte til på det pågældende sted. Når lejligheden nu var der, ville man jo gerne vise at man var noget ved musikken - ihvertfald var med i de indbudtes kreds.

Tidsplanen blev overholdt, så kl. 11 præcis kørte toget ind på Grindsted stations hovedspor. Både her og på de øvrige

steder, hvor toget var kommet frem, havde det festligt med flag udsmykkede lokomotiv vakt stor beundring. Nu blev der for alvor løst op for stemmebåndene idet adskillige taler blev holdt. Der serveredes en forfriskning og så var man atter klar til at bestige toget. Lokomotivet var i mellemtiden blevet vendt så det holdt med næsen den rigtige vej, altså mod Varde. Snart efter var man atter på vej, men nu med noget større hastighed end på udturen og kun enkelte ophold undervejs. Varde blev nået omkring kl. 13 hvorefter alle deltagerne straks begav sig til Damkjærs hotel, hvor en splendid middag ventede. Måske havde det ikke været strengt nødvendigt med den helt store middag, for på udturen havde man ihvertfald garderet sig mod den værste sult, idet man havde medbragt ikke mindre end 700 stk. smørrebrød - altså en 4-5 stk. til hver - så der var lagt en nogenlunde god bund. Hertil kom at det heller ikke havde manglet på de våde varer.

Jeg nævnte en splendid middag. Menuen lød på: Oksehale-suppe, Hummer naturel (man var jo i nærheden af Vesterhavet), Tunge i Oliven, Kalveryg med kompot og som punktum Karamelbudding. Til alle disse retter serveredes de bedste vine. Bagefter serveredes kaffe. Det siger sig selv, at under middagen blev der igen holdt diverse taler, der uden tvivl har været stærkt påvirket af den gode stemning, mad og vin havde bragt deltagerne i, det tyder referaterne i aviserne den næste dag da på.

Dagen efter, den 13. april, åbnedes banen så for alvor for de almindelige rejsende med tre togpar daglig, hvilket i de hidtil ret svagt trafikerede egne var et stort fremskridt for befolkningen. Der var 31 fastansatte folk ved banen, et tal som allerede året efter kom op på 32 + driftsbestyreren. Det første år transporterede man godt 99.000 rejsende og godt og vel 35.000 t gods. Det næste år var tallene godt 85.000 personer og ca. 48.000 t gods. Men med overskuddet går det derimod den anden vej. Det første år var det på 15.868 kr. men kun på 10.140 kr. det næste år. Årsagen hertil må søges i de stærkt forøgede driftsudgifter. Hertil må bemærkes, at man allerede i april 1920 havde hævet taksterne med 20% og dette var ikke nok, for i september samme år bliver taksterne igen forhøjede med 15%. Samtidig med disse forhøjelser, der giver banen en merindtægt på omkring

91.000 kr., stiger driftsudgifterne med ikke mindre end 97.000 kr. Her ligger altså forklaringen på, at overskuddet er gået 5.000 kr. ned i forhold til det første driftsår. Man bemærker også, at antallet af rejsende går ned. Om dette skyldes, at nyhedens interesse er forduftet eller måske det ikke helt ukendte fænomen, selv i dag, at højere takster betyder færre rejsende, skal jeg ikke kunne sige.

På banen indser man ihvertfald meget snart, at man nok har spændt buen lige lovlig meget. Man beslutter sig derfor til igen at sætte taksterne ned med 13%, hvilket sker den 1. oktober 1921. Nedsættelsen sker først og fremmest for person-taksternes vedkommende, for med hensyn til godstaksterne indfører man en ny og billigere takst for tørv i vognladninger, et af banens vigtigste aktiver. Trods de nedsatte takster fremkommer der i det 3. driftsår et underskud på 44.437 kr. Dette store underskud tvinger banen til at billigøre driften, og det gør man på den meget radikale måde, at man fjerner et af de tre daglige togpar. Som man måske forstår er det alvorlige vanskeligheder, banen er kommet ind i. Er det et varsel om fremtiden? Det må man faktisk sige ja til, for bortset fra nogle få år under krigen er underskud en tilbagevendende foreteelse. Det kan nok undre en, at banen klarer sig igen helt til 1972, hvor andre og langt bedre kørende baner - både økonomisk og trafikalt - længe for må lukke.

Hvor godt var det indkøbte materiel? Forhåbentlig er dette tilfælde en undtagelse, men i hvert fald skete der den 2. juli 1919 et uheld, som blev kommenteret en del på egnen langs banen. Et persontog var på vej fra Grindsted. Toget var oprangeret med lokomotivet som første enhed - selvfølgelig, dernæst en godsvogn og så kom personvognene. Alt var gået planmæssigt med kørslen indtil man var kommet et stykke forbi Næsbjerg, da "falder", som det skrives, "godsvognen sammen". Dette opdager lokomotivpersonalet omgående og får straks toget standset før uheldet får videre følger. Lokomotivet bliver frakoblet og fortsætter solo til Varde. Her henter det nogle personvogne og returnerer til uheldsstedet for at afhente de 220 passagerer, der måtte vente et par timer indtil hjælpen nåede frem. Så fortsatte men den afbrudte færd mod Varde og et hjælpetog blev senere på dagen sendt ud for at hente den for-

BEMÆRK, at ny Køreplan atter kan forventes udsendt 15. Januar n. A.
BETÆNK, at det er Banens Konkurrence, der holder Taxterne nede.
BENYT den derfor til Befordring af Dem selv og alt Deres Gods.
BANEN er Befolkningens egen. Svigter De den, svigter De Dem selv.



KØREPLAN

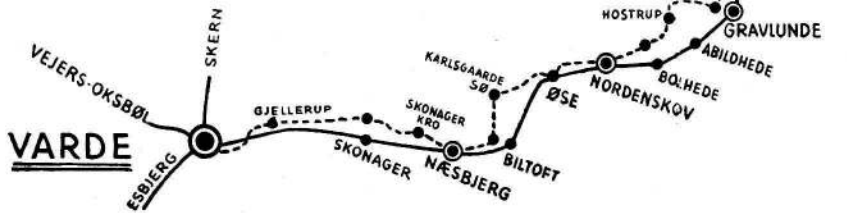
Gyldig fra 5. Oktbr. 1939.



RUTEBIL
(løber kun mellem
Mølby og Varde).

Rutebilen befordrer kun Personer, Post, Frimærkepakker og Rejse- og Ekspresgods. Befordring af andet Gods henvises til Togene.

Rutebilen standser kun ved de anførte Holdepladser, naar der er Rejsende at afsætte eller optage. Standsning foregaar ved i god Tid at række højre Arm vandret ud mod Bilen.



Bemærk omstaaende Ekstratog paa Markedsdage i Varde med Hen- og Tilbagerejse paa Enkeltbillet.

Ønsker Rejsende at stige paa eller af mellem de anførte Holdepladser, erlægges Betaling fra den forudgaaende henholdsvis til den efterfølgende.

Jernbanebilletter og Rutebil-Billetter er gyldige saavel til som til Bil.

BILLIGBILLETTER (Hen- og Tilbagerejse paa Enkeltbillet) paa alle Søn- og Helligdage samt Markedsdage i Varde og Grindsted.

GRUPPEBILLETTER (Hen- og Tilbagerejse paa Enkeltbillet) paa Hverdage mod Forudbestilling mindst for 4.

Køreplanen vil saa vidt muligt blive overholdt for saavel Biler som Tog. Men Jernbanestyrelsen paatager sig intet Ansvar for de af mulige Forsinkelser for de Rejsende opstaaende Følger.

Varde, i Oktbr. 1939.

Bestyrelsen.

Varde—Grindsted
(Læses fra oven nedad)

KØREPLAN

Gyldig fra 5. Oktober 1939.

Grindsted—Varde
(Læses fra neden opad)

Hverdage					Søn- og Helligdage					Samtlige Tog fører kun Fællesklasse		Hverdage					Søn- og Helligdage				
1	Bil 3	5	7	9	1	3	5	7a	11			2	Bil 4	6	8	10	2	4a	6a	10	
642	755	—	1700	1735	—	755	—	1700	2344	Alg. Esbjerg	Ank. Esbjerg	918	1153	1413	1842	—	918	—	1413	2116	2249
702	817	—	1720	1806	—	817	—	1720	2291	Ank. Varde	Alg. Varde	902	1129	1348	1825	—	902	—	1348	2054	2227
615	812	1028	1221	1738	—	812	1028	1738	2126	Alg. Skjern	Ank. Skjern	—	1355	1550	1822	045	1355	—	1550	2124	045
705	901	1126	1343	1824	—	901	1126	1824	2223	Ank. Varde	Alg. Varde	—	1304	1454	1726	001	1304	—	1454	2030	001
—	700	—	1225	1655	—	700	—	1655	2100	Alg. N. Nebel	Ank. N. Nebel	—	1505	—	1847	—	1420	—	1847	2210	—
—	820	—	1340	1815	—	820	—	1815	2220	Ank. Varde	Alg. Varde	—	1315	—	1730	—	1307	—	1730	2056	—
730	905	1215	1740	2030	—	905	1215	1920	005	Alg. Varde ... Ank.		845	1115	1340	1720	2220	845	—	1335	1950	2220
s	s	s	s	s	—	s	s	s	s	— Skonager ...		830	1059	1325	1705	2205	830	—	1320	1935	2205
750	921	1230	1755	2045	—	921	1230	1935	020	— Næsbjerg ...		s	s	s	s	s	s	—	s	s	s
s	s	s	s	s	—	s	s	s	s	— Biltoft ...		s	s	s	s	s	s	—	s	s	s
s	s	s	s	s	—	s	s	s	s	— Øse ...		s	s	s	s	s	s	—	s	s	s
814	937	1245	1810	2100	—	937	1245	1948	035	— Nordenskov ...		815	1043	1305	1650	2150	815	—	1305	1920	2150
s	s	s	s	s	—	s	s	s	s	— Bolhede ...		s	s	s	s	s	s	—	s	s	s
822	945	1255	1820	2110	—	945	1255	1955	045	— Gravlund ...		805	1035	1255	1640	2140	805	—	1255	1911	2140
s	s	s	s	s	—	s	s	s	s	— Ansager ...		s	s	s	s	s	s	—	s	s	s
845	955	1305	1830	2120	—	955	1305	2002	055	— Mølby Kro ...		755	1025	1245	1630	2130	755	—	1245	1902	2130
s	s	s	s	s	—	s	s	s	s	— Mølby Kro ...		s	s	s	s	s	s	—	s	s	s
900	1005	1315	1840	2130	—	1005	1315	2010	105	— Adelvej ...		745	1015	1215	1620	2120	745	—	1235	1853	2120
s	s	s	s	s	—	s	s	s	s	— Tyndkjær ...		s	s	s	s	s	s	—	s	s	s
s	s	s	s	s	—	s	s	s	s	— Eg ...		s	s	s	s	s	s	—	s	s	s
915	—	1330	1855	2145	—	1018	1330	2025	120	— Loft ...		730	—	1155	1605	2105	730	—	1220	1839	2105
s	s	s	s	s	—	s	s	s	s	Ank. Grindsted Alg.		s	s	s	s	s	s	—	s	s	s
930	—	1345	1910	2200	—	1032	1345	2040	135			715	—	1140	1550	2050	715	—	1205	1825	2050
1039	—	1822	2100	—	—	1044	1822	2219	—	Alg. Grindsted	Ank. Grindsted	—	—	1129	1537	1821	—	—	1129	1821	—
1200	—	1915	2228	—	—	1141	1915	2313	—	Ank. Bramminge	Alg. Bramminge	—	—	1019	1446	1730	—	—	1019	1730	—
1135	—	1538	—	—	—	1135	1538	—	—	Alg. Grindsted	Ank. Grindsted	603	—	1030	1347	2044	603	—	1043	1347	2044
1221	—	1614	—	—	—	1221	1614	—	—	Ank. Brænde	Alg. Brænde	516	—	940	1310	1940	516	—	1003	1310	1940
1070	—	1520	2050	—	—	1250	—	2050	—	Alg. Grindsted	Ank. Grindsted	—	—	1124	—	2042	—	—	1013	1728	2042
1205	—	1755	2221	—	—	1432	—	2233	—	Ank. Kolding	Alg. Kolding	—	—	850	—	1845	—	—	830	1540	1845
1133	—	1724	—	—	—	—	1738	2051	—	Alg. Grindsted	Ank. Grindsted	—	—	1003	1501	2038	—	—	946	—	2038
1392	—	1814	—	—	—	—	1830	2140	—	Ank. Trolldhede	Alg. Trolldhede	—	—	905	1355	1950	—	—	858	—	1950
935	—	1315	2055	—	—	1050	1825	2055	—	Alg. Grindsted	Ank. Grindsted	—	—	900	1345	2040	—	—	1130	1530	2040
1110	—	1705	2235	—	—	1225	1955	2235	—	Ank. Vejle	Alg. Vejle	—	—	720	1205	1855	—	—	950	1350	1950

Forlang Deres Pakker sendt som BANEPAKKE. Hurtig og sikker. Kommer og gaar med alle Tog. (Kan lokalt forsendes med Efterkrav).
 EXTRATOG paa Markedsdage i Varde fra Mølby Kl. 905, fra Ansager 912, fra Gravlund 919, fra Nordenskov 926, fra Næsbjerg 939 i Varde 952.
 (Hen- og Tilbagerejse paa Enkeltbillet).

ladte togdel. Men dette fortæller os også en anden ting, nemlig, at det åbenbart ikke har været et så ringe besøgt tog. Har man haft mange tog daglig med det passagerantal, har banen kunnet være godt tilfreds.

Et særkende for banen gennem hele dens levetid er den billige drift; dette har måske reddet den samtidig med, at banen er blevet dygtigt ledet og som en tredje ting, at banen har fået støtte af de lokale politikere i langt højere grad end det har været tilfældet mange andre steder i landet. Dette noget særprægede forhold med hensyn til Varde-Grindstedbanen er det svært at give noget entydigt svar på. Mærkeligt er det i hvert fald, men man kan da glæde sig over at denne bane så længe undgik sin skæbne.

Hvordan fik man oprettet et trinbræt? Her tænker jeg specielt på Skonager, hvor man i adskillige år ikke havde en kronens indtægt - et år havde man dog minsandten en indtægt på 20 kr. I realiteten ingen indtægter, men kun udgifter til vedligeholdelse. I nogle tilfælde måtte man føje en kommune, der var med til at betale til driften, der så til gengæld fik et trinbræt. Der kunne også være et naturligt befolkningsunderslag, eventuelt en virksomhed involveret og som endda fik oprettet et sidespor - det skete flere steder på Varde-Grindstedbanen, men de forsvandt efterhånden igen (lastbilerne!). Disse tilfælde er da til at forstå, men Skonager, der i adskillige tilfælde ikke engang figurerer i banens statistik procentmæssigt, er sværere at forstå. Tro nu ikke at Bilstoft, Øse, Tyndkær og Loft var meget bedre end Skonager i lange perioder, hvor disse steder procentmæssigt vekslede mellem 0,1 og 0,7% (Øse). En lille beretning fra en helt anden privatbane (SVJ) rinder mig i hu. Da banen var ved at blive en realitet fik besigtigelseskommissionen et andragende om at anlægge et trinbræt ved en lille flække, navnet skal jeg undlade at nævne her, af 43 navngivne personer på stedet. En nærmere undersøgelse viste, at stedet var ret så øde og en nærmere kontrol blev foretaget. Det viste sig, at andragendet var indsendt af fire meget børnerige familier, og at alle navne på børnene, selv de mindste i vuggerne, var opført på andragendet. Dette blev selvfølgelig forkastet. Om besigtigelseskommissionen på Varde-Grindsted er løbet på en sådan limpind ved anlæggelsen af Skonager og for den sags skyld også for et par

af de andre trinbrætter skal jeg lade være usagt. Det var bare en tanke, der faldt mig ind!

Hvad kørte man så med de første år? Først og fremmest tørv. Den nærmest følgende godsart var mergel, dog fire gange mindre i tons end det indenlandske brændsel. Også teglværksprodukter transporterede man en del af (halvdelen af mergelmængden) og korn og andre foderstoffer samt gødningsstoffer var vigtige for banen.

Da tørvene var et så vigtigt godsemne for banen er det vel naturligt, at vi ser lidt nærmere på denne godsforsendelse. Tørvene blev hovedsagelig sendt fra Eg station. Efter 1. verdenskrig var der stor mangel på brændsel, og de der havde en tørvemose, havde kronede dage - endda langt op i tyverne. Ved Eg havde entreprenøren eget spor, vogne og lokomotiver, der transporterede tørvene fra et stort moseareal nogle kilometer borte. Tørvene blev kørt op på en rampe på Eg station, og herfra blev de hældt ned i godsvognene. Brændselsmanglen gjorde sig også gældende på banerne. 12 baner i Jylland brugte udelukkende tørv som brændsel i lokomotiverne, 6 en blanding af tørv og kul, og 1 bane brugte tørv, når maskinerne ikke var ude at køre, altså for at holde fyret vedlige.

De nævnte tal på baner der helt eller delvis brugte tørv som brændsel foreligger på det samme tidspunkt som Varde-Grindstedbanen åbnede. Trods det, at banen selv transporterede tørv og altså lå i et område med stor udvinding af tørv, synes det ikke at se ud til at banen selv har brugt dette brændsel til sine egne lokomotiver. Dette er så meget mere mærkeligt som banens helt store udgift er indkøbet af kul. Denne udgift er meget stærkt medvirkende til det ret dårlige driftsresultat. Som det måske er nogle bekendt, gjorde DSB også forsøg med tørvefyring på et par K-maskiner, men resultatet var ret negativt. Dette emne vil jeg nok senere vende tilbage til i SIGNALPOSTEN.

Som nævnt var mergelen en anden vigtig transportartikel. En gammel jernbanemand, der blev ansat på Varde-Grindstedbanen, da den åbnede, fortæller, at når han kørte turen mellem banens to endestationer i de første år, så kørte man for det meste igennem den rene hede. På arealer der var under dyrkning, var der flere centimeter mellem græsstråene. Bortset fra de store plantager var

det kun få træer, man kunne se på strækningen. Hvis jorden skulle være tjenlig til opdyrkning, var mergling en absolut betingelse, og netop ved merglingen kom Varde-Grindstedbanen til at spille en stor rolle. I tusindvis af vognladninger transporteredes mergelen med banen ud til hedeområder, bønderne ville opdyrke. Da jeg kørte med banen, havde denne mergling bevirket, at det nu var agerjorden, der dominerede. Mergelen blev i mange tilfælde aflæsset på fri bane. Her stod landmanden og ventede, og så snart vognene var koblet fra begyndte aflæsningen således at vognene hurtigst muligt kunne losses og være klar til afhentning, når næste tog kom. Dette tog så de tomme vogne med retur. Forøvrigt brugte flere andre privatbaner samme metode, bl.a. Horsens Vestbaner. Efterhånden tog mergeltransporterne en del af, men i mellemtiden blev det transporten af teglværksprodukter og kul til teglværkerne, som banen transporterede i så store mængder, at det blev nødvendigt flere steder at oprette sidespor til virksomhederne, sidespor som bibeholdtes i en lang årrække, men som dog efterhånden forsvandt efter 2. verdenskrig. Det var i højeste grad også nødvendigt at gøde den merglede jord, så også her transporterede banen gennem årene store mængder kunstgødning.

Når nu de vigtigste transportgrene nævnes er det vel naturligt også at nævne Ansauger slagteris store betydning for banen, idet denne virksomhed mellem år og dag skaffede banen gode indtægter.

Men hermed er også det mest positive sagt, og det er vel ikke helt uvæsentligt. For Varde-Grindstedbanen og desuden for de fleste andre privatbaner rundt om i landet er det en sørgelig forestilling, man bliver vidne til op gennem mellemkrigsårene. Færre passagerer og mindre gods at transportere er de karakteristiske træk i disse år. Hvem bruger tørv længere? Der bliver mindre og mindre at mergle, flere af teglværkerne lukker og resten, der er at køre med, "stjæler" lastbilerne mere og mere. Hvem gider stå og vente på toget på et koldt og vindomsust trinbræt, når bilen holder hjemme i garagen. For flere og flere anskaffer sig efterhånden en bil.

Underskuddet bliver større og større i disse år. For at hjælpe på miseren "tvinges" personalet her i trediverne til at indbetale en del af deres løn til banen; den skal være

med til at dække underskuddet, en praksis også en del andre privatbaner bruger. Baggrunden for dette alvorlige skridt var truslen om nedlæggelse og derfor affandt personalet sig med denne tvungne offervilje, simpelthen for at bevare deres job. Varde-Grindstedbanen klarede sig igennem krisen, og en af årsagerne hertil er den billige drift. Procentvis er denne banes underskud mindre i forhold til de andre privatbaners. Hertil kommer, at amtsråd og kommuner i dette område i langt højere grad stiller sig forstående overfor banens problemer og vanskeligheder end man gør så mange andre steder i landet. Det havde nu heller ikke været særlig rart eller heldigt om en bane der først var åbnet i 1919 allerede havde måttet lukke 10-15 år senere, måske i særlig grad set ud fra politikernes synspunkt. Men andre steder i landet så man stort på noget sådant. Hos "storebroder" DSB kunne man slå alle rekorder ved at lukke den Midtsjællandske bane efter kun otte års drift, men i dette tilfælde var der vist ikke mange der talte om politikernes ansvar.

Lokomotiverne var dyre i drift og i lighed med så mange andre privatbaner "i nød" ønskede Varde-Grindstedbanen nu også at finde en trækraft, der kunne være med til at spare på budgettet. Åbenbart må de gamle Bs-damplokomotiver have været for dyre i drift, for ejendommeligt nok nøjedes man ikke med at anskaffe et diesellokomotiv, men købte også et damplokomotiv. Men man gik et skridt videre, idet der også anskaffedes en Triangelmotorvogn.

Disse tre køretøjer blev alle anskaffet så tidligt som i 1926 og alle tre køretøjer var danskbyggede. Damplokomotivet som Frichs konstruerede, var det første privatbanedamplokomotiv denne fabrik fremstillede. Fabrikken byggede dog to maskiner samtidig - det andet gik til Nakskov-Rødbybanen. Det var 1C-typen, der ikke ligefrem (efter min mening) var harmoniske af udseende, hvilket bl.a. skyldtes den meget højtliggende kedel. Maskinen havde en tjenstfærdig vægt på 38 t, adhæsiionsvægten var 30 t, det vil sige, at den var velegnet til banens lette spor. Motorlokomotivet som forøvrigt var diesel-elektrisk, var af nogenlunde samme vægt som Frichs-maskinen (nr. 5), nemlig 38 t, og blev litreret M 1. Det var en lang tingest, vel ikke ligefrem lydløs, på næsten 14 m længde,

der trods sine store dimensioner kun ydede 150 hk. I lighed med så mange andre privatbanemotorlokomotiver var den trykluftbremset, altså lidt af et særsyn, hvor det meste andet materiel brugte vacuumbremse. M 1 kom til at overleve banen og blev først solgt da Varde-Grindstedbanen lukkede, men det var nu ikke meget den blev brugt i banens sidste leveår, man må vel rettere sige, at den slet ikke blev brugt. M 2, som Triangelvognen var litreret, havde man stor glæde af gennem årene. Glæden var så stor, at man i 1932 anskaffede en lignende motorvogn, men dog med en noget kraftigere motor. Af sparehensyn vel sagtens, ombyggede man desuden en rejsegodsvogn til motorvogn, litreret M 3, oprindeligt med benzinator, men den fik så sent som i 1954 en 150 hk dieselmotor. M 2 blev i 1947 solgt til Køge-Ringstedbanen.

Da vi nu er ved motormateriellet, kan vi lige så godt gøre os færdige med det samme. "Motoreventyret" er ikke forbi endnu for Varde-Grindstedbanens vedkommende. Fra DSB anskaffede man to brugte Triangelmotorvogne. M 4 var oprindeligt DSB MA nr. 602, udrangeret hos "storebror" i april kvartal 1942. Om denne motorvogn kunne der skrives en lang historie, men lad os fatte os i korthed. Oprindeligt brugte DSB denne motorvogn på strækningen Frederiksberg-Hellerup, hvor den senere blev fortrængt af S-togene. Senere kørte den på forskellige sidebaner hos DSB, bl.a. Dalmose-Skælskør. Nogen egentlig succes var motorkørslen nu ikke på denne bane på grund af de mange nedbrud i starten, men det er en anden historie. Derimod var der et morsomt træk ved motorkørslen på Skælskørbanen. På grund af togenes størrelse kørte man altid med to motorvogne, nemlig en MA nærmest Skælskør og en ME nærmest Dalmose. Denne oprangering var nødvendig, da kun MA-vognen med sin ret store køler var egnet til at køre baglæns og samtidig også skubbe på den temmelig store stigning op mod Dalmose. Trods denne motorvogns efter min mening noget antikverede udseende må man endelig ikke tro, at der var noget i vejen med driftssikkerheden. Vognen blev udrangeret i 1958, og blev desværre ikke bevaret. Den sidste motorvogn Varde-Grindstedbanen anskaffede kom ikke som ventet til at hedde M 5, men beholdt sit gamle DSB-litra MC 651, da den så sent som i 1956 kom til banen, efter at være udrangeret

i oktober kvartal samme år hos DSB. Lige til banen lukkede kunne man meget ofte se denne motorvogn køre det daglige og som regel meget lille godstog.

Som tidligere nævnt begyndte underskuddene at vise sig efter det 3. driftsår. Da der var gået nogle år og underskuddene fortsatte, blev der jo talt om at lukke banen. I den anledning skrev en avis: "Denne banes berettigelse eller ikke-berettigelse ikke alene burde bedømmes ud fra dens økonomiske resultater..." og en anden avis skrev: "Og det kan ikke nægtes, at Varde-Grindstedbanen har trukket en linje af huse og opdyrkede arealer efter sig tværs gennem landet mellem de to byer". Bedre kan banens betydning i disse vanskelige år, da truslen om nedlæggelse lurede, vel ikke udtrykkes, og det er vel også af de i aviserne nævnte grunde, at amtsråd og kommuner gik ind for banens bevarelse. Men det går stadig ned ad bakke lige til 2. verdenskrig bryder ud, for krigen får vel ikke med ét slag, men gradvist, billedet til at ændre sig. Nægtes kan det nok ikke, at hvis denne verdenskrig ikke var brudt ud, havde Varde-Grindstedbanen nok måttet lukke. Med ét kunne passagererne atter finde banen efter at den "hellige ko", bilen, var blevet klodset op. Og godset kunne minsandten også finde tilbage til banen, da lastbilerne mere eller mindre var blevet sat ud af spillet. En meget væsentlig ting var dog tørvetransporternes tilbagevenden. Det gav banen nogle problemer, da den efterhånden ikke rådede over særlig mange godsvogne, og da DSB selv havde brug for alle vogne, var det næsten umuligt at låne åbne godsvogne her. Af den grund opstod der berettiget frygt for, at banen ikke kunne få transporteret de tørv væk, som blev produceret, og ud til forbrugerne, der havde hårdt brug for dette brændsel.

Man klarede sagen på en lidt utraditionel måde og her kom tyskerne uden selv at vide det til at spille en afgørende rolle. Nabobanen Varde-Nørre Nebel, befordrede store mængder af tysk krigsmateriel til Oxbøl, Nørre Nebel og Nymindegab. Krigsmateriellet skulle bruges i forbindelse med anlægget af de store militære forsvarsanlæg på Vestkysten. Når jernbanevognene var tømt for deres krigsmateriel, lød ordren på, at de omgående skulle returneres til Tyskland, så de igen kunne blive lastet med deres farlige "legetøj" til Vestkysten. Disse vogne kunne man nu godt

bruge på Varde-Grindstedbanen, og derfor arrangerede man det på den måde, at vognene før de returnerede til Tyskland fik et ekstra løb på banen. Det betød, at ikke så få skulle være indviende i planen og at man skulle holde mund, så tyskerne ikke fik nys om sagen. Når de tomme vogne kom fra Varde-Nørre Nebelbanen, blev de i nattens mulm og mørke hurtigt sendt videre over på Varde-Grindstedbanen, der lige så omgående fik sendt dem til de respektive steder på banen, hvor tørvne ventede på at komme videre. De fyldte godsvogne fortsatte f.eks. til Vejle, hvor tørvne blev udskibet til Østdanmark eller de blev sendt videre til andre steder i 2. distrikt - herunder også Fyn - med den for danskerne så vigtige last. Først efter denne ekstra tur kunne vognene langt om længe returneres til Tyskland. Hermed slog man to fluer med ét smæk. For det første sinkede disse ekstra vognomløb tyskernes arbejde med "Vestvolden", for det andet gavnede man os selv ved at få tørvne sendt ud til de brændselshungrende danskere langt hurtigere end det ellers ville have været tilfældet.

En gang imellem gik det dog galt. Det lille bedragerinummer blev opdaget af tyskerne, som lavede en farlig ballade over "svindelen" og vognene måtte, hvor nødtigt man end ville det, køre den direkte vej tilbage til Tyskland. Men der gik ikke mange dage før man genoptog taktikken og "stjal" de tomme vogne. Heldigvis lykkedes det for det meste at narre tyskerne. Som man kan forstå gav kørslen med tørvetog Varde-Grindstedbanen en masse at bestille, og det var ikke så få ekstratog, der løb over banen - særlig om natten. Mangelen på flydende brændstof ramte også banen, og som en af de første baner i landet påmonterede man en gasgenerator på en af motorvognene, hvilket igen bevirkede, at man undgik at indskrænke køreplanen, men køretiderne var det lidt svære at holde, når toget blev fremført med generatorvognen.

Selvom det tilsyneladende går godt for banen her i denne krisetid, skal man ikke forledes til at tro, at alle har glemt den vaklende økonomi, der prægede banens drift før krigen. I en stedlig avis skrives der i 1944: "Varde-Grindstedbanen, der hører til de dødsdømte baner, har haft et overskud på 69.754 kr. mod et overskud på 23.286 kr. forrige år". Bemærk, man bruger ordet dødsdømt,

hvilket ikke er særlig pænt i en periode, hvor banen er med til at vise sin store betydning for samfundet under svære og vanskelige forhold. Netop i 1944 kan banen holde sit 25 års jubilæum. Det var som bekendt mørke tider for landet, hvilket paradoksalt nok betød lyse tider for banen, hvis man altså ser bort fra de store vanskeligheder krigen gav med hensyn til at skaffe materiel, brændsel o.s.v.

Nogen egentlig festlighed blev der ikke afholdt i anledning af jubilæet, bortset fra, at banen serverede et par stykker smørrebrød af den sædvanlige danske type for personalet. Bagefter fik man kaffe som på grund af krigen selvfølgelig var lavet af cikorie eller et andet lignende erstatningsstof.

At banen nu klarede sig ret så godt - de lyse tider! - kan de følgende tal belyse. I driftsåret 1940/41 befordrede man 22.000 rejsende og ca. 9.500 t gods, mens tallene for driftsåret 1943/44 viser en ikke ringe stigning, nemlig 112.000 rejsende og 42.000 t gods og heraf var alene de 30.000 t tørv. Overskuddet nævnte jeg før.

Anden verdenskrig endte og hermed vendte også de barske realiteter tilbage. Det varede ikke længe før tørveproduktionen faldt og dermed faldt også banens transportmængde af dette brændsel. Og så vendte underskuddene tilbage. Kampen om passagerer og gods blev igen et alvorligt faktum i banens hverdag - bilerne var ved at vende tilbage og glemt var banens store betydning under og lige efter krigsafslutningen. Sådan som det kommer til at gå i årene fremover skulle man ikke tro, at Varde-Grindstedbanen var i stand til at klare sig igennem helt til 1972, men det gjorde den altså. Imidlertid er et nyt køretøj dukket op, og det bliver for mange privatbaner - også VaGJ - en foreløbig redningsplanke; det er som man sikkert har gættet skinnebussen der holder sit indtog.

I et stykke tid havde der været kritik af den adstadige fart man benyttede på strækningen. Hastigheden for togene var sat til 45 km/timen som højeste fart, hvilket bevirkede, at man var omkring en time og tyve minutter om en enkelttur. Sådanne hverken mere eller mindre end så mange andre privatbaners fartpræstationer, ja, selv DSB havde sidestrækninger, hvor denne fart var god latin. Fra banens side hævdede man, at det var en god præstation, når man tog i

betragtning, at der var seks stationer og 10 trinbrætter man skulle holde ved. Nu skal man ikke glemme, at det langt fra var ved alle trinbrætter togene skulle stoppe hver gang, men den slags bagateller tog banens ledelse åbenbart ikke hensyn til. Ihvertfald var man ikke bange for at tage munden fuld, når man sammenlignede sig med Kystbanen, idet man fremførte, at denne strækning havde samme længde som Varde-Grindstedbanen og at køretiden på Kystbanen svarede til den man brugte på privatbanen. I denne sammenligning glemmer man vist også at tage i betragtning, at passagertallet og den mængde gods man dengang medførte på Kystbanen nåede helt andre størrelser end man nogensinde havde haft på Varde-Grindstedbanen. Det var altså ikke helt dårligt trods alt, at også Varde-Grindstedbanen i 1948 besluttede sig til at anskaffe skinnebuser. Disse nye køretøjer satte også køretiden ned, og nægtes kan det ikke, at disse tog havde en langt bedre acceleration end de gamle Triangelvogne. Om så farten på selve strækningen blev meget større er et spørgsmål, men man kom bestemt noget hurtigere i gang og opnåede derfor også hurtigere den maksimale fart.

Ser man på køreplanen fra 1950 er der enkelte tog fremført af skinnebuser, der kan klare turen på en time, hvilket jo må siges at være noget af en forbedring - når tyve minutter spiller så stor en rolle. Når vi nu er ved køretider, kan det anføres, at det personførende godstog brugte to timer og fem minutter om turen fra Varde til Grindsted; den modsatte vej fem minutter mere.

I begyndelsen af 1948 kom så SM 5 og i slutningen af samme år kom SM 6. Den første påhængsvogn til skinnebuserne SP 1 kom dog først i 1949. Ikke så snart havde man fået skinnebuserne førend der fremkom planer eller rettere forslag om at indlede et samarbejde med Vejle - Vandel - Grindstedbanen der næsten samtidig med VaGJ også havde fået skinnebuser. Man ønskede at lave en gennemgående forbindelse fra Vejle til Varde. Den uden tvivl gode ide løb desværre ud i sandet og blev aldrig til andet end en plan på et stykke papir. Som på de øvrige danske privatbaner, der også havde fået skinnebuser, blev de også på Varde-Grindstedbanen en succes; de blev godt modtaget af publikum. Man syntes at der virkelig var kommet en stor forbed-

ring til banen, og da skinnerbusserne samtidig fuldt ud indfriede alle forventninger om komfort og driftssikkerhed, syntes alt godt. Økonomisk går det dog stadig ikke alt for godt. Selvom skinnerbusserne i høj grad er med til at billiggøre driften, er banen alligevel på jagt efter yderligere muligheder for at nedsætte driftsudgifterne. Af den grund føres der i 1950/51 trepartsdrøftelser mellem bestyrelsen for Varde-Grindstedbanen og nabobanens (VNJ) bestyrelse samt med repræsentanter for statens moderniseringsudvalg. Sagen er, at direktøren for Varde-Grindstedbanen omtrent har nået den alder, hvor han skal pensioneres, og altså så småt er ved at forbedre sig på at trække sig tilbage. Det man skal forhandle om er indførelsen af en slags fællesdrift på de to baner.

Indlertid kan de to baner ikke blive enige, og derfor må statens udvalg for modernisering af privatbaner træde til som mægler. Efter lange og til tider besværlige forhandlinger lykkes det tilsidst at blive enige. Direktøren for Varde-Nørre Nebelbanen skulle fremtidig være leder af begge privatbaner. Nok var bestyrelserne blevet enige, men før sagen kunne blive en realitet, skulle begge baners generalforsamlinger godkende det vedtagne. Man arbejdede også på at få fælles værksteder. Dette lyder måske ikke af så meget, men i virkeligheden betød det, at både personale og materiel fra begge baner kunne indgå i et snævert samarbejde. I sandhedens interesse må det vel anføres, at fordelene nok ville blive størst for Varde-Grindstedbanen.

I november 1951 indtraf et af de ret så almindelige uheld, hvor en lastbil, hvis chauffør havde lidt for travlt, ikke bemærkede, at en skinnerbus nærmede sig. Resultat: et sammenstød. Skinnerbussen blev totalt afsporet og lagde sig til hvile i grøften en del ramponeret. Ingen i toget kom til skade, heldigvis, men til gengæld fik de to mand på lastbilen en del svære skrammer. I stedet for skinnerbussen, der nødvendigvis måtte på værksted, indsatte banen derfor de gamle og langsommere Triangelvogne til erstatning i de løb, skinnerbussen ellers skulle have kørt, hvilket bevirkede nogle forsinkelser. Havde det før nævnte samarbejde på dette tidspunkt været ført ud i livet, havde man nok kunnet låne en skinnerbus på nabobanen i den periode, hvor den havarerede var på værksted, og det havde sparet Var-

de-Grindstedbanen for meget besvær.

Sagen om et vist fællesskab gik i orden, da begge generalforsamlinger tilsluttede sig ideen og den 1. april 1952 blev der så indført fælles administration med direktøren for Varde-Nørre Nebelbanen som direktør og samtidig fik de to baner fælles hovedkontor, idet Varde-Grindstedbanens hidtidige hovedsæde lukkedes. Iøvrigt står der i overenskomsten vedrørende fællesskabet: "... samt iøvrigt samarbejde, hvor dette måtte være muligt". Og så kunne den gamle direktør træde tilbage og nyde sit otium i visshed om, at den nys indgåede aftale nok skulle gavne hans gamle bane. Det hidtidige hovedkontor blev som før nævnt nedlagt og det blev Varde-Grindstedbanens værksteder også. Begge faciliteter overflyttedes til Varde Vest.

Man havde haft en del problemer - i lighed med andre baner - med de under krigen lagte sveller. Disse var imprægnerede med klorzink, et kemikalie der bestemt ikke var særlig egnet til formålet. Resultatet af denne imprægnering viste sig i løbet af få år - svellerne rådne. Det var i allerhøjeste grad nødvendigt at udskifte disse "krigssveller" så hurtigt som muligt, og der var forøvrigt lagt ikke så få af disse. Arbejdet med udskiftningen gik man i gang med i foråret 1952. At banen skulle spare kom tydeligt til udtryk i den fremgangsmåde, man benyttede. De klorzink-imprægnerede sveller blev efterhånden alle udskiftede, men ikke kasserede. Man sorterede dem i to grupper - helt kassable og endnu anvendelige. Sidstnævnte gruppe sendte man tilbage til imprægneringsanstalten til omimprægnering, nu med mere holdbare kemikalier, hvorefter de blev lagt ned igen.

Det var efterhånden meget lidt damplokomotiverne kørte, og da den sidste af de gamle Bs-maskiner ikke længere var i så god stand, ville man ikke ofre penge på en reparation af denne, men satte den til salg. Bs 286 blev købt af en ophugger for 9.500 kr. og skæbrænderen gjorde hurtigt en ende på dens tilværelse. Det var før der var rigtig interesse for at bevare gammelt materiel og at denne maskine ikke blev reddet kan man i allerhøjeste grad kun beklage i dag. De tre andre Bs'ere var udrangeret allerede i 1930. Og så flottede man sig rigtigt og satte en ny motor i M 3, der fik erstattet den gamle benzinmotor med en die-

selmotor, og det kostede penge, i hvert fald var de omkring 21.000 kr. man ofrede på vognen mange penge dengang. Det var som oftest M 3 der fremførte de efterhånden meget beskedne godstog på banen. Ja, 21000 kr. var mange penge, men man fik rigtignok derfor også lov til at betale dette formidable beløb over to år. For dampinteressererede kan det også anføres, at 1952 var et sørgeligt år. For første gang i banens historie kørte man overhovedet ikke én km med damptog. I det samme år var der igen et uheld i en blinklyssikret overskæring, hvor toget blev torpederet af en bil. Varde-Grindstedbanens skinnerbus tog dog ikke mere skade end at den kunne fortsætte kørslen, ganske vist med et par ordentlige buler.

Men senere på dagen var uheldet igen ude efter den samme skinnerbus, idet den igen blev impliceret i et sammenstød. Denne gang var det ikke en bil, der var årsagen, men derimod en hest. Hesten døde og det gjorde såvidt også skinnerbussen, for nu kunne den heller ikke mere, og den blev af et andet køretøj trukket på værksted i Varde.

Og så var det altså, at Nørre Nebelbanen trådte til med skinnerbusser, så normal kørsel kunne opretholdes på Varde-Grindstedbanen. Når vi nu taler om reparationer kan det nævnes, at et egentligt værkstedsfællesskab træder i kraft den 1. april 1953 - en yderligere besparelse for "vor" bane.

Meget få baner har fra begyndelsen af 1950 overskud, og her er Varde-Grindstedbanen ingen undtagelse; fra nu af er der konstant underskud på banen. Bortset fra nogle ganske få år ligger underskuddet på omkring 100.000 kr. Samtidig er passagertallet vigende, også det ligger på omkring 100.000. Heller ikke godsmængden er særlig stor, den ligger på omkring 8.000 t årlig, hvilket er omkring en sjettedel af den mængde gods banen oprindeligt transportererede. Disse triste kendsgerninger er desværre ret typiske for de fleste danske privatbaner, man har hurtigt glemt disse baners betydning under krigen - nu er det atter bilen, der er i højsædet.

Mange baner bukker under i de kommende år, men indtil videre får Varde-Grindstedbanen lov til at fortsætte, hvilket må siges at være temmelig utroligt. I 1954 kommer så Privatbanekommissionens betænkning, hvis triste indhold vist er kendt af de fleste jernbaneinteresserede. Om "vor" bane hedder det: "Ba-

nen har i de senere år haft underskud, men underskuddene har været procentmæssigt lavere end ved de fleste andre baner, og banen er billigt drevet". Videre lyder konklusionen: "Kommissionen er af den opfattelse, at Varde-Grindsted Jernbane, medmindre der skulle indtræde en afgjort forværring af banens økonomi, vil kunne opretholdes nogle år ud over garantiperioden, der udløber den 1. april 1956". Banen ligger i gruppe 2, den gruppe, der giver baner i søgelyset endnu en chance. Det kan virke en smule uforståeligt, for flere af de dødsdømte baner havde en større mulighed for at fortsætte end vor bane, der tilsyneladende er langt ringere stillet. Et andet uforståeligt træk er kommissionens notat om at banen har 10 tog daglig, altså 5 togpar. Ser man efter i køreplanerne er der i virkeligheden kun $4\frac{1}{2}$ togpar daglig på hverdage. Det halve tog opstår ved, at et tog daglig kun kører på en del af strækningen. I sandhedens interesse skal det dog anføres, at noget senere kommer der 5 togpar daglig på hverdage. Kun én anden bane har en ringere køreplan - en bane af næsten samme alder - nemlig Hørve-Værsløv; alle andre privatbaner havde en tættere toggang. Det bør vel også anføres, at banen ikke havde busruter som supplement til banedriften. Men jeg vender tilbage til det igen - det må virkelig undre, at man slap gennem nåleøjet og fik lov til at fortsætte.

Nu har en ringe toggang vel aldrig gavnet nogen jernbane synes erfaringen at vise, og dette var også tilfældet med Varde-Grindstedbanen. På banen indser man efterhånden (der har vel også været kritik i aviser og vel heller ikke helt utænkeligt, i kommunerne over den noget ringe toggang), at det er nødvendigt at udvide trafikken. Dette sker også ganske gradvis i de følgende år. Forøvrigt har banen tidligere prøvet taktikken med få tog, så tidligt som i 1921 indførte man 2 togpar daglig fra 1. oktober og driftsåret ud. Men den gik heller ikke den gang - man måtte udvide trafikken igen. Da man prøver det med de få tog igen, må det undre, at man ikke er blevet klog af skade.

Efterhånden som godsmængden falder, "falder" også antallet af godsvogne. I en periode i 1950'erne råder man kun over tre godsvogne. Hvis der en enkelt gang skulle være behov for at anvende flere godsvogne lånte man hos naboen - enten

DSB eller VNJ.

Banen lunter stille og roligt af sted gennem årene uden store begivenheder, og uheld af større art finder heldigvis ikke sted. Og dog sker der en betydningsfuld ting: i 1956 forlænges garantien og det trods et langsomt, men støt stigende underskud. I 1959 slår man sin egen rekord ved kun at have to godsvogne. Det er Q 94, anskaffet i 1948. Det var må man vel nærmest sige, en lilleputvogn, der kun lastede 6 t og med en bundflade på kun 11 m². Den anden godsvogn må vel betegnes som hørende til specialtypen, i hvert fald på VaGJ, det var nemlig en kølevogn, beregnet til transport af kød fra slagteriet i Ansager. Goliath i forhold til den anden vogn. Den medførte alene 600 kg is, så man nogenlunde effektivt kunne køle kødvarerne inde i vognen. Den var selvfølgelig hvidmalet.

Det var overraskelsernes bane. Jeg nævnte før underskuddet, men pludselig i 1959 falder dette temmelig meget i takt med, at både godsmængden og antallet af befordrede passagerer stiger. Som noget andet positivt skal nævnes, at man opretter en bilrute fra Vejle over Grindsted til Varde i samarbejde med Vejle-Vandel-Grindstedbanen. Dette er vel i og for sig ikke så positivt, selvom det trafikmæssigt er en fremgang, når man nu engang ikke kan blive enige om gennemkørende tog. Det positive ligger i, at denne rute bliver en ret god forretning - den giver overskud! Meget flot fik ruten navnet "Vesterhavet". Og hermed er det positive også sagt, for det varer ikke længe før passagertallet falder og det gør godsmængden også og igen svinger underskuddet sig op til at ligge omkring de 100.000 kr.

I begyndelsen af 1961 bliver banens sidste damplokomotiv solgt til Petersen & Albeck med ophugning for øje. Maskinen havde i lang tid været ret så overflødig.

Forkortelsen for Varde-Grindstedbanen havde været VaGJ, men da Vejle-Vandel-Grindstedbanen lukkede ændredes efterhånden disse initialer til VGJ. Da nu Vandelbanen var lukket overtog Varde-Grindstedbanen "Vesterhavet" sammen med et nyt rutebilselskab i Vejle, men det var efterhånden ikke længere så god en forretning som før, og overskuddet daler i takt med, at der kommer flere og flere biler på vejene - man kan selv!

Da banen i 1959 kan fejre sit 40 års jubilæum, kunne man

i en stedlig avis læse den ikke særlig festlige overskrift: "40 år ved en dødsdømt bane". Jeg gad vide, hvad personalet har følt og tænkt. Det er nu ikke alle aviser der er så negative. I en anden hedder det: "En veldrevet bane, som kommuner står sammen om". Ved jubilæet regnede man ud, at banen havde transporteret 3.865.000 rejsende. Som et særligt kuriosum kan nævnes, at ved 40 års jubilæet var der stadig tre mand ansat, som havde været med fra banens start. Bestyrelsen var af den opfattelse, at dagen skulle gå stille af, idet man mente, at der ingen grund var til at belaste økonomien ved afholdelse af en fest. Dog kan man se de første 8 år i møde med ro i sindet, for garantiperioden er forlænget til 1. april 1966.

Og så en lille solstrålehistorie fra jubilæumsåret. I februar opstod der en brand på en gård i nærheden af Norden-skov station. Netop på det tidspunkt, hvor branden var begyndt, kom dagens godstog luntende forbi brandstedet. Personalet i motorvognen bliver hurtigt klar over den faretruende situation og stopper toget. De to mand griber resolut togets ildslukker og med denne løber de ned til gården og begynder slukningsarbejdet. Herved bremser de ildens fremtrængning så meget, at en storbrand bliver undgået, og da brandvæsenet når frem, bliver resten af ilden hurtigt nedkæmpet. Mange mener, at de to jernbanemænd, der ved deres hurtige og resolute indgriben har reddet store værdier, bør hædres. Og det bliver de da også, men først i november 1962, altså næsten fire år senere, belønner brandforsikringen dem med hver et ur. - Men, bedre sent end aldrig!

Vi er nu kommet til de sidste 10 år af banens levetid. I begyndelsen af denne periode udvidede man godsvognparken med 50% idet man fra den nedlagte RØHJ købte en lukket godsvogn, H 22? for 1.350 kr. Det var en Q-lignende med bremsehuse forsynet vogn, som fik litra Q 109 på Varde-Grindstedbanen. Man "flotter" sig altså med at købe en brugt vogn og det til trods for, at underskuddet i samme år næsten bliver rekordagtigt stort, nemlig 122.000 kr. og så er reguleringstillægget til pensionisterne ikke regnet med, så i realiteten er vi oppe på næsten 200.000 kr.

Det er som nævnt ikke en bane man lægger meget mærke til, men langt om længe får en

jernbaneklub dog øje på banen, man aner måske, hvor det bærer hen, og arrangerer en tur på banen. Desværre er der nu ikke særlig mange der benytter chancen til at opleve banen - er det mon fordi man ikke har arrangeret turen som en damp-tur? - Og så kom M 1 endda ud at køre, og den skulle efter sigende næsten have røget lige så meget som et "rigtigt" lokomotiv, ihvertfald i begyndelsen af turen. Der er nok nogen der fortryder i dag, at de ikke var med.

I 1966 udløber garantiperioden, men underet sker igen - banen får lov til at fortsætte, og det til trods for at underskuddet nu igen er steget og ligger over de 200.000 kr. Det er glædeligt at man på egnen holder fast ved sin bane og glædeligt er det også, at passagertallet stiger med 13%, men desværre stiger udgifterne også. Kørslen med skinnebusserne bliver også en succes på Varde-Grindstedbanen. De rejsende er glade for at køre med dem, de er behagelige og det vigtigste for banen: de er billige i drift. Af disse årsager anskaffer man yderligere et sådant køretøj - også i 1966; det bliver købt af boet efter SVJ, hvor den havde nr. 8, men den omli-treres til SM 7 hos sin nye ejer. Fra SVJ købes også en påhængsvogn, men da man nu har tre motorvogne men kun to påhængsvogne, benytter man lejligheden til yderligere at indkøbe en bivogn fra NFJ. I 1967 nærmer underskuddet sig stærkt de 300.000 kr. Nu er det ikke meningen til stadighed at opremse underskudstallene, det er i hvert fald ikke med min gode vilje. Men sagen er, at for første gang, sådan lidt mere alvorligt, begynder visse kommuner at knurre. Man er ved at blive lidt betænkelige med hensyn til banens fortsatte drift. Den første af disse kommuner, der vover sig frem, er Grindsted. Kommunen fremfører, at den ikke vil være med til mere at dække underskuddene, hvis de i samme grad bliver ved med at stige. Og da først Grindsted begynder, tager de øvrige kommuner pludselig også fat og fremkommer med deres utvetydige meninger om banen, de små kommuner begynder altså at "pippe op". Når de store tør, så tør de så sandelig også at være med. De første sorte og meget truende skyer begynder altså at vise sig i horisonten.

Lad os stoppe lidt op og for et øjeblik beskæftige os med Grindsted. Dette fordem så store jernbaneknudepunkt - kommet sent og forsvundet tidligt - er

begyndt at skrumpe ind. Først forsvinder VVGJ, den første bane der kom til Grindsted, i 1957, dernæst forsvinder TKVJ i 1968 og for at springe lidt frem i tiden så lukker DSB i 1971. Selv om DSB endnu i 1967 ikke er væk, så er revideringen godt i gang, og på dette tidspunkt kan man så småt ane hvad fremtiden vil bringe. Grindsted er forøvrigt jernbanemæssigt så interessant et kapitel i dansk jernbanehistorie, at den må vi vende tilbage til i SIGNALPOSTEN ved en senere lejlighed.

Jeg nævnte før at sorte skyer trak op i horisonten. Det var ikke første gang det skete. Inden for de sidste 30 år og også før, var det trukket op til uvejr, men hver gang havde solen fået overtaget og faren var drevet over. Men denne gang så det ud til at det skulle være alvor og for at blive i det poetiske - denne gang kunne solen ikke fordrive de sorte skyer.

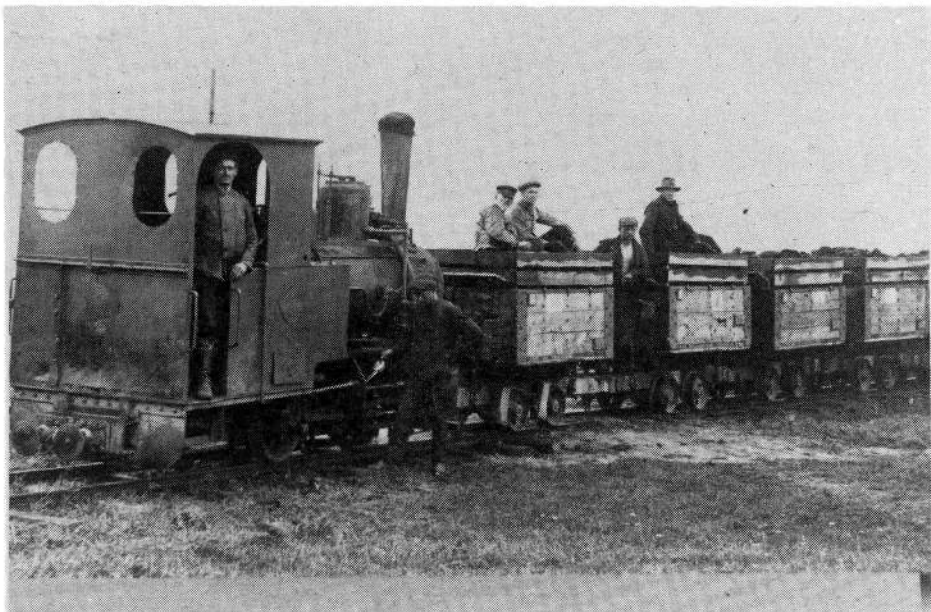
I driftsåret 1966/67 er der igen et svagt faldende underskud, der dog er temmelig stort. Der har været et stigende antal passagerer, men den befordrede godsmængde er faldet. Indtil 1971 er man sikret mod nedlæggelse, men det forhindrer dog ikke, at der foretages en vurdering af fremtiden. Og i ramme alvor fremkommer man med forslag om at nedlægge persontrafikken, men bibeholde banen som ren godsbane. Med den konstant faldende godsmængde er det vist lidt af en utopi at bevare banen som ren godslinie, hvordan vil man kunne skaffe gods nok og hvordan vil man kunne klare de mere og mere grådige vognmænd?

I 1969 har de to samarbejdende privatbaner fået ny direktør og ved en given lejlighed udtaler han om Varde-Grindstedbanen: "Vel ved jeg, at Varde-Grindstedbanen måske kan komme i klemme, men det er bemærkelsesværdigt, at denne bane, som i privatbanekommissionens betænkning af 1954 var spået en levetid på nogle år, stadig kører og således har overlevet andre baner, der var placeret i den bedste gruppe. Har vi de rigtige forbindelser og en effektiv toggang, må der fortsat være muligheder for privatbanen". På dette tidspunkt havde man på hverdage 7 togpar + et lørdagstog, så det kan jo med rimelighed godt siges, at toggangen var blevet langt mere effektiv efterhånden, men om den var effektiv nok, kan vel diskuteres.

En ikke helt ringe ide dukker op i begyndelsen af 1970. I det udvalg, der skal tage sig af sidebanernes skæbne, forventer man, at det vil være hensigtsmæssigt at fjerne DSB fra strækningen Grindsted-Bramminge. Denne tanke bliver som det jo nok er mange bekendt til virkelighed - desværre. Den eneste bane, der så vil frekventere Grindsted bliver altså Varde-Grindstedbanen, der så kun bliver tilslutningsbane i den ene ende, altså i Varde. Da det bliver en realitet at statsbanerne vil forlade denne sidestrækning, dukker der en god ide op på Varde-Grindstedbanen. Man foreslår nemlig at overtage DSB-strækningen fra Grindsted til Bramminge, hvilket jo automatisk vil få til følge, at banen stadig vil have tilslutning til DSB i begge ender. Det havde samtidig også den betydning, at man så kunne betjene en ellers baneløs egn. Hvis dette forslag var blevet til virkelighed, ville privatbanen være blevet reddet er der nok ingen tvivl om. Men hvem spændte ben for disse planer? Mon det kunne tænkes at være DSB?? Som det kan forstås løber planerne ud i sandet og dermed også de chancer banen havde haft for at overleve.

Netop i denne periode oplever man igen en meget streng vinter, så streng, at man skal helt tilbage til 1945 for at finde en lignende. Det bevirker, at mange tog må aflyses på grund af sneen, der ligger i tætte driver over sporene og forhindrer normal toggang. På Varde-Grindstedbanen prøver man at gennemføre toggangen i begyndelsen af sneperioden, men man opgiver forsøgene efter at et tog er kørt fast og de rejsende har måttet overnatte i toget. Som på så mange andre privatbaner må man lave så mange af tingene selv som det er muligt, og det gør de to privatbaner i Varde også. Man laver en snerydningsmaskine, der vist er ret effektiv, således at det bliver muligt selv at rydde banen inden for rimelig kort tid. Men den efterfølgende vinter bliver ikke nær så slem, og det nye vidunder kommer vist aldrig i brug på Varde-Grindstedbanen.

Igen sker der et under! Kommunegarantien for banen bliver minsandten forlænget til marts 1972. Denne gang er man lidt mere forsigtig, for denne gang er perioden kun på knapt to år. At den i det hele taget bliver forlænget skyldes måske de før nævnte planer om at overtage strækningen Grindsted-



Bramminge, hvem ved! Nogle har måske håbet på, at banen også denne gang klarer den, men med et underskud på næsten 425.000 kr. må det siges, at chancen er minimal.

I maj 1971 kommer så det triste budskab: driften indstilles den 31. marts 1972. En medvirkende årsag er staten, der sætter sine tilskud ned, således at kun 55% af underskuddet dækkes, og det må forventes at statstilskuddet i de kommende år yderligere vil falde. Og så slår kommunerne også bak, men vil ikke spytte yderligere i bøssen - løbet er kørt for Varde-Grindstedbanen.

Den 31. marts 1972 ved midnat slutter banen sin tilværelse, nu skal boet gøres op. Det sidste tog udgik fra Grindsted, hvor ca. 300 mennesker var forsamlet på perronen for at overvære det historiske øjeblik. Toget var fyldt til bristepunktet, hvad afslutningstog jo altid er. I dagens sørgelige anledning var toget formeret af to skinnebusser og to påhængsvogne. Da der for sidste gang blev givet afgang, var det også for Grindsted by en noget sælsom situation, idet det sidste personførende tog for altid forlod byen, der nu faktisk var baneløs.

Varde-Grindstedbanen var den sidste bane, der var kommet til byen og skæbnen ville altså også, at det var den sidste bane, der forlod det engang så blomstrende jernbaneknudepunkt. Med hornet trykket i bund forlod så det sidste tog Grindsted og først langt ude på fri bane tav hornet. Trods det sørgelige i situationen, var der dog høj stemning blandt passagererne, særlig blandt de unge. Til gengæld kneb det mere for personalet at leve op til den vel nok misforståede begejstring á la Dyrehavsbakken. Ved en sådan lejlighed skydes der altid fyrværkeri af, hvem det så end er, der har fundet på denne skik, som også har fundet sted på andre lukkende privatbaner. Både i Grindsted og på mellemstationerne bragede kanonslagene. For ikke at snyde læseren vil jeg lige bemærke, at også en anden tradition blev fastholdt, for som sædvanlig var der en ældre person med i afskedstoget, som også havde været med i indvielsestoget. Denne tradition bliver det nok svært at bevare i fremtiden, hvis en privatbane igen skulle lukke, men hvem ved? Måske får man læsset en gubbe på 120 eller mere ind i toget, levealderen stiger jo, siges det, og så kan man overholde også denne særprægede tradition. Un-

dervejs på turen fik personalet på stationerne overrakt blomster og mindre gaver af taknemmelige passagerer, en gestus de tilsyneladende var glade og rørte over. Det var ihvertfald en tak for godt og veludført arbejde gennem årene.

At disse gaver også af en anden grund var velfortjente kan ses af, at der aldrig i banens levetid var sket alvorlige og større uheld, hvilket også tyder på, at det har været et pligtopfyldende personale banen har beskæftiget. Der er vel ikke grund til yderligere at dvæle ved afskedsturen, der i høj grad lignede andre privatbaners lukning. Man har nok lov til at sige, at banen gik ned med æren i behold. Det havde gennem årene været en stadig kamp og forbundet med store vanskeligheder at holde banen i live - og så vandt landevejstrafikken alligevel til sidst.

Ude i kulisserne stod likvidationsudvalget parat til at gøre deres gerning. Kort tid efter banens lukning kunne man læse, at der førtes forhandlinger med lodsejerne om salg af banens arealer. Også remisen i Grindsted førte man hurtigt forhandlinger om med salg for øje. Og det gik hurtigt med at få solgt ud af boet. For materiellets vedkommende gik det også nogenlunde hurtigt, men behovet for skinnebusser var dog i løbet af årene faldet. M 1, den gamle dieselelektriske motorvogn, blev solgt til nogle jernbaneinteresserede.

Men som nævnt kneb det mest med at få solgt skinnebusserne. Sporoptagningen gik i lyn tempo, så allerede i slutningen af 1972 var sporoptagningen til ende, solgt til jernbaneslagteren H.I. Hansen i Odense, men han havde jo også gennem årene fået god øvelse i slige opgaver; det indbragte omkring 800.000 kr. Et stykke af banens spor fra Varde blev dog bevaret, idet nogle industrivirksomheder stadig ønskede sporforbindelse til DSB, deriblandt DOMI indirekte en fjende af banen. Denne virksomhed ville gerne stadig have deres nye biler bragt pr. jernbanevogn. DSB overtog transporten af disse vogne.

De fleste af stationerne blev også hurtigt solgt på nær to, som det tog lidt længere tid at få afhændet. Der havde været fremsat ønske om at bevare dele af jernbanelegemet som natursti. Her tabte naturvennerne, så planen blev ikke til noget. For personalets vedkommende blev en del ansat ved Varde-Nørre Nebelbanen, mens andre blev ansat ved det nydannede

rutebilselskab, der skulle overtage banens hidtidige virke, og enkelte andre blev ansat ved postvæsenet.

Så var der skinnebusserne med tilhørende bivogne. Disse fik foreløbig plads på Varde-Nørre Nebelbanens område, indtil en eventuel køber meldte sig. En noget uventet køber viste sig omsider, det var DSB, som købte skinnebusbivogn SB 2. Man skulle bruge vognen som arbejdskøretøj. SM 7 beholdt VNJ selv. Denne skinnebus havde haft en noget omflakkende tilværelse, idet det nu var den fjerde privatbane, der overtog køretøjet. På VNJ havde man ganske andre planer med den end at bruge den til passagertransport. Den blev bygget om til arbejdskøretøj for baneafdelingen på banens eget værksted. Efter ombygningen blev den litereret MT, hvilket vel står for motortrolje, og fik nummer 1. Der blev monteret vippelad og hydraulisk kran på den, mens den sidste trediedel af skinnebusen blev bevaret og brugtes som mandskabsrum og førerkabine.

Likvidationen kom til at vare omkring $4\frac{1}{2}$ år, hvilket må siges at være ret hurtigt i forhold til hvad der var tilfældet på andre lukkede privatbaner, hvor man tit brugte betydelig mere tid på denne triste del af deres æra.

Hermed er sagaen løst og fast om Varde-Grindstedbanen - omsider ude. Den kom til verden samtidig med, at bilen for alvor begyndte at trænge frem og den ulige kamp imellem bane og bil begyndte. Men at denne kamp kom til at vare i så mange år må siges at være lidt af en gåde, og dette siger jeg

igen, selvom jeg så må gentage mig selv. VGJ er flere steder beåret med navnet "Den stille bane", hvilket må siges at være en rammende betegnelse for banen - en bane, der aldrig smækkede med dørene, sagt i overført betydning.

Og til allersidst. I hele sin levetid nåede Varde-Grindstedbanen at transportere en passagermængde der på det nærmeste svarede til Danmarks befolkning - ca. $4\frac{1}{2}$ millioner.

J.G:

Foto, side 15 øverst:

Urup tørvebane ved Eg, omkring 1920. Lokomotivet er Orenstein & Koppel nr. 1297 fra 1904. (Arkiv: SAG/pens. lokofører Lars P. Nielsen).

Foto, side 15 midten:

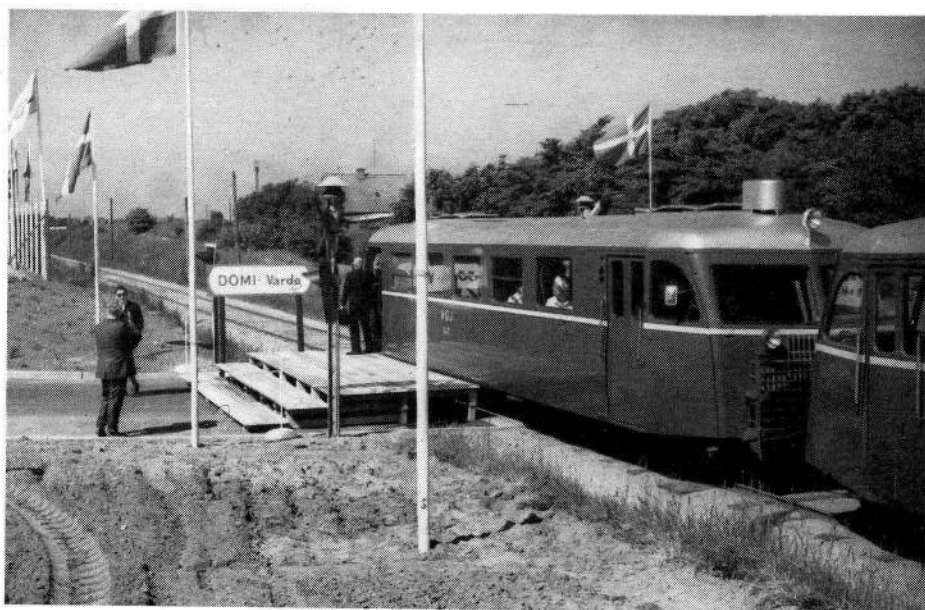
VaGJ, Eg station som wild-west efter nedlæggelsen. Foto taget i 1976 af Guldbæk Christensen.

Foto, side 15 nederst:

VaGJ, Mølby station, august 1964. Der udveksles rejsende, og hovedsporet er lige ved at være omlagt uden om uheldsstedet. Foto, Guldbæk Christensen.

Foto, side 16: Det midlertidige

trinbræt, DOMI Varde, der kun var i drift den samme dag, 12. juni 1969. Foto, Guldbæk Christensen.



STATIONSBY

HUSE

POVL WIND SKADHAUGE

TILRETTELÆGGELSE

Læserønsker har affødt det tegningssæt, der her følger som grundlag for opbygning af stationsbymiljøer på modelbaneanlæg. Målestoksforholdet 1:87 (HO) er benyttet ligesom ved de tidligere bragte tegninger af forskellige enfamiliehuse (SP 3/1983, 1/1984 og 1/1985). Udgangspunktet har været, at HO formentlig stadig er den i Danmark mest udbredte modelbaneskala. HO kan samtidig betragtes som den gyldne middelev, hvad størrelsen angår, idet HO-tegninger er et bedre grundlag for modelbygning i O, end fx tegninger i N ville være. Når man forstørres, forstørres jo også de tilfældige målafvigelse, for ikke at nævne egentlige fejl.

Men samtidig har det selvfølgelig været afgørende ikke at beslaglægge et større antal sider i SP end strengt nødvendigt. Derfor er udvalget af eksempler indskrænket til forholdsvis få, ikke for nye og ikke for specielle hustyper, hvis anvendelsesområde i henseende til gadelængder, bytyper og tidsalder er det bredest mulige. Man kan naturligvis ikke få fuldstændig dækning på denne måde. For dertil kræves en mange gange større kollektion, et veritabelt arsenal af tegninger og forklaringer. Men ved hjælp af det foreliggende materiale og de mange anviste variationsmuligheder skulle behovet antagelig kunne opfyldes på ganske mange modelbaneanlæg.

Endvidere er tegningsmaterialet reduceret til kun at omfatte gadefacader og profiler. Beslutningen herom er truffet ud fra den formodning, at en forholdsvis sammenhængende husrække på MB i næsten alle tilfælde alligevel vil blive placeret tilbagetrukket som en slags kulisser så tæt ved baggrundspladen, at husenes "bagsider" mod gårdspladser og haver ikke ses.

Fremdeles er tegningernes areal udnyttet ret hårdt; der er kun en meget smal eller eventuelt slet ingen margin, ligesom facadebilleder og profiler i en række tilfælde, hvor det næppe kan være til hinder for opfattelsen, er beskåret til det, der kunne blive

plads til på den pågældende side.

Yderligere er den bygnings- og byhistoriske beskrivelse ekstra sammentrængt - den er i virkeligheden også for kort og i flere henseender noget mangelfuld, men det får være.

Endelig er der i udstrakt grad gjort brug af henvisninger til andet stof, herunder tidligere artikler i SP.

Tegninger er i enkelte tilfælde udført på grundlag af oprindelige arbejdstegninger, men for de flestes vedkommende ud fra opmålinger og iagttagelser af selve bygningerne. Rekonstruktion har været en tilbagevendende nødvendighed, da det er praktisk taget umuligt at finde huse af de aktuelle kategorier, som ikke er forandret kendeligt siden opførelsen - om ikke på anden måde, så ved udskiftning af vinduer og tagmateriale, men også ofte ved sammenlægning af butikker, opdeling af dem eller flytning af deres indgange m.v.

Af samme grund er nutidige fotos ikke altid til overvældende nytte, og desto mere vægt må der lægges på at vise direkte, hvad der kan komme ud af at bruge tegningerne. Det sker her ved, at Erik V. Pedersen giver prøver på, hvorledes tegningssættet kan udnyttes i praktisk modelbygning. Hvis nogen derved skulle få fornemmelsen af aftalt spil, er de på rette spor. Erik V. Pedersens synspunkter og modelbygger-erfaringer har været medbestemmende for tilrettelæggelsen, og EVP har løbende (forstået ret!) modtaget tegningerne i mere eller mindre foreløbige udgaver i takt med, at de blev til.

ANDRE MÅLFORHOLD

Hvis de her bragte tegninger skal anvendes til modelbygning i andre målestoksforhold end 1:87, kan man bruge omsætningsdiagrammet side 113 i SP 3/1983 eller tabellen side 114 i samme nummer. Hvis man ønsker at supplere med andre bygninger end de her optegnede - det er en god idé - og har rådighed over originale hovedtegninger, kan omsætningstabellen side 3 i SP 1/1985 eventuelt være til nytte. I denne mangler dog

bygningstegningsmålestok 1:72.

Derfor disse omregningstal:

Fra 1:72 til

1:220 (Z) ganges med 0,327

1:160 (N) ganges med 0,450

1:120 (TT) ganges med 0,600

1:87 (HO) ganges med 0,828

1:64 (S) ganges med 1,125

1:45 (O) ganges med 1,600

Eksempel: på en hovedtegnning i 1:72 måles bredden af et vindue til 16,7 mm. På en model i HO skal vinduesbredden være 16,7 x 0,828 = 13,8 mm.

Der er taget hensyn til nedsettelse af tegningerne til de små modelbaneskalaer (fx ved hjælp af fotokopimaskine) både i tegneteknikken og ved, at alle tegningspåskrifter er udført med så store bogstaver i skabelonskrift, at de selv i Z kan læses uden besvær.

LITTERATURHENVISNINGER

Egnsbestemt byggeskik på samme måde som i det ældre, mere traditionelle byggeri mangler i bebyggelser fra "jernbanetiden". Men fra egn til egn og by til by forekommer der alligevel mange små forskelle, mere eller mindre bestemt af lokale håndværksmestres praksis og erfaringer (herunder en "tur på valsen" i de unge år). Foruden de senere noterede generelle "spilleregler" har modelbyggeren brug for at lave sig nogle i enhver forstand lokale regler, der bestemmer sådanne strømningers nærmere forløb og indhold på netop hans anlæg. Kun på den måde er det muligt at "digte" et modelmiljø med et autentisk og realistisk præg. Og det må understreges, at nærmere studium i lokalhistoriske bøger (herunder også jubilæumsskrifter fra firmaer og handelsstandsforeninger) samt tidsskrifter næsten er uundgåeligt, hvis iscenesættelsen skal være helt præcis. De optegnede bygninger er næsten alle iagttaget på Sjælland, og visse forandringer kan være nødvendige, hvis man fx bygger jysk.

Studium af fotografier har væsentlig betydning for alt det, der ikke kan ses på bygningstegningerne, herunder bl.a. skiltning (meget varierende i tidens

løb; skriftvalg, bogstavstørrelser og -materialer er vigtige detaljer, der spiller en stor rolle for helhedsindtrykket), bestyknings med markiser (tidligere mere nødvendige og mere anvendt til beskyttelse af udstillede varer og for at imødegå overophedning af butiklokaler ved solindfald gennem de store ruder), baldakiner (der i nyere tid er blevet ret almindelige i butiksgader visse steder), vej- og gadebredder, belægning af kørebane og evt. fortove, evt. rabatter og grøfter, strømforsyning, gadebelysning, telefon-luftledninger.

I bygningshistoriske oversigtsværker er der praktisk taget intet at hente om huse som de optegnede. De allerfleste - også af "hovedgadehusene" (udtrykket er forklaret senere) - er anonyme og i snæver forstand uden arkitektonisk betydning. Men i de seneste år har en øget interesse for stationsbyerne og deres bygninger alligevel afspejlet sig i en del udgivelser. Her skal peges på tidsskriftet Arkitekten's nr. 18/1982, der er en slags temahefte, idet seks artikler beskæftiger sig med emnet (side 357-376), og hvor der (side 367) findes en ret fyldig fortegnelse over den litteratur, som trods alt foreligger.

Desuden er det på sin plads i modelbygningssammenhæng at gøre opmærksom på bøger med luftfotos, altså fotografier optaget fra flyvemaskine. Nogle af billederne er "skudt" i stor højde, andre nærmere jorden, og sidstnævnte kan være til stor hjælp (desuden er de virkelig underholdende). Der foreligger i hvert fald følgende fire bøger, som hver for sig må kunne inspirere danske modelbyggere:

1. Danmark fra Luften, Berlingske Forlag 1937. Fotos fra Aero Express (Arvid Hansen), Nowico (A. E. Hansen) og Jydsk-Fyenssk Flyveskole (H. Wittrup).

2. Danmark set fra Luften, tekst: Kay Nielsen, fotos: Torkild Balslev. Bogklubben Union/Lademanns Forlag 1967.

3. Danmark fra Luften, tekst og fotos: Torkild Balslev. Bogan's Forlag as 1984. Findes også i særudgave for Danmarks Naturfredningsforening.

4. Flyfoto-Atlas Danmark, tekst: Horst Meesenburg m.fl., fotos: Svend Tougaard. Bygd & Geograf-forlaget 1984.

Nr. 1. bringer sort-hvide optagelser reproduceret i mørkebrunt dybtryk, mens nr. 2, 3 og 4 har lutter farvebilleder, vel bedst gengivet i nr. 3 og 4. Den ledsagende tekst er stigende i omfang og informationsmængde fra nr. 1 til 4, og i sidstnævnte er der endvidere kortbilag, som gør bogen overordentlig givende, hvad

angår almindelig oplysning om det, der ses på billederne. Fotografiernes antal er størst i nr. 2 og 3.

SPILLEREGLER

1. Epoken fastslås. Ingen nyere bygning (eller ombygning) kan anvendes på vedkommende anlæg.

2. Tegningerne kan selvfølgelig også anvendes til en nyere epoke end bygningernes opførelsesperiode. I tiden frem til 2. verdenskrig vil dette først og fremmest betyde modernisering af butiksfacaderne, men i øvrigt ikke berøre husenes udseende i nævneværdig grad. Hvis modelbaneanlægget dateres til tiden efter 2. verdenskrig, vil forandringerne år for år være væsentlig flere. Og som foran nævnt ser næsten ingen af de optegnede huse sådan ud i dag, som da de blev bygget.

3. Byens størrelse og gadens rang i byen bestemmes. Danske stationsbyer - og nye købstads-kvarterer, som jernbanens komme gav anledning til - har vidt forskellig størrelse, betydning og karakter.

4. Det er sjældent, at stationsbyers gader er lige så krogede som gaderne i de gamle købstadskvarterer. Tværtimod er de ikke sjældent anlagt i lange lige stræk.

5. Husrækker i stationsbyernes forretningsgader er næsten aldrig rigtig harmonisk sammensat. Der manglede i høj grad bebyggelsesregulerende bestemmelser i deres tilblivelsestid (foruden respekt for og kontrol med de få regler, der var), og etablering af en husrække har mange steder strakt sig over adskillige år.

6. Kælderbutikker er ikke særlig typiske for stationsbyer i Danmark. Eksempler er derfor helt udeladt i det nærværende materiale.

7. Portgennemkørsler i husene forekommer ikke så ofte som i ældre købstadsgader. Tit er der i stedet fx 3 eller 4 meter (eller mere) mellem ene gavl og sideskallet, til indkørsel. Denne kan også (efter overenskomst) give adgang til nabogrundens bageste del. I andre tilfælde er der tilkørsel fra en baggade eller en tværgade.

8. Nogle steder lukkes indkørsel eller anden afbrydelse i husrækken med plankeværk. Heri evt. port eller låge. Alle grunde er måske ikke bebygget eller overhovedet udnyttet endnu.

9. Tilbageliggende huse med forhaver, måske de ældste huse i gaden, kan forekomme, selv hvor en overvejende sluttet bebyggelse har udviklet sig.

10. Brandgavle med brandkam

bør findes, hvor der bygges nær eller i skel - men mangler alligevel af og til, ligesom der kan forekomme ulovlige vinduer i sådanne gavle.

12. Der findes også eksempler på, at det første af to nabohuse er bygget i kun 1-2 meters afstand fra skel (eller mindre endnu) og har vinduer i gavlen, hvorefter det andet er opført i skel med en brandgavl, der spoler disse vinduers virkning som dagslyskilde og fjerner al udsigt.

13. Husk træer, der rager op i haver og gårdspladser bagved, mellem og evt. foran i hvert fald de lavere bygninger. Men tænk over, hvor store de kan være for at passe til epoken, dvs. hvor mange år der er gået, siden de blev plantet.

14. De her optegnede bygninger egner sig i almindelighed ikke til ældre købstadskvarterer, dels af alders- og typemæssige hensyn og dels fordi grundbredderne normalt er mindre i de rigtige gamle, som regel krogede gader. Dette udelukker ikke, at nogle af "hovedgadehusene" enkeltvis eller få ad gangen kan indpasses i en bykerne fra før jernbanens tid.

15. Bestemmelse af epoke har foruden husenes alder og type betydning for, hvilke slags butikker, der får plads i gaden og byen. Her skal ikke gås i detaljer, men blot mindes om følgende kategorier, der indtil for blot et par årtier siden var almindelige, men som nu i supermarkedernes tid er forsvundet eller i hvert fald gået ned i antal: købmandsforretning (kolonialhandel), brødsalg, mejeriudsalg, viktualieforretning, cigarhandel (tobak og vin samt aviser og ugeblade), chokoladebutik (slikmutter/delikatesser), sæbehus, trikotageforretning.

GADEBILLEDER

Den første tegningsside giver i skematisk form nogle eksempler på, hvordan man ved hjælp af spillereglerne sammensætter by- og gadebilleder, der "signalerer" korrekt. Ingen af dem viser en vej eller gade med boliger alene eller en hovedgade med helt sluttet fleretages bebyggelse, for sådanne kan man let tænke sig til.

Øverste husrække kunne findes i en mindre stationsbys hovedstrøg eller i en sekundærgade i en lidt større stationsby. I gader af denne art er der også brug for "ganske almindelige huse" (SP 3/1983) såvel som småhuse fra tyverne (SP 1/1985). I den optegnede række er de af pladshensyn kun repræsenteret med ét hus af hver slags.

Den mellemste og nederste husrække hører hjemme i større og, som det hed før i tiden, "købstad-lignende stationsbyer". "Variation af G" i nederste række kan fx være en læges bolig og konsultation, ofte en af de ældste bygninger i sådan en gade.

Gadernes længdeprofil er af praktiske grunde tegnet vandret. Men virkeligheden er sjældent sådan, og i en del af de følgende hustegninger er der vist eksempler på bygnings tilpasning til gadens stigning eller fald i længderetningen. Metoden kan naturligvis overføres på de øvrige eksempler.

LAVT BYGGERI

Selve tegningssættet består af to serier. Den første omfatter eksemplerne A-J, og den er at betragte som en udvidelse eller direkte fortsættelse af "Ganske almindelige huse" (SP 3/1983). Det indebærer, at hele variationskataloget såvel som de forskellige "iklædninger" side 114-115 også gælder denne serie. Det skal tilføjes, at bygninger med smalle vinduer (dannebrogsvinduer etc.) som regel er de ældste i denne pulje af huse fra årtierne omkring århundredskiftet.

For god ordens skyld skal det tillige nævnes, at der forekommer langt flere typiske "iklædninger" end de viste. Fx kan der være vandrette bånd ved over- og underkant af vinduer og/eller markering af murede stiks slutsten, evt. også begyndelsessten. Sådanne bånd m.v. kan være pudset på baggrund af upudset mur, og omvendt. De kan også bestå af 2 eller 3 skifter muret af røde sten i en i øvrigt gul mur, og ligeledes omvendt. En anden ikke vist mulighed er, at hjørne"kvadre" har forbandt, og at tilsvarende evt. optræder ved vinduers og døres sidekanter. En tredje mulighed er, at bygningen som helhed er behandlet i lighed med "hovedgadehus 1900". En fjerde ligger i, at gavle med udhæng kan have langt mere komplicerede fritliggende tømmerkonstruktioner til pynt end de viste hanebånd og konger alene.

Om de for mange stationsbyer så karakteristiske gavlkviste følger nu nogle supplerende bemærkninger.

For det første navnet: I variationskataloget blev brugt betegnelsen frontispice ("Frontspids"). Det er ret beset en tilsnigelse, skønt byggefolk har sagt således ret ofte. Det måske mere rigtige ord gavlkvist er desværre heller ikke helt godt til formålet. Det er nemlig ikke éntydigt - men vil alligevel blive brugt i det følgende.

Dernæst selve sagen: 1) Taget på en gavlkvist er så godt som altid af samme slags som på selve huset (i modsætning til egentlige kviste). 2) Flunkerne (sidevægge) er som regel zinkbeklædte, når huset har tegltag. 3) Er der skifertag, er flunkerne oftest også skiferklædte, dog tit med afvigende, fx diagonale, rundt afskårne eller andre, mere specielle og fra taget afvigende skifere. 4) Frontmurens tykkelse varierer; den er i nogle tilfælde kun 1 sten (23 cm), i andre 30 cm eller 1½ sten (35 cm). 5) I de fleste tilfælde følger gavlkvisten selve huset i henseende til tagkanternes udformning, men der gives undtagelser: huset har gesims, men gavlkvisten udhæng, eller omvendt. 6) Hvor gavlkvisten har gesims, er hovedparten udført i træ i samme profil som frontens murede gesims. 7) Udformningen af skotrender mellem de sammenskærende tagflader kan være ret forskellig, både i bredde og med hensyn til afslutningen forned. 8) Inddækning mellem skiferklædte flunker og skifertag er oftest helt usynlig. Ved tegltag findes derimod altid en synlig blyvinge, hvor taget støder til en beklædt flunke. 9) Tagrender på gavlkviste mangler ofte. Hvor der er tagrender, findes afløbstude af mange forskellige slags. Somme tider er de anbragt fortil og ført direkte ned i selve husets tagrender. I andre tilfælde sidder tudene længere bagtil og er enten ført lige ned, knækket fremad og/eller ud til siden, så gavlkvistens tagvand ledes ud på hovedtaget.

Tagvinduer (loftvinduer) af støbejern er ikke vist i alle tage, for tit har man foretrukket at lægge dem i taget på husets "bagside". Det står selvsagt enhver modelbygger frit for alligevel at placere et eller flere tagvinduer i "forsiden" af taget. Men husk, at på mange mindre huse er der alt i alt kun ét tagvindue, placeret lige neden for skorstenen - af hensyn til skorstensfejerens arbejde. Støbejerns tagvinduer til tegltage er 4 stens, 6 stens eller 9 stens. Til skifertage er størrelserne ligeledes bestemt af tagmaterialets inddelingsmål.

Til sidst en detalje, som ikke tidligere er omtalt: Hvor vinduer og døre med vandret overkarm er indsat under buede stik, kan den mellemliggende udfyldning fremtræde 1) i blank mur, 2) pudset, 3) malet sammen med træværket, 4) udfyldt med vandfast krydsfiner behandlet med træbeskyttelsesmiddel, denne løsning dog kun i forbindelse med nyere vinduesudskiftninger.

Op så følger nogle bemærkninger til de enkelte eksempler fra

A til J. De fleste af de nævnte variationsmuligheder kan bringes i anvendelse samtidigt og i alle "iklædninger".



Mindste eksempel på kombineret bolig og butik: butik indrettet i en del af et "ganske almindeligt hus". Der er kompenseret lidt for arealmangelen med en gavlkvist, her anbragt pretentiøst midt på huset (og uskønt, fordi der slet ikke er taget hensyn til, hvorledes stueetagens vinduer er placeret).

Variationsmuligheder: 1) uden gavlkvist, 2) med gavlkvist, men uden butik, 3) spejlvending.



"Ganske almindeligt hus" med "flad" butik tilbygget modsat indgangen. Butikkens forside forholder sig forskelligt i forhold til husets facadeplan i de tre eksempler. I D, som ikke har indkørsel til gårdsplads på samme sted som B og C, er butikken enten uopvarmet eller i åben forbindelse med et af selve husets rum, som er "baglokale" for butikken.

Variationsmuligheder: 1) butik varieres i bredde, antal vinduer og husdybde, 2) butikkens frem- eller tilbagerykning i forhold til beboelseshuset varieres, 3) spejlvending.



En anden, nok mere sjælden måde at udvide et "ganske almindeligt hus" på: huset forhøjes enten i den ene eller begge sider, hele beboelsen incl. vinduer o.a. flyttes ovenpå, og hele stueetagen indrettes til erhverv. Der gives også eksempler på, at en bygning er "født" således, evt. med yderligere en udnyttet tagetage.

Variationsmuligheder foruden de viste: 1) anden, mere fri inddeling af butiksfacaden, der evt. pudses op til den viste linie for at camouflere indgrebene i murværket, 2) spejlvending af asymmetriske arrangementer, 3) ingen butik, men beboelse i begge etager (sjældent, men forekommer alligevel både som oprindelig tilstand og efter nedlagt butik), 4) tilbygget butik som B, C eller D foruden butikslokale i selve huset, 5) med frembyggede udstillingsvinduer, der udnytter eventuel afstand mellem facade og fortovs bagkant.



Indgang på midten giver som regel et lidt større hus og hører i øvrigt sammen med en anden ruminddeling og trappeplacering end i "ganske almindelige huse". Evt. gavlkvist kan placeres på mere harmonisk måde. Den viste anbringelse af skorstenene er lidt usædvanlig; hyppigst sidder de nærmere hinanden, ud for gavlkvistens flunker.

Variationsmuligheder: 1) butik i den ene ende, i lighed med A, 2) tilbygget butik i lighed med B, C eller D, 3) med eller uden gavlkvist, 4) hvis uden gavlkvist da med en eller to almindelige kviste.



"Ganske almindeligt hus" fra begyndelsen med butik ved den ene ende. Hvis smalle vinduer i bolig, da gerne to ved siden af hinanden i gavlkvisten.

Variationsmuligheder: 1) midterparti fremspringende - mere eller mindre, 2) spejlvending, 3) almindelige vinduer i stedet for butiksvindue og -dør (læge, dyrlæge, advokat, landinspektør, håndværksmester etc.).



Hus af lignende type som F, forlænget ved tilbygning i en eller flere omgange inden for kortere tid efter opførelsen. Lægebolig etc. Kan også findes tilbage i 1870erne og 1880erne, når "ikkladningen" er som vist, da med muret sokkel og gerne tegltag.

Variationsmuligheder: 1) større eller mindre længde; på ældre udgaver af lang type sandsynligvis tre skorstenene (før centralvarmens tid), 2) spejlvending, 3) to eller tre kviste i stedet for tagvinduerne.



Eksempel på "ganske almindeligt hus" med flere til- og ombygninger gennem årene, senest ca. 1955. I forbilledet er der en slagterforretning med facadefelt af stiftmosaik. Det kunne fx også være glaserede fliser (antydnet). Bemærk tagedløb foran blændet vinduesåbning; mon det er ment som en spøg?

Variationsmuligheder: 1) udeladelse af tilbygning med boligindgang, 2) butiksfacaden med to adskilte udstillingsvinduer og dør i midten, 4) butiksdelen ude-

ladt eller erstattet af butik i lighed med B, C eller D. 4) spejlvending.

HOVEDGADEHUSE

Den anden serie af bygningseksemplere omfatter egentlige "hovedgadehuse". Udtrykket er valgt til lejligheden. Det står navnlig for bygninger med butikker eller andre erhvervslokaler i stueetagen og boliger (evt. + enkelte kontorer) i øvrige etager. Men også et hotelkompleks og en offentlig bygning findes blandt eksemplerne.

Hvert eksempel er karakteriseret med et årstal. I forhold til dette er der en margin på mindst fem år til hver side. Det vil sige, at eksemplerne ikke blot afløser, men også overlapper hinanden; hele tiden har flere "stilarter" og principper eksisteret side om side. Og det bør huskes, når man vælger eksempler ud fra spilleregul 1.

For at tydeliggøre tegningerne er murværk i et vist omfang markeret med 45° skravering. Denne måde er valgt (frem for en vandret skravering, der markerer lejefugerne) for ikke at sløre gesimsers etc.

Murede stiks højde er markeret i hver enkelt facade. Dette har vel især betydning ved modelbygning i de store målestoksforhold, og i samme forbindelse skal nævnes, at krydsforbandt var praktisk talt enerådende i hele den periode, eksemplerne stammer fra. Dog kunne meget simple udhuse være bygget i løberforbandt ("halvstensforbandt").

Brandkamme forekommer så hyppigt på hovedgadehuse, at et par bemærkninger om deres afdækning vil være berettigede.

Almindeligst er det at bruge samme materiale som til bygnings tag, altså tegl på brandkam, når huset har tegltag, skifer i tilfælde af skifer etc. Men det er også sket, at man har valgt tegl på brandkamme, selv om taget er skifer. Endvidere forekommer zink- eller betonafdækning af brandkamme uafhængigt af tagmaterialet.

Følgende afsnit af variationskataloget i SP 3/1983 side 116-122 gælder også for hovedgadehuse, og de pågældende emner er derfor kun ufuldstændigt behandlet under gennemgangen af de enkelte eksempler:

Antenne

Døre (med visse forbehold)

Facadebehandling

Farver i virkeligheden. Se herom også SP 1/1984, side 25, midterspalten, og SP 1/1985, side 5, ligeledes midterspalten, for så vidt angår bygninger fra ca. 1915 og senere

Farver på modeller

Gesims

Hegn (delvis)

Kviste (hvad angår udseendet)

Lygter

Ovenlys (de fleste tagetager er i tidens løb udnyttet fuldt ud, og ved et hus af nogenlunde længde er gavlvinduer ikke tilstrækkelige, for så vidt de overhovedet findes)

Skorsten

Sålbænke

Tagmateriale (se dog nærmere under gennemgangen af eksemplerne)

Tagudhæng

Vinduer (delvis).

Da man ud fra det øvrige tegningsmateriale kan fremstille modeller af dem, er der ikke givet eksempler på såkaldte basarbutikker. Herved forstås "flade" butikker i lighed med B, C og D i første serie, men uden tilknytning til en bolig. De træffes i visse stationsbyer (såvel som i købstæder og hovedstad), hvor de alene eller flere sammen udfylder hullerne mellem "rigtige" huse. Ofte er de bygget til midlertidig udnyttelse af en velbeliggende grund og i "midlertidige materialer" - og ofte har den velkendte tendens til, at det interimistiske bliver permanent, gjort sig gældende!

Ligesom ved første serie følger nu kommentarer til de enkelte tegninger. Det gælder også her, at de fleste af de nævnte variationsmuligheder kan kombineres.



Indgang til butikkerne fra trappeopgangen er måske nok lidt speciel for just forbilledet til denne tegning, men i øvrigt er der tale om en type, som næsten kun kendes fra stationsbyer, og som netop er karakteristisk for en del stationsbyer. Facader i rød mur, evt. gul mur - evt. begge slags, idet gesimsers og indramninger står i kontrastfarve. Det forekommer også, at husets flader er pudset og hvidtet, mens alle fremspring står i rød mur. Skifertag sandsynligst, men flade dobbeltrillede teglfalstagsten er ikke udelukket.

Spejlglasruder blev først almindelige i løbet af 1890erne. Skal huset forestille at være fra begyndelsen af tiåret eller ældre, opdeles butiksvinduerne som vist øverst til højre eller evt. med en ekstra deling i højden og trækrude øverst. På grund af den prestige, der var knyttet til de store spejlglasruder, blev de ældre vinduer dog de fleste steder

STATIONSBYGAEDER



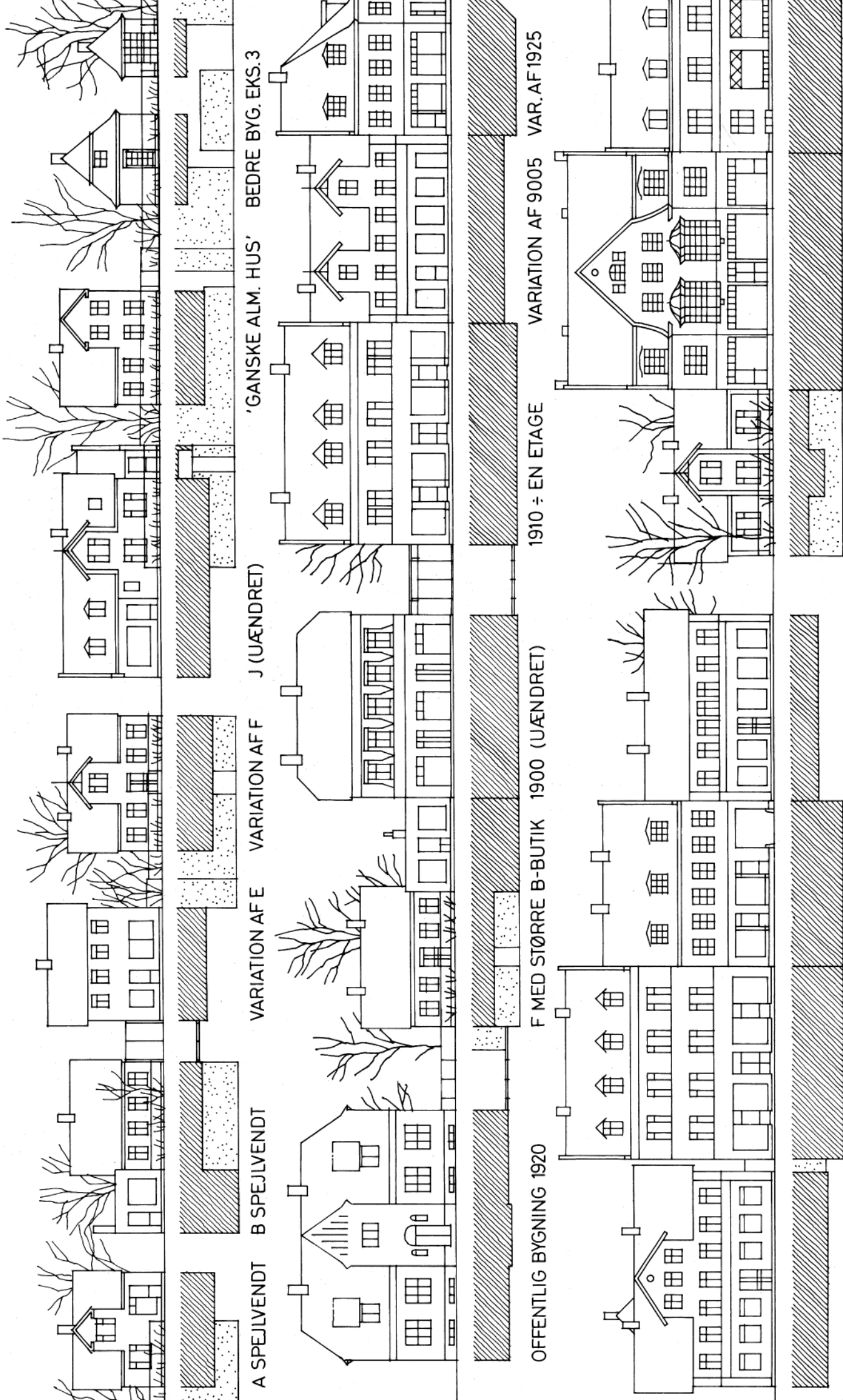
BYGNING



BEFÆSTET



HAVEJORD



'GANSKE ALM. HUS' BEDRE BYG. EKS. 3

J (UÆNDRET)

VARIATION AFE VARIATION AFF

A SPEJLVENDT B SPEJLVENDT

OFFENTLIG BYGNING 1920

F MED STØRRE B-BUTIK 1900 (UÆNDRET)

1910 ÷ EN ETAGE

VARIATION AF 9005

VARIATION AF 1925

9005 (UÆNDRET)

1910 FORKORTET

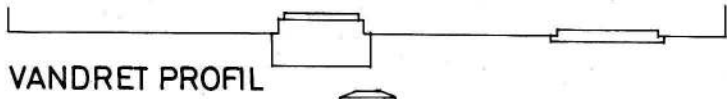
1925 MED GENNEMKØRSEL 1895 (UÆNDRET)

VARIATION AF G 1915 ÷ EN ETAGE

VAR. AF 1920



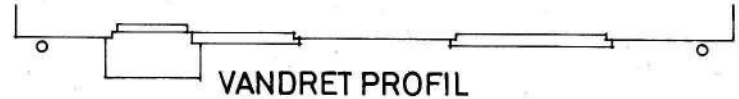
GAVL MED INDGANG TIL BOLIG



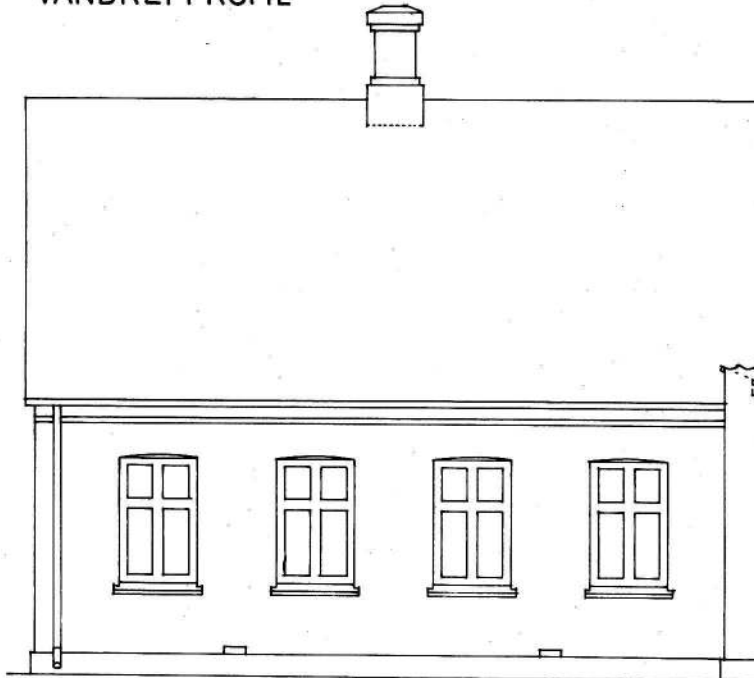
VANDRET PROFIL



FACADE MOD GADE (MED BUTIK)

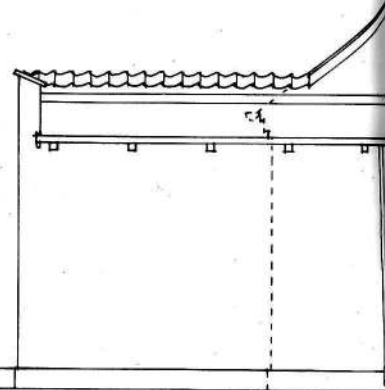
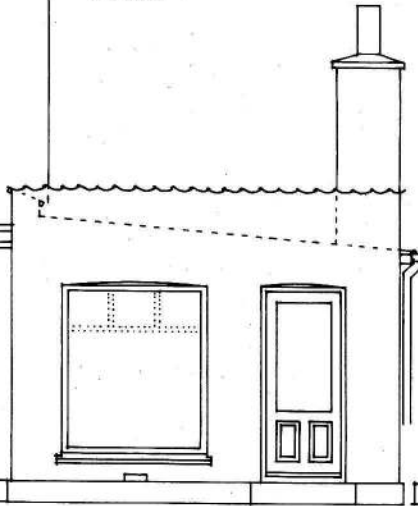


VANDRET PROFIL

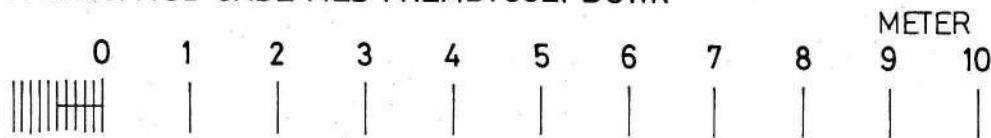


FACADE MOD GADE MED FREMBYGGET BUTIK

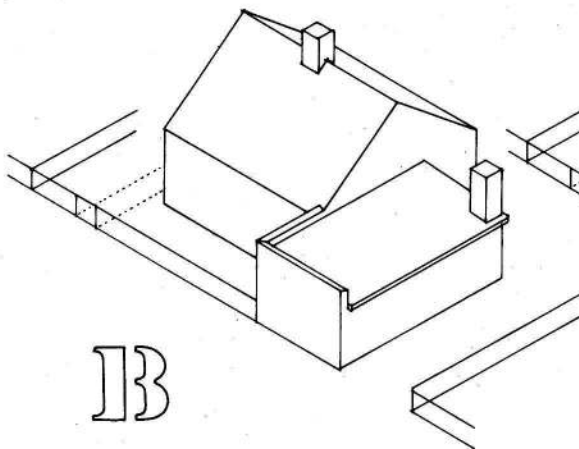
B



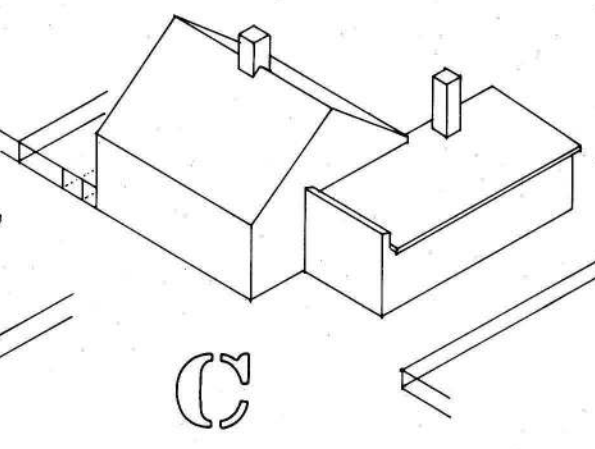
BUTIK SET FRA SIDEN



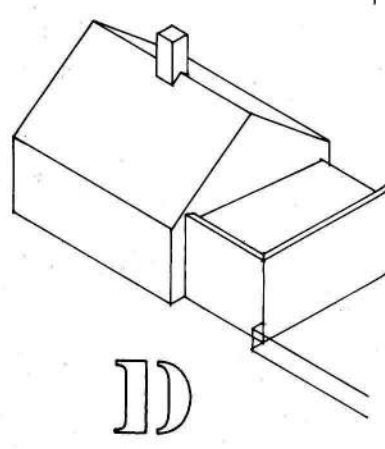
REPRO-KONTROL: NÅR DENNE LINIE ER 100 MILLIMETER LANG, ER TEGNINGEN I MÅL 1:87



B



C

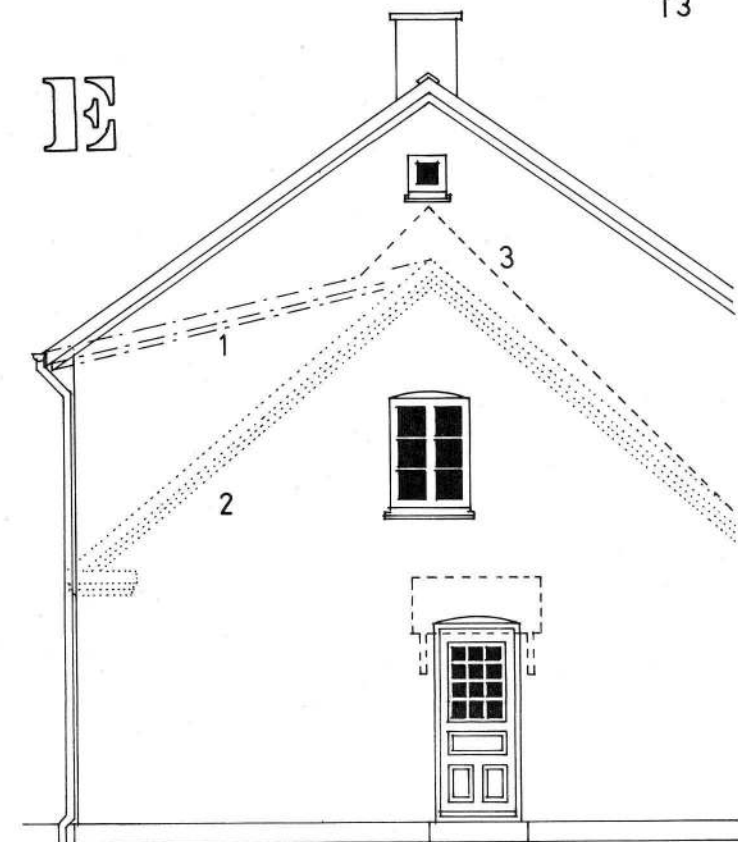


D



FACADE MOD GADE, VANDRET PROFIL OG DEL AF GAVL

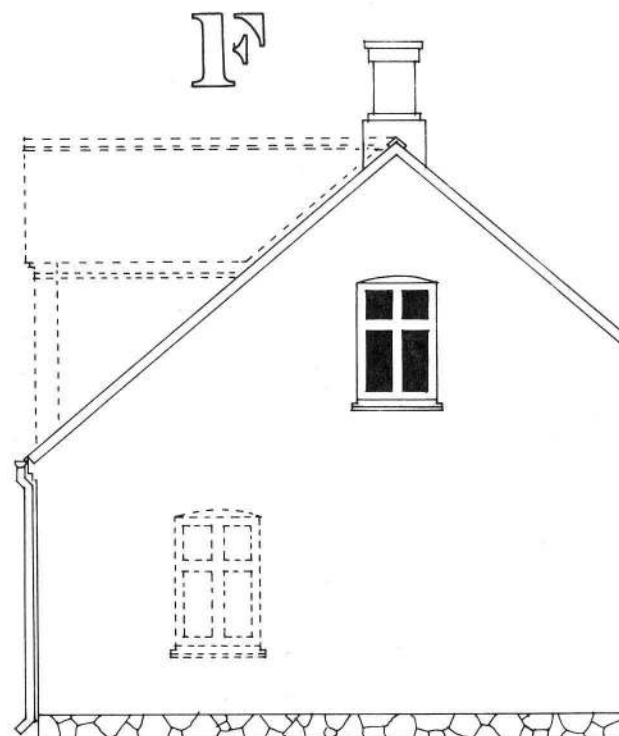
REPRO-KONTROL: NÅR DENNE LINIE ER 100 MILLIMETER LANG, ER TEGNINGEN I MÅL 1:87



1. KUN FORSIDEN FORHØJET
2. GAVLENS OPRINDELIGE KONTUR
3. EVT. STEJLERE OPRINDELIGT TAG



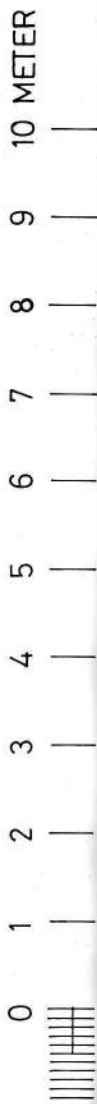
FACADE MOD GADE, VANDRET PROFIL OG DEL AF GAVL





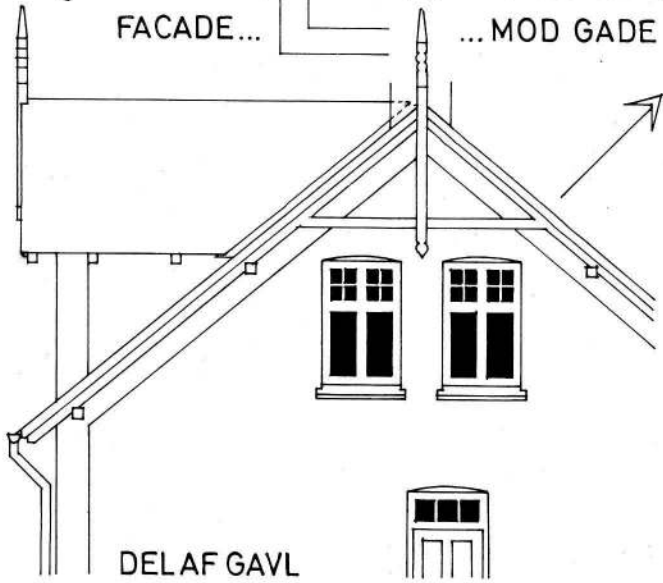
REPRO-KONTROL: NÅR DENNE
 LINIE ER 100 MILLIMETER LANG,
 ER TEGNINGEN I MÅL 1:87

BOLIGIND-
 GANG I GAVL
 ←

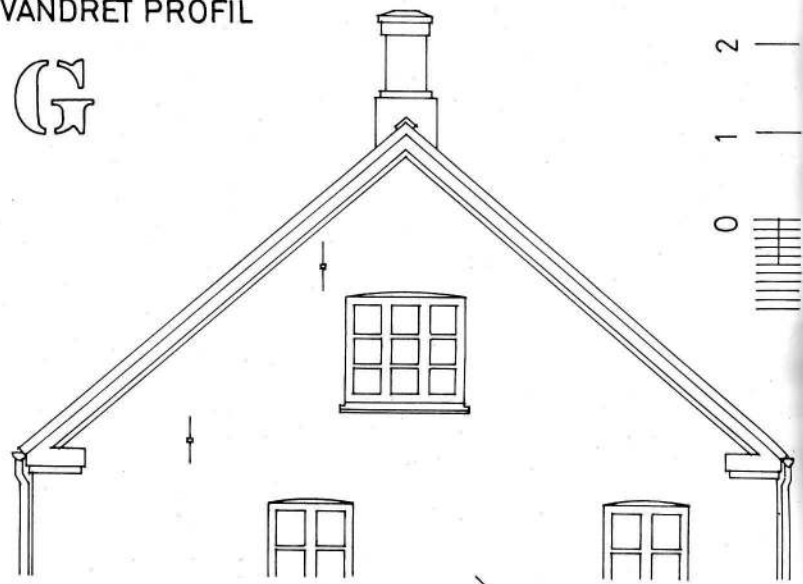


FACADE...

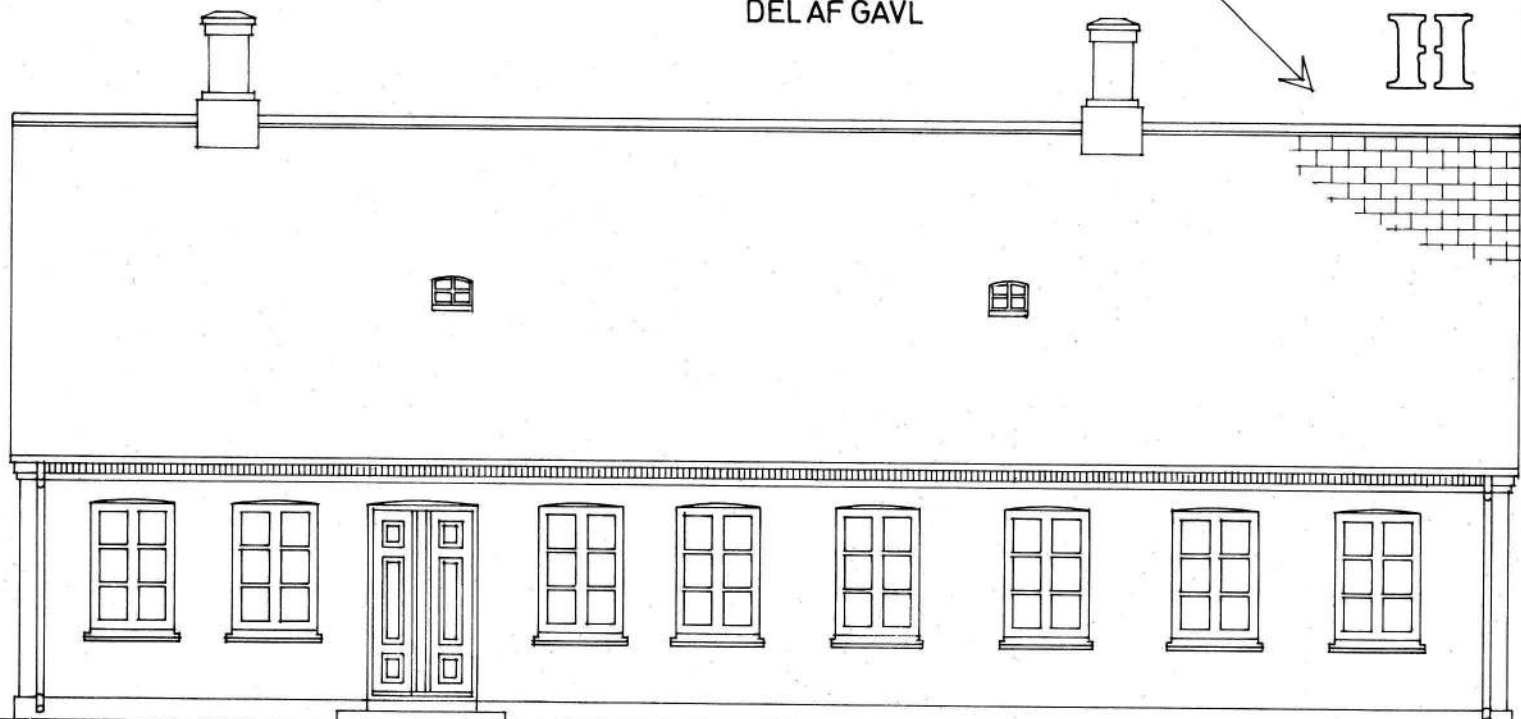
... MOD GADE OG VANDRET PROFIL



DELA F GAVL



DELA F GAVL



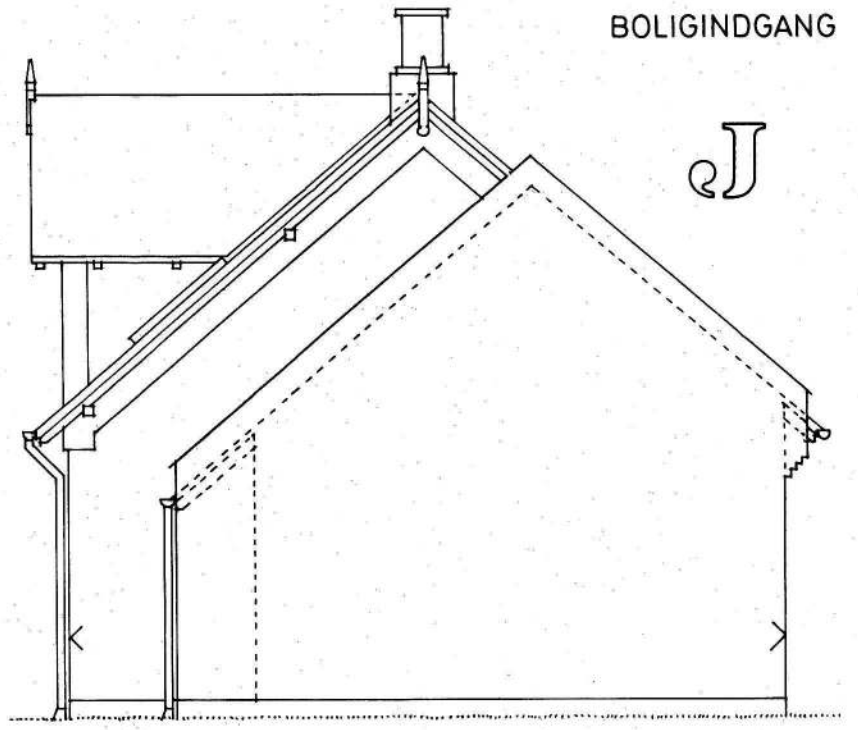
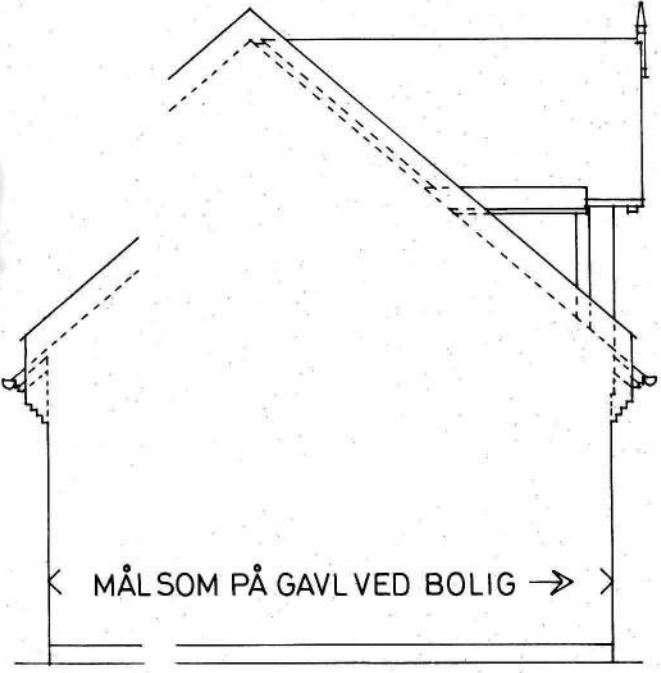
FACADE MOD GADE



FACADE MOD GADE

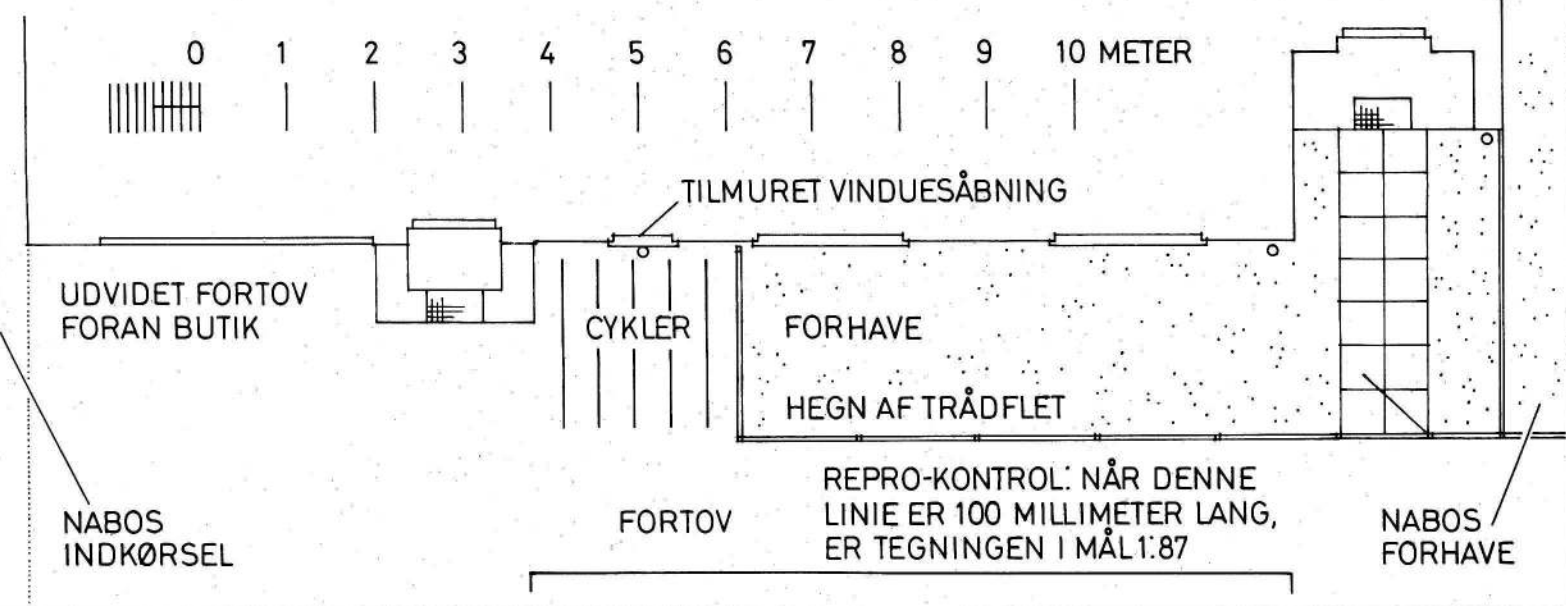
BUTIKSINDGANG

BOLIGINDGANG



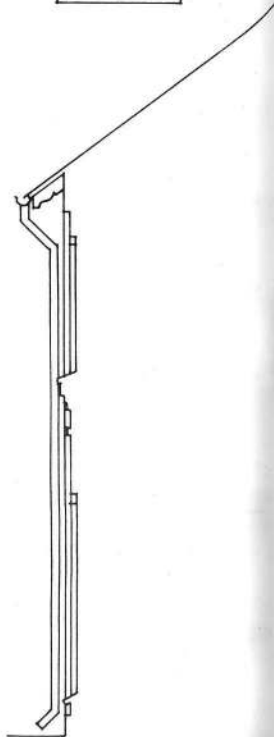
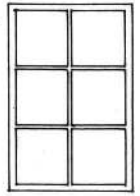
GAVL VED BUTIK

GAVL VED BOLIG



VANDRET PROFIL (STUEETAGE) M.V.

OPDELT BUTIKSVINDUE →

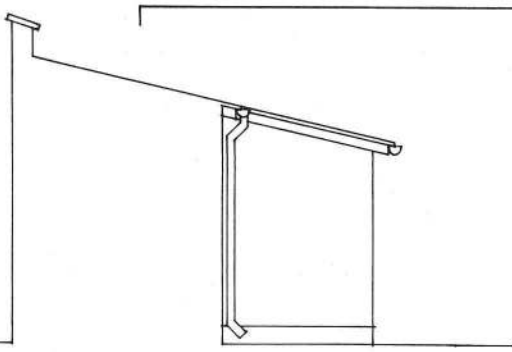


LODRET PROFIL

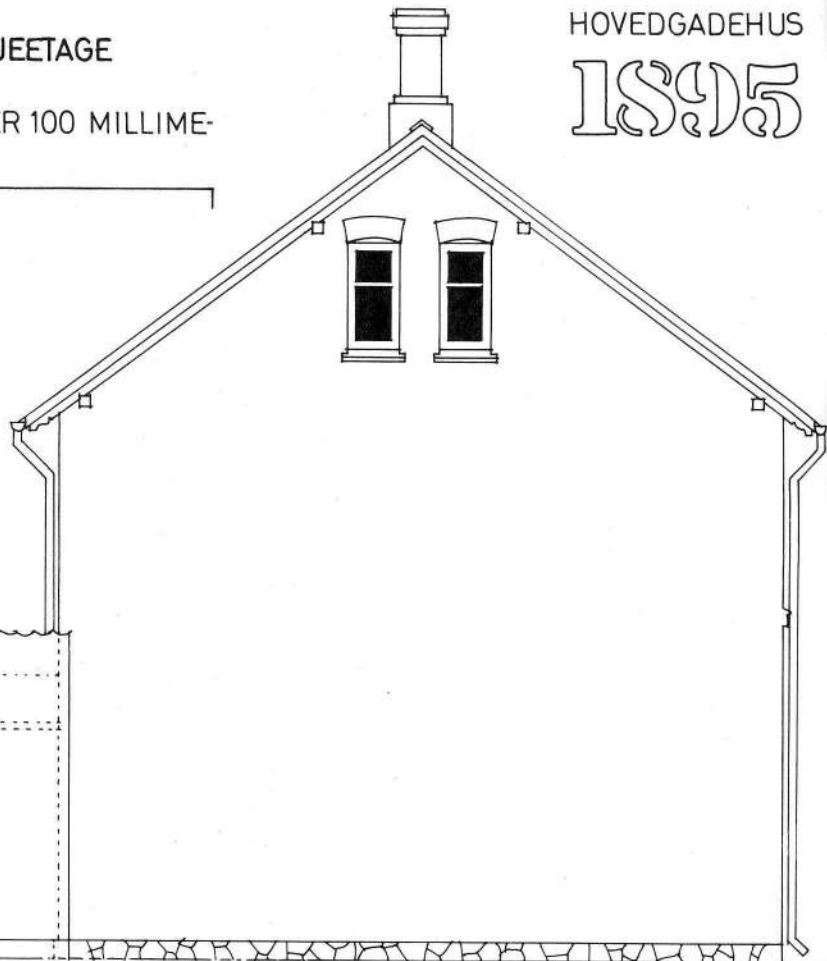
FACADE MOD GADE OG VANDRET PROFIL I STUEETAGE

REPRO-KONTROL: NÅR DENNE LINIE ER 100 MILLIMETER LANG, ER TEGNINGEN I MÅL 1:87

HOVEDGADEHUS
1895



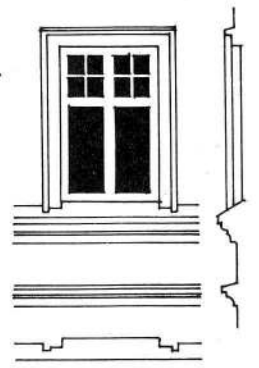
LODRET PROFIL AF SIDEBYGNING



GAVL AF FORHUS OG »RYGSEDE« AF SIDEBYGNING

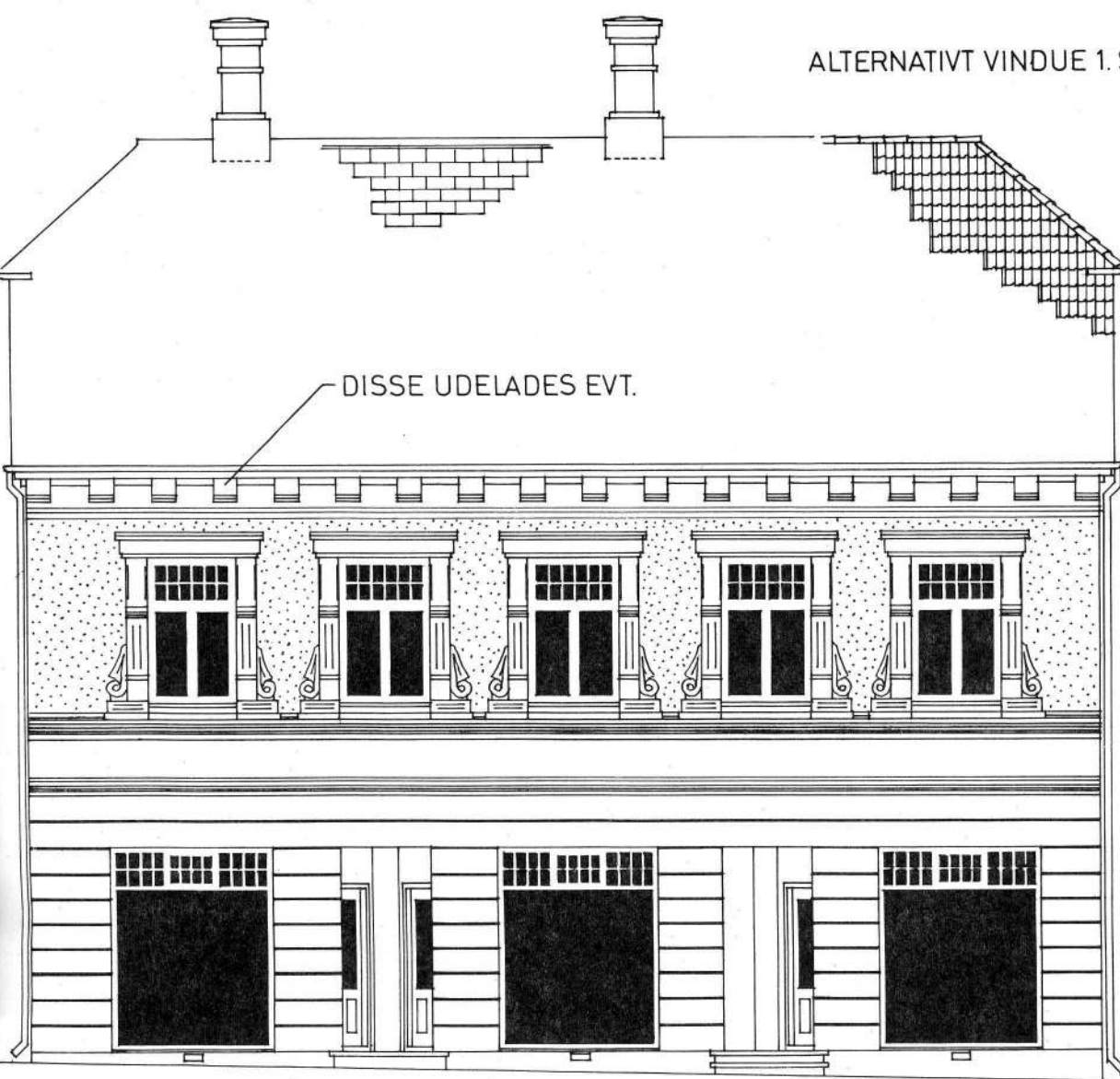


ALTERNATIVT VINDUE 1. SAL

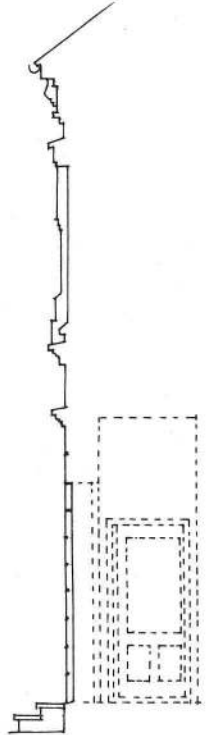


T7

DISSE UDELADES EVT.



FACADE MOD GADE

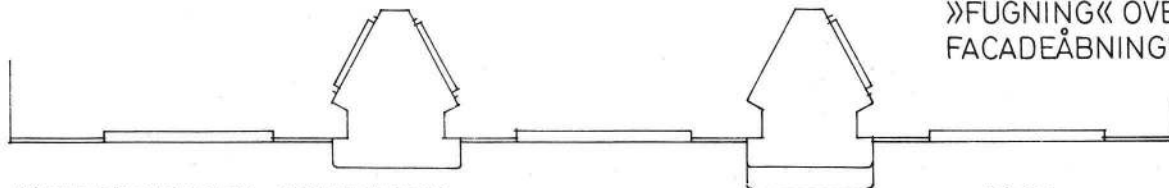
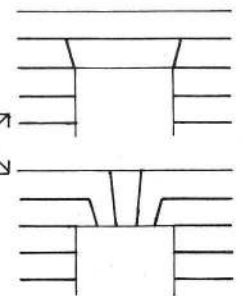


LODRET PROFIL



VANDRET PROFIL, 1. SAL

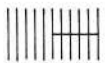
ALTERNATIV »FUGNING« OVER FACADEÅBNINGER



VANDRET PROFIL, STUEETAGE

METER

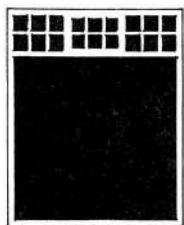
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9



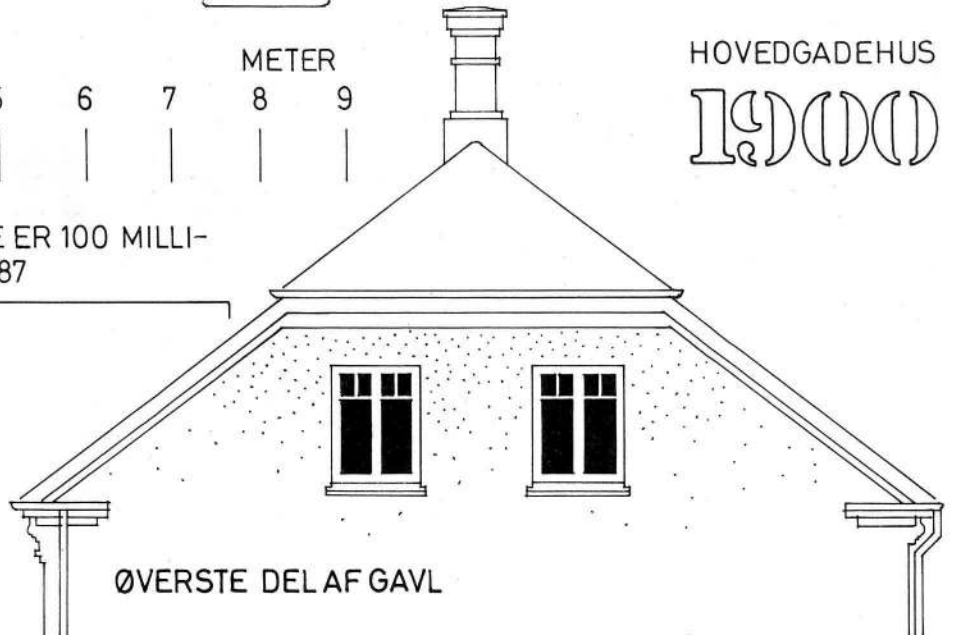
HOVEDGADEHUS

1900

REPRO-KONTROL: NÅR DENNE LINIE ER 100 MILLI-METER LANG, ER TEGNINGEN I MÅL 1:87



ALTERNATIVT BUTIKSVINDUE

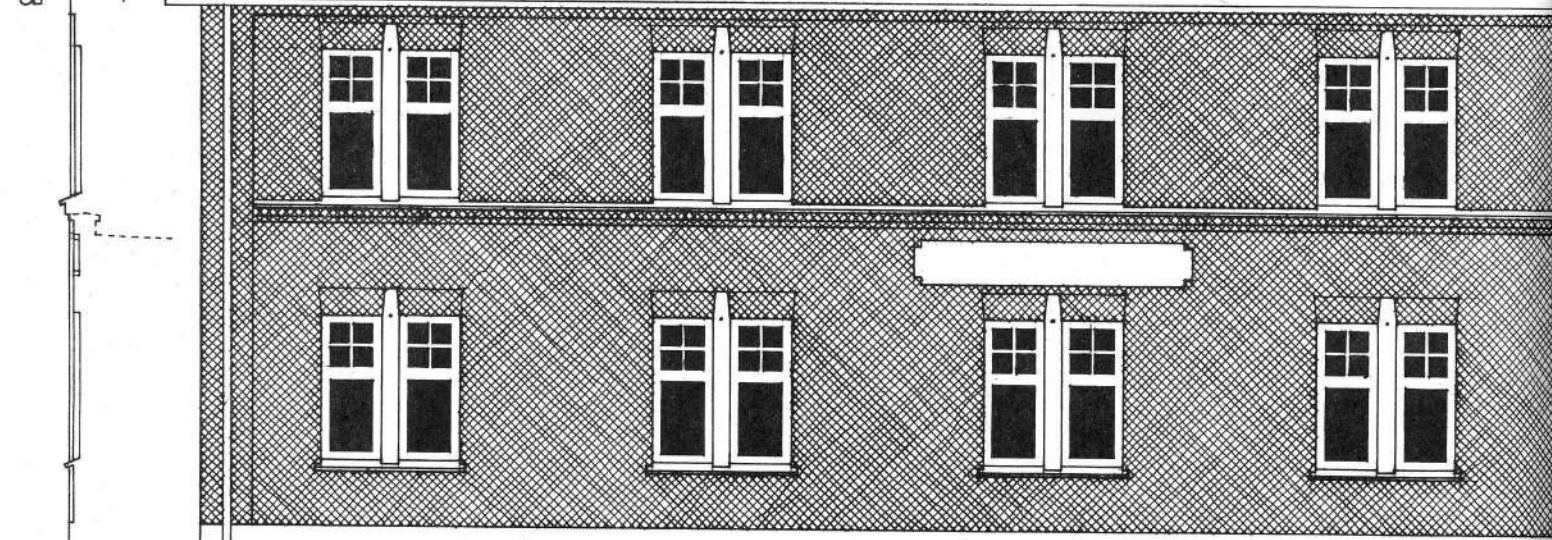
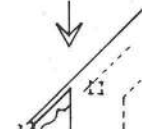


ØVERSTE DEL AF GAVL

LODRET
PROFIL I
FACADE
MOD
SIDEGA-
DEN

SKORSTEN
CENTRALF

SKORSTEN
PÅ BYGNING
HOVEDGAD
SENEST VEJ
BYGNINGS
SE TEKSTEN



IND TIL GÅRD

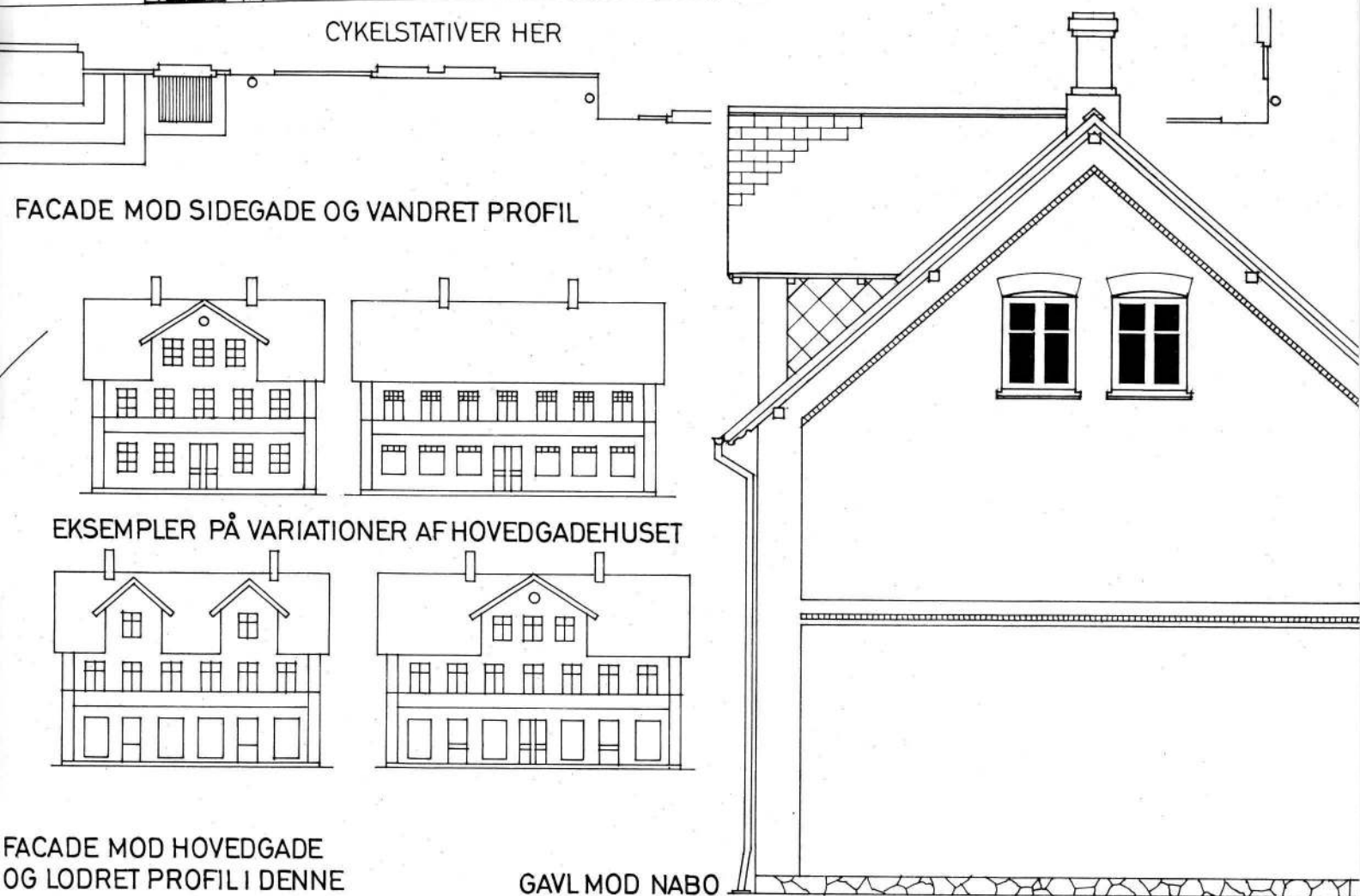
BEPLANTNING MELLE

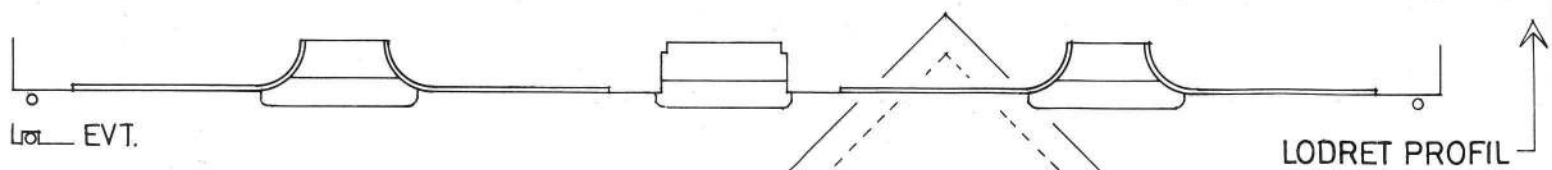
LYSKASSER



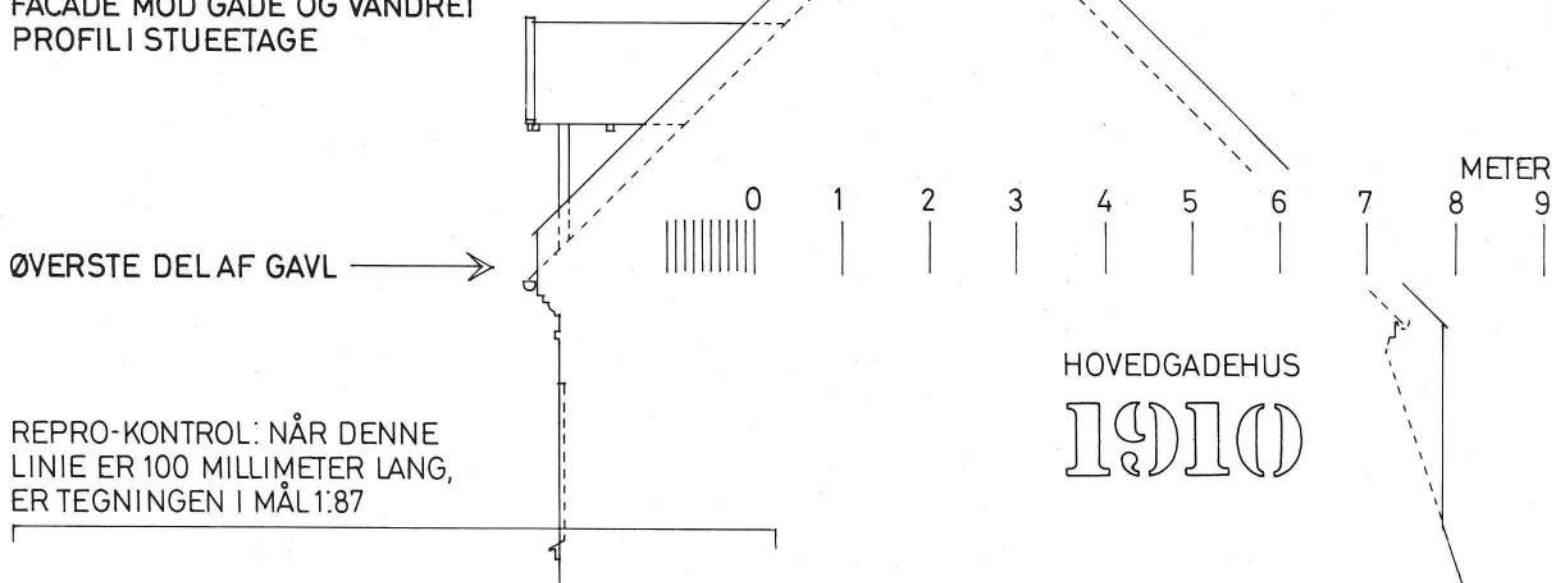


CYKELSTATIVER HER





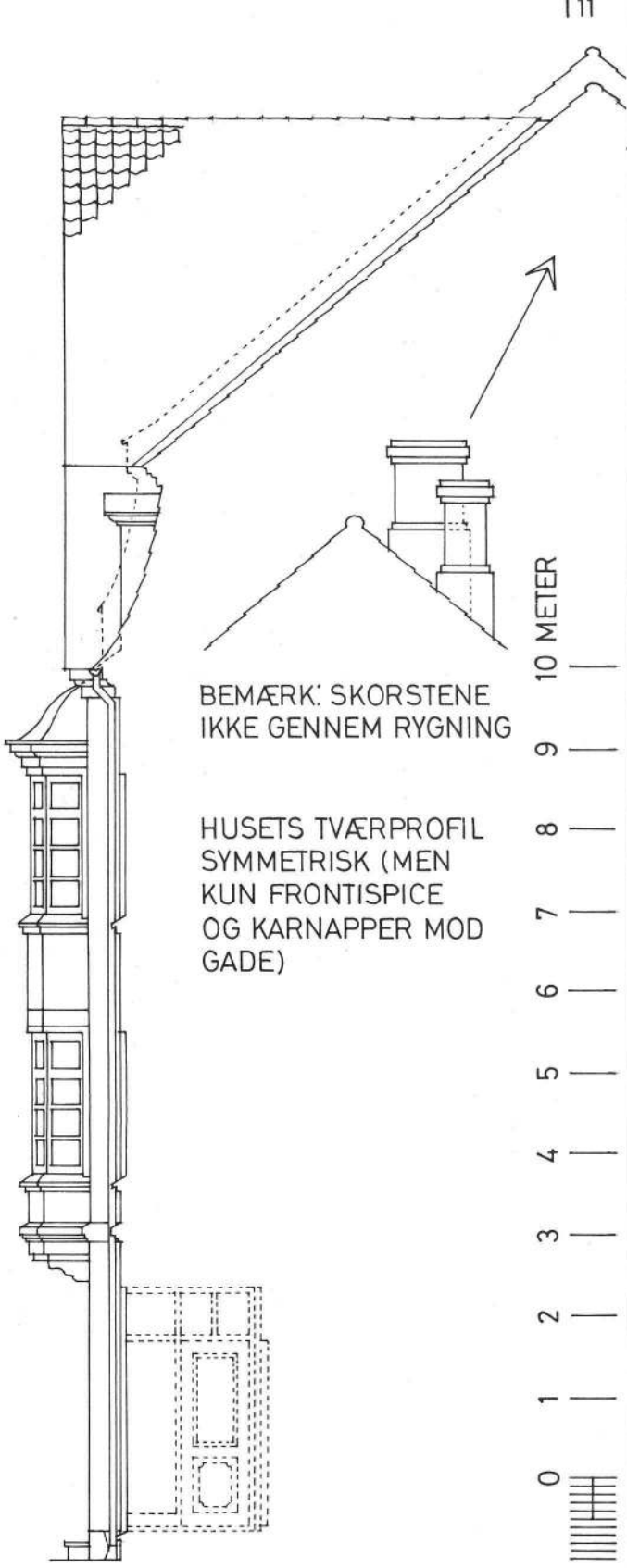
FACADE MOD GADE OG VANDRET PROFIL I STUEETAGE



REPRO-KONTROL: NÅR DENNE LINIE ER 100 MILLIMETER LANG, ER TEGNINGEN I MÅL 1:87



FACADE MOD GADE, UDSNIT



LODRET PROFIL

BEMÆRK: SKORSTENE IKKE GENNEM RYGNING

HUSETS TVÆRPROFIL SYMMETRISK (MEN KUN FRONTISPICE OG KARNAPPER MOD GADE)

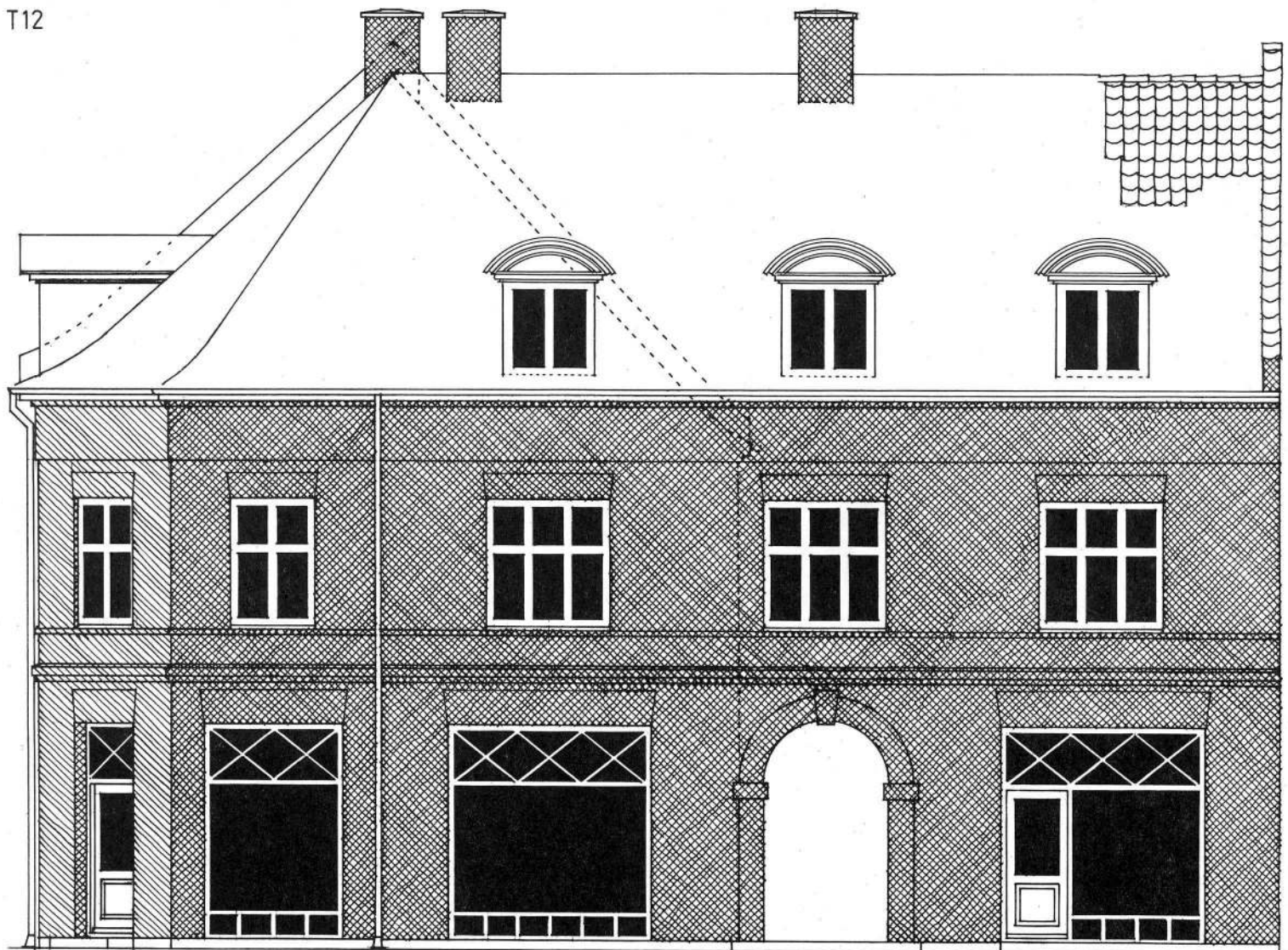
10 METER
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0

VANDRET PROFIL AF 1. OG 2. SAL

REPRO-KONTROL: NÅR DENNE LINIE ER 100 MILLIMETER LANG, ER TEGNINGEN I MÅL 1:87

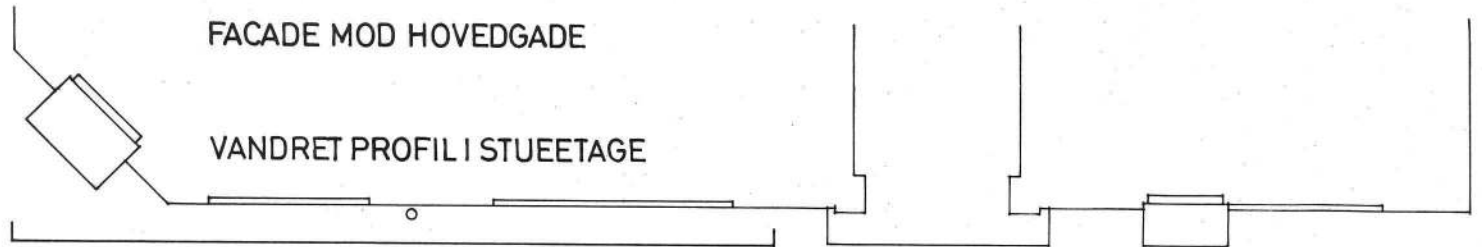
VANDRET PROFIL AF STUEETAGE

HOVEDGADEHUS
1915

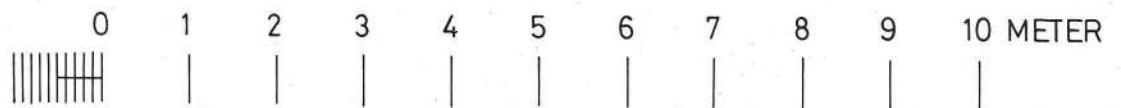


FACADE MOD HOVEDGADE

VANDRET PROFIL I STUEETAGE



REPRO-KONTROL:
NÅR DENNE LINIE
ER 100 MILLIMETER
LANG, ER OVENSTÅ-
ENDE TEGNING I
MÅL 1:87



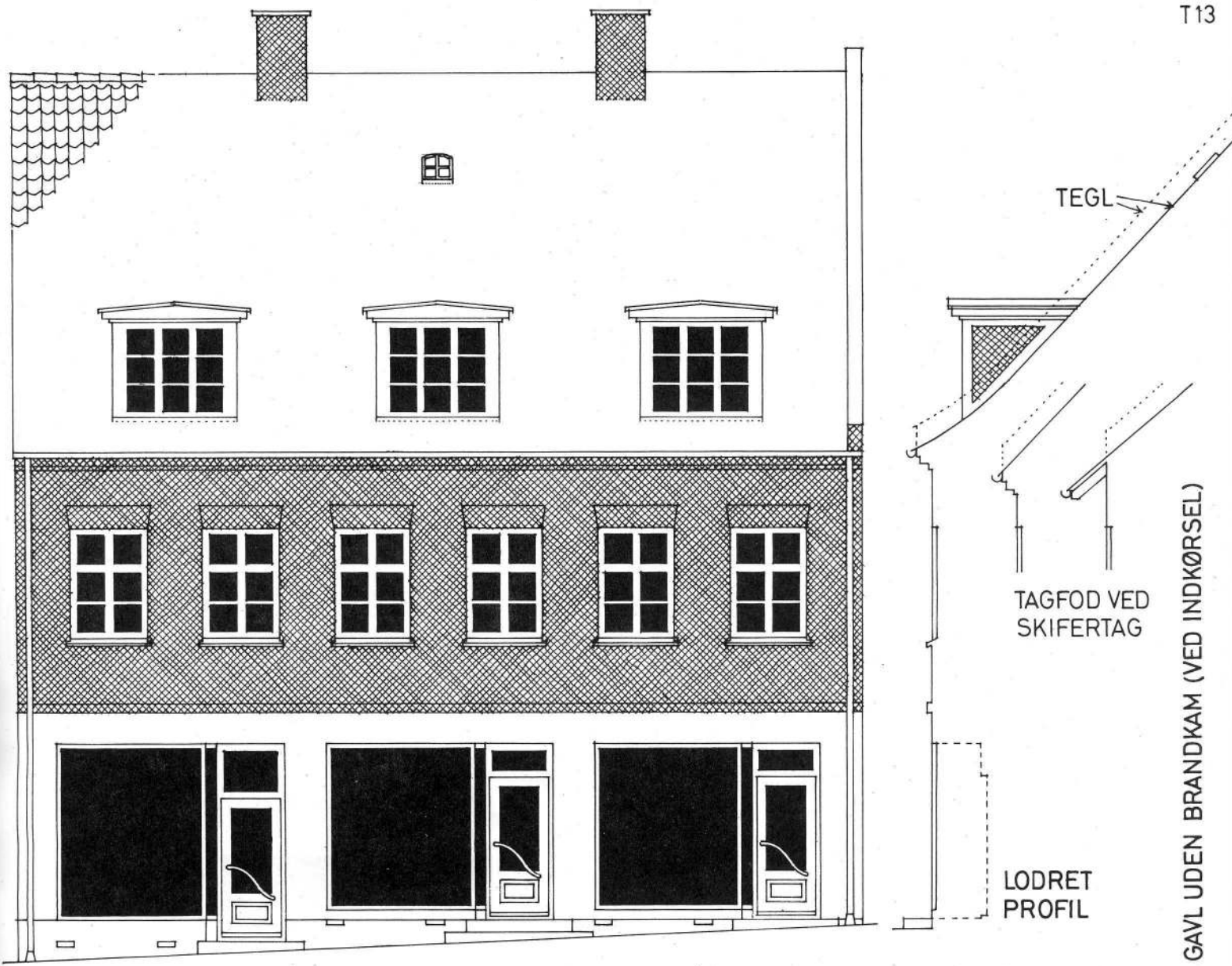
HOVEDGADEHUS

1920



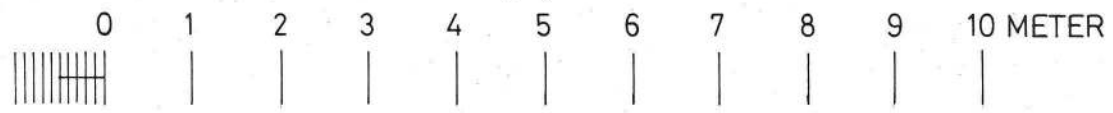
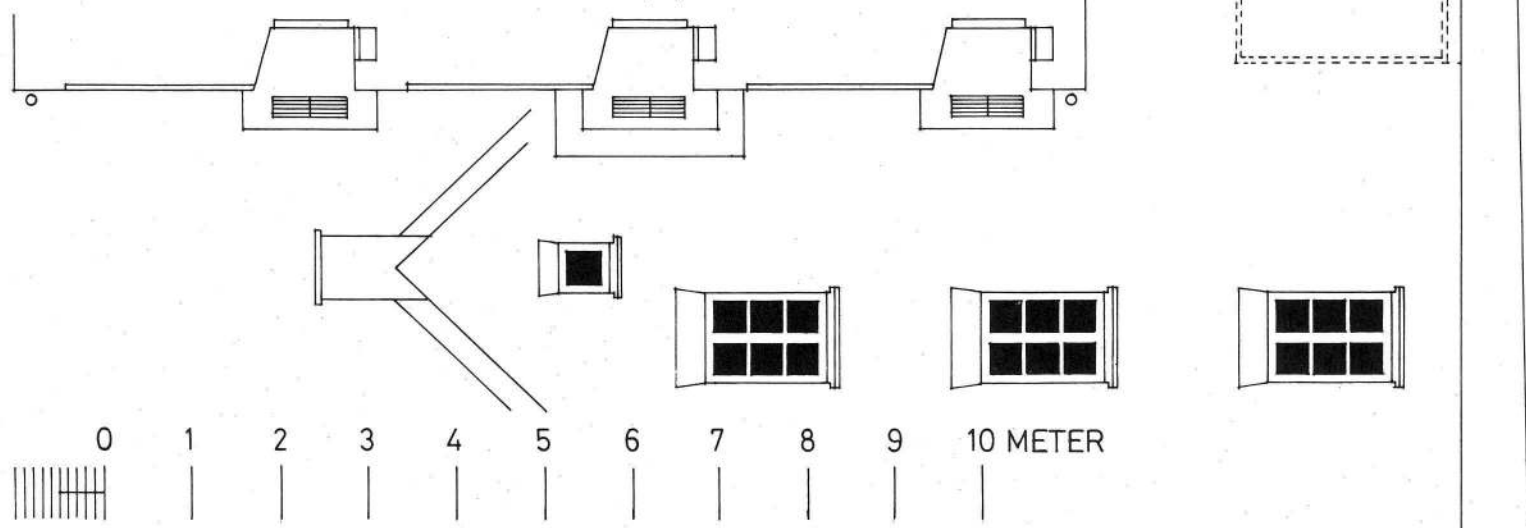
HERUNDER EKSEMPLER PÅ FACADE MOD SIDEGADE HEROVER EKSEMPLER PÅ FORLÆNGET FACADE





FACADE MOD GADE
 MED EKSEMPEL PÅ TILPASNING TIL
 LÆNGDEFALD I GADE

VANDRET PROFIL I STUEETAGE



REPRO-KONTROL: NÅR DENNE
 LINIE ER 100 MILLIMETER LANG,
 ER TEGNINGEN I MÅL 1:87

HOVEDGADEHUS
 1925

OFFENTLIG BYGNING

1920

UDVIDET MED FLØJ LANGS
SIDEGADE EFTER FÅ ÅR,
SE NÆSTE SIDE

FORSKELLIGE ANVENDELSES-
FORMÅL: SE TEKST

DETALJE
AF
GESIMS

10 METER

9

8

7

6

5

4

3

2

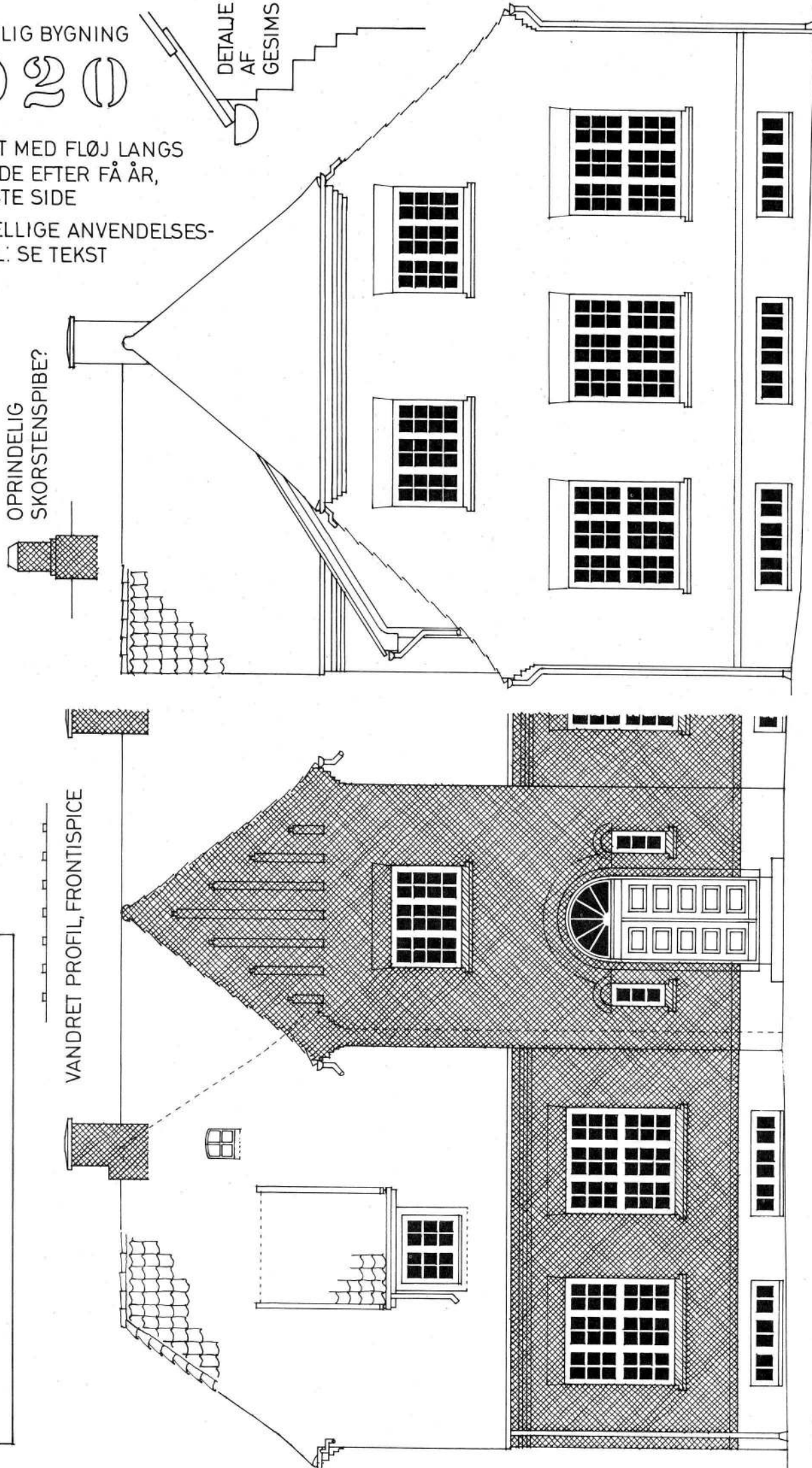
1

0

OPRINDELIG
SKORSTENSPIBE?

VANDRET PROFIL, FRONTSPICE

REPRO-KONTROL: NÅR DENNE
LINIE ER 100 MILLIMETER LANG,
ER TEGNINGEN I MÅL 1:87



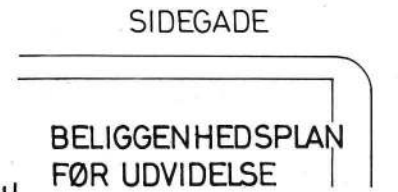
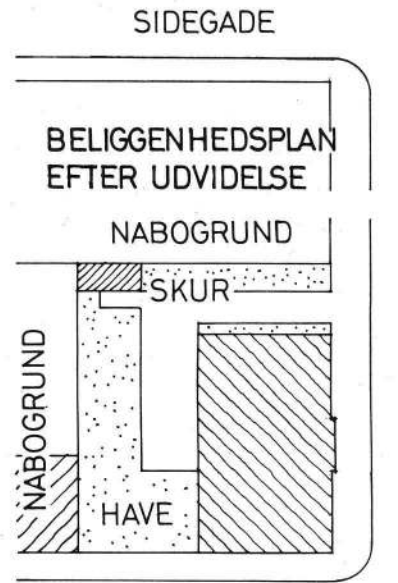
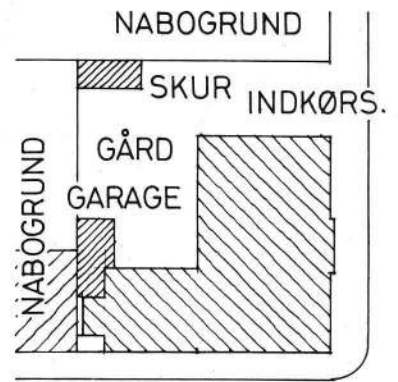
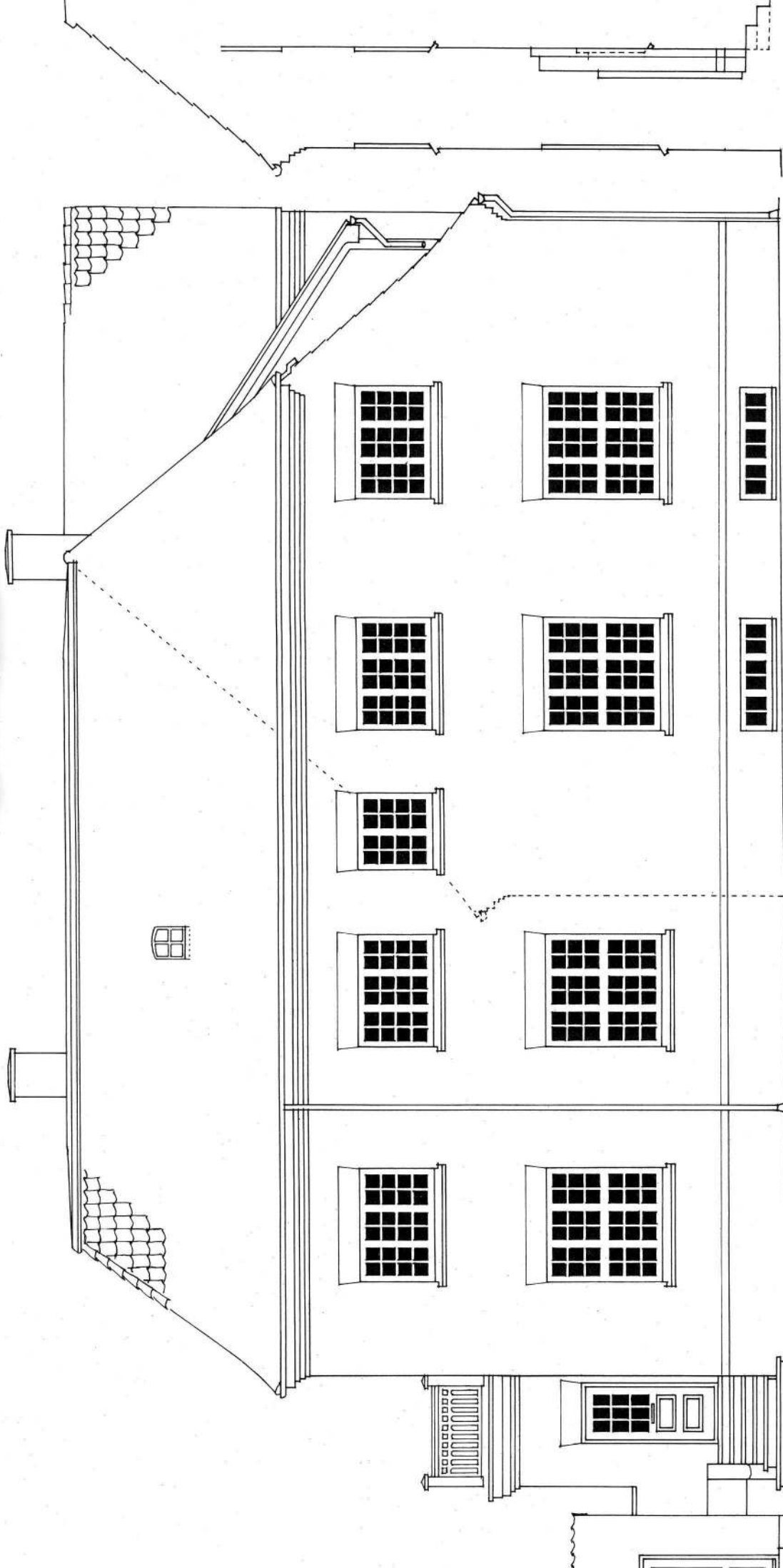
GAVL MOD INDKØRSEL

FACADE MOD HOVEDGADE, UDSNIT

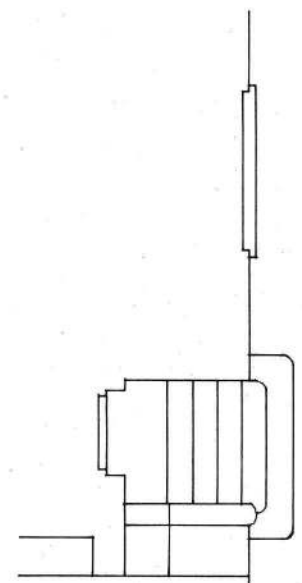
VANDRET PROFIL, STUEETAGE

LODRET PROFIL I INDGANG FRA HOVEDGADE

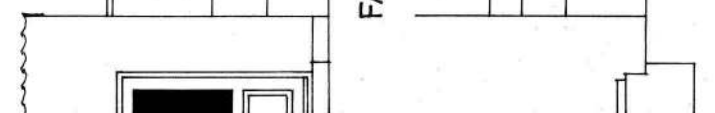
LODRET PROFIL I FACADE AF UDVIDELSE



FACADE MOD SIDEGADE EFTER UDVIDELSE



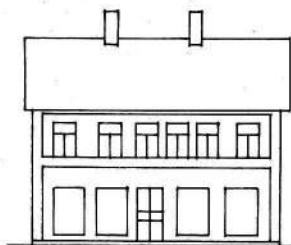
VANDRET PROFIL I STUEETAGE



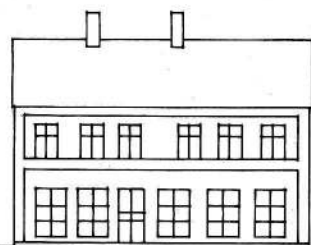
VAR.

EKSEMPLER PÅ VARIATIONER
AF FORANSTÅENDE HOVED-
GADEHUSE, PRIMITIVT OPTEG-
NET. MÅL 1:350. SE NÆRMERE
I ARTIKLENS TEKST.

KONTROL: SKALVÆRE 50 mm



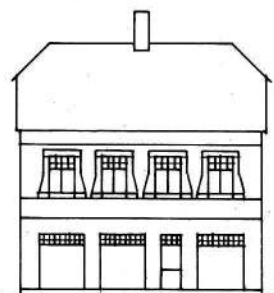
1895 FORKORTET



1895 MED GESIMS



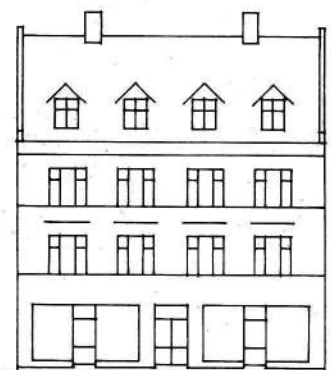
1895 LÆNGERE OG SYMM.



1900 FORKORTET, I UÆNDRET LÆNGDE OG FORLÆNGET. VINDUER, INDRAMNINGER OG TAGE VARIERET



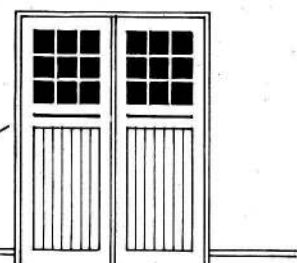
1910 EN ETAGE LAVERE



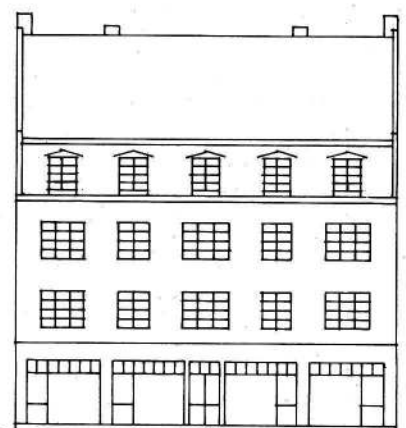
1910 FORKORTET



1910 MED ANDRE VINDUER OG GENNEMKØRSEL



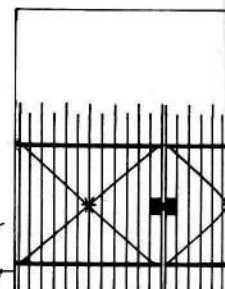
1915 EN ETAGE LAVERE



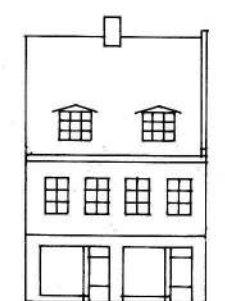
1915 UDEN MIDTERPARTI



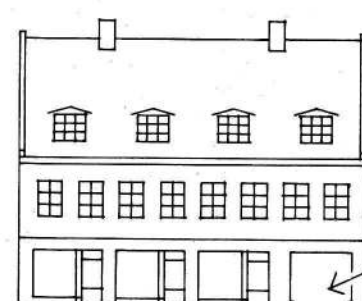
1915 MED SPROSSELØSE VINDUER OG
GENNEMKØRSEL



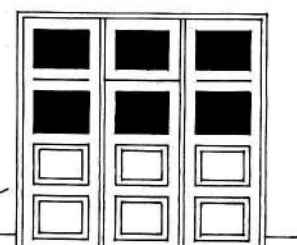
1925 SOM »FALSK« HJØRNEHUS



1925 FORKORTET



1925 FORLÆNGET OG MED GENNEMKØRSEL



fortsat fra side 20

afløst, men de endnu var forholdsvist nye.

Sidebygningen, hvoraf man kun ser den lukkede "rygside", kan fx. være pudset og hvidtet eller skuret og hvidtet. Hovedhusets to gavle fremtræder ens, med bogstaveligt talt usle tagkamre for enden af et i øvrigt udnyttet loft.

Variationsmuligheder: 1) som vist i eksempler i øverste række på sidste tegningsside, 2) husdybde og taghældning lidt større, 3) spejlvending.



En afløst af den storby-arkitektur, der netop var på vej ud. Indgang til boliger fra gården (trappe i husets "bagside"). Gadefacaden pudset og udstyret med alle slags cementstøbte standardvarer. Prikkede flader i afvigende farve, evt. blank mur. Huse af denne art hyppigt opmalet i nyere tid, gerne i flere farver. Dobbeltrillede beton-falstagsten, alternativt blådæmpede eller røde do. af tegl, eller skifer.

Variationsmuligheder: 1) enklere vinduer og vinduesindramninger, fx som vist, 2) alternativt "fugning" over stueetagens facadeåbninger som ligeledes vist, 3) mindre komplicerede skorstenspiber, 4) ændringer i lighed med næstøverste række på sidste tegningsside.



9005 er ikke fremtidsmusik, men en sammenskrivning af årstallene 1890 og 1905. Det første gælder fløjen langs hovedgaden og det andet sidegade-fløjen. Den gamle fløj er ikke bygget som hotel, men med butikker i stueetagen. Der er så senere indrettet restauration her. Sidegade-fløjen har hotelværelser i stueetagen og herover en forsamlingsal, der skyder sig op i tagkonstruktionen (derfor sidder tagvinduerne så højt; de giver lys til loftet over salen). Centralfyr og depotrum i kælderen, lyskasser foran kældervinduer. Skorstene på den ældre fløj overflødiggjort ved centralvarmeinstallation, men pi-ber muligvis først fjernet i forbindelse med indvendige ombygninger - eller senest, da tilslutning af den forhøjede mellebygning tag har gjort det nødvendigt for den ene pibes vedkommende.

Materialer: se hovedgadehus 1895. Mange savskifter og flere gesimsled end på dette, for den gamle fløjs vedkommende. Grå betonsøjler mellem den nye fløjs

vinduespar. Hotellets navn malet i pudset felt midt på sidegade fløjens facade.

Variationsmuligheder: 1) de to fløje mødes i en stump vinkel, 2) ingen midteropbygning på hovedgade-fløj, 3) sidegade-fløj kortere eller længere, 4) hovedgade-fløj brugt alene ... 5) ... og varieret som antydet i de små skitser, 6) ... evt. med husdybde og relief som hovedgadehus 1895.



Et lille stæk af national-romantik. Rød mur, i sjældne tilfælde gul, gavle evt. grå vandskurede. Rigelig brug af formsten til gesimsled etc. Afdækninger over 1. sals vinduers stik af tegl, eller beton som vist. Butiksetage pudset eller blank mur som bolig- etager, i så fald med et falsk stik over de brede åbninger, hvor en eller flere stålbjælker skjult i muren er de egentlig bærende led. Runde felter med årstal eller monogram tilbageliggende, mønstermurede eller pudsede. På kvistes gavltrekanter grønmalet bræddbeklædning (tegnet) eller mur som facader. Tagmaterialer: røde eller blå falstagsten, enten dobbeltrillede flade eller vingeformede; moden skiftede i disse år.

Variationsmuligheder: se eksempler på sidste tegningsside (husk stadig, at de forskellige ændringer kan kombineres).



Nybarokken holder sit indtog. Huset minder desuden om samtidige fra Nordtyskland. Rød mur, stueetage og gesimser dog pudset evt. malet/hvidtet. Evt. hele facaden pudset og muligvis kalket okker med hvide gesimser. Tag af røde eller blå vingeformede tegl, kobbertag eller evt. zink på karnapper. Zink, subsidiært kobber på kviste. Mørke gråblå døre og kviste, selve kvistvinduerne dog lyse som øvrige vinduer.

Variationsmuligheder: 1) midterparti trækkes mere eller mindre frem end vist, 2) som antydet i eksempler på sidste tegningsside (husk igen på kombinationer).



Lidt nybarok og lidt mere nyklassicisme, men ikke særlig konsekvant og ret tungt at se på. Hjørneejendom; kun den ene gade- facade optegnet. Bemærk, at den med bue overdækkede åbning ikke er en gennemkørsel, men en gen-

nemgang, idet indgang til boliger er fra gårdsiden.

Rødt, evt. gult murværk. Rødt tegltag, vingeformede sten. Zink på kvistes tage og flunker. Vinduer til butikkers lagerkældre er indbygget forneden i butiksvinduer (i dag en ulovlig konstruktion).

Variationsmuligheder: 1) som vist i de små tegninger forneden, 2) hjørnet stumpvinklet eller spidsvinklet, 3) hus uden hjørne, fx med fire vinduesfag og portgennemkørsel.



Bedre byggeskik i hovedgaden: Meget nøgternt hus, der peger tilbage mod 1800-tallets enkle, klassicistiske borgerhuse. Materialer som hovedgadehus 1920, dog evt. skifertag og/eller udmurede kvistflunker. Stueetage pudset eller i blank mur som det overliggende. Huset går kun til skel i den ene side. Langs den anden gavler der indkørsel, og i denne gavler der vinduer. I stedet for indkørsel kan man også tænke sig en sidegade, hvorfra der er adgang til gården og dermed boligindgangen.

Variationsmuligheder: 1) som vist i eksemplerne nederst på sidste tegningsside, 2) som rigtigt hjørnehus i lighed med hovedgadehus 1920, 3) en etage højere, 4) spejlvending.

OFFENTLIG BYGNING 1920

Bygningen er på mange måder præget af dansk tradition, dog med træk fra forskellige stilarter. Opført som teknisk skole. Tilbygget sidefløj efter få år, herefter brugt som bank og bibliotek, begge med adgang gennem døren midt på facaden mod hovedgaden. Desuden sygekasse, indgang fra sidegaden. På 1. sal beboelse og nogle kontorer. Altan over sidegang (i det "virkelige liv" vender denne gavler mod øst, og der er udsigt over vand). Nabo her fx "flad" butik som D i 1. serie.

En bygning som denne kunne også tænkes brugt som fx kommunkontor eller i en senere tid som hjemsted for en enkelt kommunal forvaltningsgren. Bemærk, hvorledes denne bygning næsten synes ude af mål med de fleste andre; der er højt til loftet i stueetagen, og den er løftet godt over terræn.

Rød eller gul mur. Strømskifter i gavle (ikke vist), rulskifte over sokkel. Kvistflunker udmuret. Rødt tegltag, vingeformede sten. Evt. blå(glaseret) tegltag. Den øverste flade del af sidefløjens tag dækket med zink. Hoved-

dør lakeret egetræ, hvis ikke malet.

Variationsmuligheder: 1) med eller uden udvidelse, 2) uden afvalmning af gavle og med normalt saddehtag på evt. udvidelse, 3) spejlvending.

PORTGENNEMKØRSLER

I foranstående gennemgang er der allerede flere gange henvist til sidste tegningsside. Af det på denne viste skal derfor kun portgennemkørsler gives en kort omtale her.

Deres sidevægge er som regel af samme materiale som facaden, men dog undertiden hvidtet i stedet for, selv om facaden står i

blank mur. Loftet kan være pudset og hvidtet, eller brædebeklædt. Ved hjørnerne findes, dog ikke altid, beskyttende afvisere af jern eller sten.

Lukning med porte eller jerngitre (evt. tremmeporte af træ) fortil eller i begge ender er heller ikke obligatorisk. Enkelte eksempler er vist, men der er mangfoldige muligheder for antal fyldninger, antal ruder og type af evt. beklædninger, henholdsvis udformning af gitre.

Midt på sidste tegningsside en ikke så bred tofløjet port, hvoraf den ene fløj bruges i hele sin højde som en alt for tung og uhåndterlig gangdør. Nederst en trefløjet port med gangdør i midten, i normal dørstørrelse. Derimellem en gitterport. Sådanne er

mindst 2 meter høje og går ofte op til åbningens overkant. Den linie, som sceptrenes spidser danner foroven, kan være ret eller buet, lavest på midten. Hvis der kun er én skråstang i hver fløj, skal denne virke som trækstang, dvs. den går nedad fra hængselsiden til portfløjens låseside. Nogle porte har slet ingen skråstænger, andre har buede, fx s-formede skråstænger.

Generelt har tendensen været, at såvel træporte som jerngitterporte er fjernet, efterhånden som de har udtjent, eller at de altid står åbne, lukket tilbage langs gennemkørselens sidevægge og fastholdt der. Men også her gælder det, som næsten kunne være hele denne fremstillings motto: ingen regel uden undtagelse!

VI BYGGER STATIONSBYHUSE

ERIK V. PEDERSEN



Fra oversigtstegningen "Stationsbygader". De første tre huse til venstre i øverste række, d.v.s. husene "A", "B" og "E", her dog bygget uden de nævnte variationer.

Som allerede nævnt først i denne artikel har vi denne gang valgt at lade "Vi bygger" være en direkte fortsættelse af Skadhaugets tegningsserie.

Vi vil her bringe en liden byggebeskrivelse og nogle fotos af modeller, bygget efter de første af seriens tegninger. Disse er gengivet i størrelse 1:87, H0, og man må derfor være opmærksom på, at bygningerne kan virke for store hvis man hører til de modelbyggere, der enten af hensyn til perspektivet eller af pladshensyn, foretrækker at bygge bygninger o.l. i størrelse 1:100.

Ligeledes må man være opmærksom på, at bygningerne kan virke

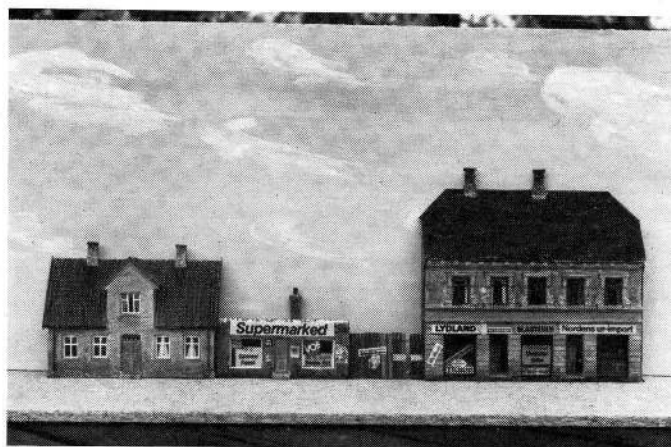
for store, hvis de sættes direkte op ad nogle industrifremstillede bygninger, f.eks. Heljan, idet disse bygninger desværre ofte er fremstillet i en størrelse, der ligger ca. midt imellem størrelse H0 (1:87) og størrelse N (1:160).

Bladrer man i den tilgængelige litteratur om modeljernbaner, ser man gang på gang fotos, der viser anlæg, på hvilke banens spor, f.eks. på et stationsareal, løber parallelt med en af rummets ydervægge, evt. med en stationsbygning og en stationsvej, eventuelt kun en stationsvej eller en læsevej som det yderste på det egentlige anlæg. Herefter følger så enten den nøgne væg eller evt.

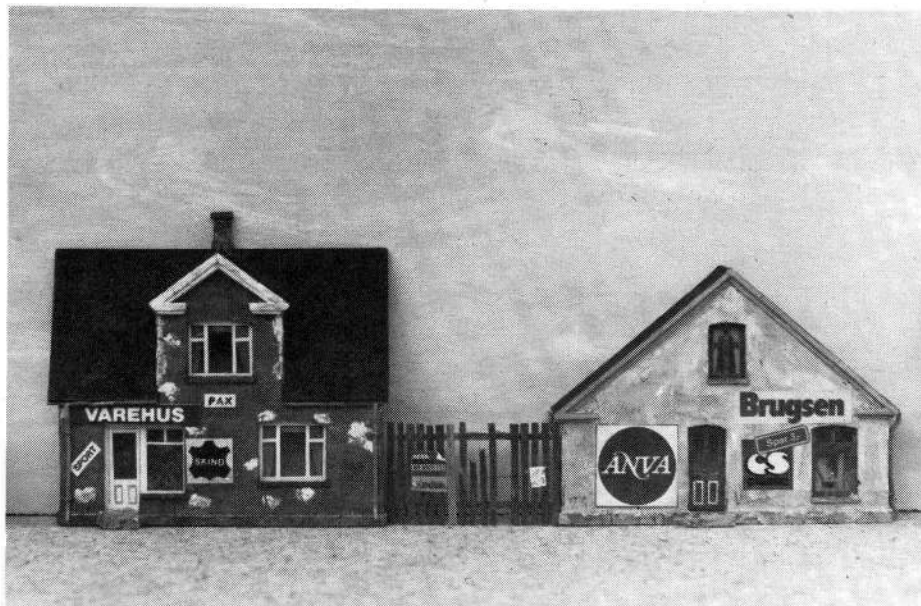
en vægdekoration bestående af huse malet på væggen.

For at "blødgøre" overgangen fra anlæg til vægdekoration forestiller vi os opstillet en række halve huse langs væggen. Ved halve huse forstås, at man kun bygger husets gadefacade og tag indtil tagryggen. Imidlertid er de fleste anlæg udnyttet næsten helt ud til det yderste, og der er sjældent ret megen plads tilbage til dekoration.

De viste modelhuse er derfor sammentrængt en del i dybden. Dette skal forstås således, at medens husets længde- og højdemål er som vist på de respektive tegninger, er dybdemålene sammen-



Fra oversigtstegningen "Stationsbygader". De midterste huse i midterækkeren, d.v.s. husene "F" med større butik og "1900".



trængt til et til anlægget passende mål, f.eks. helt ned til ca. 20 mm. De sammentrængte mål medfører ganske vist, at man ikke kan lave rigtige døre og vinduer i gavlene (de kan evt. markeres ved påmaling), men deres manglende tilstedeværelse kan også skjules af nogle træer/buske, et plankeværk, en garage el.lign.

Bygning

Husenes facader og gavle er savet ud af krydsfiner. Det er vel næsten unødvendigt at nævne det, men når tegningen af en bygning skal overføres til f.eks. et stykke krydsfiner, kan dette ske ved hjælp af en fotokopi af tegningen, som med et stykke kalkerpapir som mellemlæg overtegnes til fineren.

Når Skadhauge i sine variationsforslag nævner, at husene kan fremstilles spejlvendt, kan også dette klares ved hjælp af kalkerpapir. Læg f.eks. kalkerpapiret umiddelbart under fotokopien af tegningen, men med den afsmittende side opad mod fotokopiens bagside. Nu trækkes de aktuelle "byggelinier" (omrids af bygningen og vinduer og døre) op med en kuglepen, der er løbet tør for pasta. Når dette arbejde er tilendebragt, har vi på fotokopiens bagside en spejlvendt udgave af bygningen, og denne kan nu overføres til krydsfineren som ovenfor nævnt.

Tilsvarende kan variationer af bygningens størrelse med lidt omhyggelighed også klares, idet man enten udelader et vinduesfag eller en etage, hvis man ønsker en mindre bygning, eller man kan gentage kalkeringen af et vinduesfag/en etage i fortsættelse af det/den første, hvis man ønsker en større bygning.

Hus "A" i to udgaver. Begge huse er kun 18 mm dybe, og kan derfor anbringes et sted, hvor der kun er meget lidt plads til rådighed. På grund af den lille husdybde er kvisten ikke medtaget på gavludgaven.

Hus "B". Beboelsesdelen er kun 20 mm dyb, medens forretningen er 42 mm dyb. De 22 mm som forretningen er bygget frem foran beboelsen, kan så udnyttes til en lille forhave for ejeren, eller denne kan eventuelt have omdannet pladsen til en lille udstillingsplads for forretningens varer. Evt. kan her stå et lille cykelstativ.

Hus "E" og forlænget udgave (variation) af forretningen fra hus "B".

Rundt om døre og vinduer fjernes evt. et par millimeter af det yderste lag krydsfiner på facadernes inderside. Heri kan man senere indsætte døre og vinduer, som man enten selv fremstiller (omtales senere), købes færdige i en hobbyforretning eller evt. har tilovers fra et byggesæt (se iøvrigt SIGNALPOSTEN, 20. årgang, nummer 2 og 3, hvori omtales bygning af Hareskov station, der på mange områder er bygget på samme måde som her bliver benyttet).

Facaderne og de halve gavle limes nu sammen (fig. 1), og der limes eventuelt sålbænke på under vinduerne, samt gesimser på facader og gavle.

Vi er nu nået dertil, hvor huset kan "pudses" med en vælling af gips, der f.eks. er udrørt med lidt mælk (mælken tilsættes for at forsinke gipsens afbinding så man får længere tid til "pudse"-arbejdet). Vællingen kan nu smøres ud over huset i et tyndt lag, på samme måde som man smører smør på et rundstykke (når man er på slankekur).

Når gipsen er tør kan husene males med passende, lidt afdæmpede farver, og de kan patineres (tilsvines) ved påsmøring - med let hånd - af lidt af diverse mørke farver, f.eks. med en næsten tør pensel. Når man eksempelvis har malet noget andet med en anden farve end husets, og er klar til at rense penselen, kan man inden rensningen stryge al maling ud af penselen på noget avispapir. Når det er næsten umuligt at stryge mere maling ud af penselbørsterne, er der netop tilstrækkeligt til at give et af husene lidt patinering med det sidste, og det gentages eventuelt med en anden farve og således, at patineringen er kraftigst nederst ved husets sokkel, og derefter aftager gradvis opad (fig. 5, hus F).

Taget fremstilles af f.eks. købte plastplader (i det omfang de kan købes i hobbyforretningen) eventuelt i form af rester fra et byggesæt. Kan det aktuelle tag ikke købes færdigt, må man

Hus "F" med kvist. Husdybden er her, såvel som på alle de øvrige huse, hvor andet ikke er nævnt, 30 mm.

Hus "G".

Hus "H", her tænkt anvendt som kro med krostue bag de to vinduer til venstre for indgangen og med restaurant til højre derfor, evt. med et mindre selskabslokale i de to sidste vinduer.

Mellem vinduerne er anbragt "Felix Modeller's" kopier af reklameskilte.





forsøge at lave det selv. Tagstens- og eternittage kan fremstilles af småbølget bølgepap (bruges ofte som emballage til færdigkøbte roulader), skifertag fås ved ridsning med en passer-spids i karton, medens tagpap fremstilles af papirstrimler, der limes på taget. Når jeg bruger bølgepap som tagstenstag, limer jeg først bølgepappet på et stykke karton. Derefter "ridses" det øverste bølgede lag med en hobbykniv for at markere de enkelte rækker tagsten (ca. 3-4 mm mellem rækkerne). På tilsvarende måde laves eternittag, blot med længere afstand mellem rækkerne ("ridsernes" afstand ca. 10-12 mm, ved de moderne halve plader tilsvarende halv afstand).

Sluttelig males taget i en passende farve og patineres med forskellige farver alt efter hvor gammelt taget skal se ud.

Skorstene laves af trælister (også beskrevet under Hareskov st.), men her anvendes de dog kun i "halv" udgave.

Tagrender kan eventuelt fremstilles af tyndt metalfolie, for eksempel af tandpastatube. Med en kuglepen og en lineal har jeg trykket en rille ned mellem to årer i et stykke blødt træ. Læg derefter metalfolien således, at det med den ene kant netop dækker rillen i træet. Tryk så, med kuglepennen, folien ned i rillen og klip "tagrenden" af, således at der er en lille kant af folie på den ene side af "tagrenden". Denne lille "kant" påføres f.eks. Araldit og limes fast under tagudhænget.



Hovedgadehus "1900". De i artiklen nævnte "cementstøbte standardvarer" er opbygget af diverse små stykker træliste og kartonstrimler. Derefter er hele huset "pudset" med gips (et ganske tyndt lag), og alle flader og krinkelkroge er efterarbejdet med en lille skruetrækker brugt som stemmejern. Husets underdel er malet okkergult, medens den øverste del er cementfarvet (farvet med tyndt grå vandbejdse).

Indretningen i hovedgadehus "1900" og lidt af hus "H" (kroen) liggende i forgrunden ses underetagens bagvæg med pålmede billeder af forretningslokaler.

Foran husene ses bl.a. et skæreapparat. Dette har været til fantastisk stor hjælp, når der skulle klippes tynde strimler papir til vinduessproder m.v. samt de strimler af plasticard, hvoraf alle døre er opbygget.



Set diagonalt fremgår det tydeligere, at der er tale om halve huse. Alle disse huse har en dybde på 30 mm.

Nedløbsrør bukket af 1 mm kobber- eller ståltråd. Rørene kan enten limes fast, eller fæstnes med en lille "split", der fremstilles af 0,5 mm kobbertråd. Splitten stikkes gennem et 1 mm hul, der er boret i krydsfineren (facaden), og vrides ud på bagsiden.

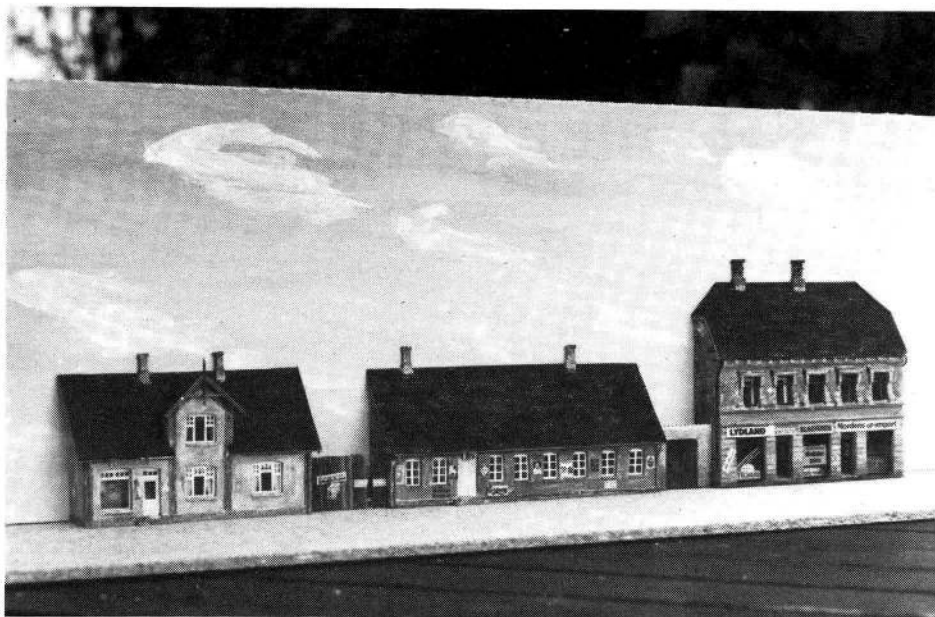
Hvis man ikke kan købe færdige vinduer kan disse laves af f.eks. klart plasticard hvorpå der evt. limes smalle og brede strimler af selvklæbende papir (hvidt eller malet i den ønskede vinduesfarve). Alle mine egne vinduer er lavet således, at jeg begynder inderst på vinduet med tyndeste vinduessprodsler, derefter de lodrette og vandrette vinduesstolper og til sidst vinduesrammen. Ved denne fremgangsmåde opnås dels det pæneste udseende, men især at hver ny strimmel "låser" enderne af de tidligere, og de sidste, d.v.s. vinduesrammen, sikres ved at sidde i klemme mod indersiden af facadens vinduesåbning.

Indvendig er vinduerne og dørene sat fast med fire kartonstrimler (ses på fig. 9 bag "gardinerne"). Gardiner kan klippes ud af kataloger o.l. eller fremstilles af kulørte servietter hvorefter de limes på paprammen udenom vinduet.

Er man lidt fiks på fingrene kan man evt. male en potteplante eller to på indersiden af vinduerne på samme måde som planterne, der er malet på facaden af hus B (fig. 3). Jeg fik ikke gjort det inden fotograferingen, men netop på fotografierne kan man rigtig se, at der mangler noget til at live op i de mange vinduer med beboelsesrum bagved. (Det er forøvrigt altid en god ide at tage et fotografi af sine modeller og betragte dette med kritiske øjne, her ser man meget tydeligt forskellige fejl, som man er tilbøjelig til at overse når man sidder med modellen i hånden. Her ses tydeligt ting, der sidder skævt, rør og lignende, der er overdimensionerede eller det modsatte, - og bagefter ville det glæde redaktionen om vi måtte låne billedet til brug i bladet.

Hvor der er forretningslokaler med store vinduer i stueetagen, er der indsat en bagvæg hvorpå der er limet et passende billede af et forretningslokale (også fra diverse reklamematerialer). En sådan bagvæg ses liggende forrest på fig. 9, hvor man også kan se et par diske i de to af forretningslokalerne.

Skulle det knibe med at kunne finde et egnet billede til for-



retningslokalet, ja, så kan man eventuelt prøve at finde et par passende reklamer for forretningens produkter. Disse reklamer placeres i vinduet så de dækker helt eller blot delvis; det er så moderne i disse tider, og de gør, at øjet bliver "fanget" af reklamen og man har svært ved at se "udenom" og ind gennem vinduet. I yderste fald kan man dække vinduet helt med brunt indpakningspapir eller lidt af en brunlig konvolut for at illudere at forretningen er lukket (ombygning eller nedlagt).

Forretningernes udvendige reklameskilte over døre og vinduer er også fundet i forskellige brochurer og blade. De kan i mangel af bedre hjemmefremstilles ved hjælp af let-raset, men det er dels ret dyrt, og der skal anskaffes flere forskellige bogstavtyper, hvis ikke skiltene skal blive alt for ens, så det nok betale sig at se sig godt for, - også på etiketter og prismerker hvor der ofte er udsnit, der kan anvendes.

I øvrigt gøres opmærksom på P.W.S.'s artikel "Ganske almindelige huse" i SIGNALPOSTEN, 19. årgang, nummer 3, hvor der er en gennemgang af de nævnte almindelige huse, deres bestanddele med forklarende tekst og mange mål-angivelser.

PS. Som nævnt ovenfor kan det være en fordel at tage et fotografi af modellerne og underkaste det et kritisk blik.

Således har da også denne artikels fotos været genstand for en nøjere gennemgang, og dette gav mig anledning til at fremsætte nogle supplerende bemærkninger.

Den første angår plankeværkerne. Disse vil i 99,9% af alle tilfælde være anbragt med den glatte "forside" ud mod gade eller vej. Imidlertid havde jeg

endnu kun gået lavet et par plankeværker den dag, jeg skulle fotografere, og fik så den "smarte" ide, at jeg kunne variere fotografierne lidt ved at vende plankeværkerne således, at "bagsiden" kom fremad, ja, og så kunne de endog vendes "på hovedet". Smart, - men måske, desværre, også for smart.

Ligeledes er det bemærket overfor mig, at det "åbne" plankeværk (tremmeværk) næppe vil være at finde i den viste sammenhæng, men snarere skal findes ved større indhegninger (byggepladser o.l.). Også her var det gjort for variationens skyld, da man jo desværre ikke kan se på fotografierne, at plankeværkerne er malet i forskellige farver.

Den anden bemærkning angår forretningernes beskiltning, som den f.eks. ses på bygningen årg. 1900.

Bygningerne er fra min side bygget efter de viste tegninger, d.v.s. i deres oprindelige skikkelse, men de blev udstyret med reklameskilte i form af udklip fra reklamematerialer, brochurer, æsker o.l. for at vise modelbyggerne disse materialers anvendelighed. Der er derved, på nogle af fotografierne, opstået et vist misforhold, idet det næppe er sandsynligt at finde f.eks. de oprindelige vinduer og skorstenspiber på et hus i vore dage og som er udstyret med moderne reklameskilte.

Modelbyggerens opmærksomhed henledes således på, at man evt. må "modernisere" bygningerne lidt, eller måske kan man, f.eks. ved besøg på biblioteket, finde noget billedmateriale hvorefter man selv kan tegne/male sine reklameskilte, i en stil der passer til den valgte tidsepoke på anlægget.

Klubnyt

ODENSE MODELJERNBANE KLUB

NY MODELJERNBANEKLUB I AALBORG

Aalborg Modeljernbane (AaMJ) er blevet til ved en del snak i løbet af efteråret 1984, over en tegning af TFJ CB, om den skulle bygges i 1:25 eller 1:45 (spor 0). Snakken faldt ud til fordel for 1:45 og deraf kom Aalborg Modeljernbane op at stå. Ved et møde den 10. februar 1985 var der så en del modelbanefolk samlet for at oprette klubben. Denne aften blev klubbens vedtagter godkendt, samt valg af bestyrelse foretaget.

Aalborg Modeljernbane havde fået en aftale med driftsområdechefen i Aalborg om lokaler på Aalborg Station. Her ville vi kunne få et anlæg på ca. 225 m², men udskydelse af færdiggørelse af stationen trækker ud, hvorfor vi i efteråret 1985 overvejede at se efter andre lokaler, som vi midlertidigt kunne bruge til vore klubaftener, samt på begyndelse af bygning af spor og sporskifter, således at vi kunne komme hurtigt i gang med anlæget når DSB var færdig med ombygningen. Under vor ihærdige søgen efter lokaler endte vi på Danmarks Tekniske Museum i Aalborg.

Teknisk Museum i Aalborg er under opbygning. Foreløbig er museet færdig med en stor udstillingshal i forbindelse hermed får AaMJ et lokale på ca. 160 m², hvoraf anlæget vil fylde ca. 125 m², resten vil være til publikum. Anlægget opbygges som en punkt til punkt bane med en privat bane-strækning udgående fra en DSB mellemstation.

I museets åbningstid vil anlæget være indrettet således, at det ved møntindkast kan køre to tog i hver sin cirkel, således at anlæget får en funktionsdygtighed når det ikke betjenes manuelt.

Fakta om AaMJ samt modelanlægget er flg.: 2-skinne drift, 12 volt, tidsperiode ca. 1945-1970. Der optages junior og senior medlemmer. Kontingentet er kr. 15,- for junior og kr. 25,- for senior medlemmer, endvidere erlægges et indskud på kr. 300,-. Dette er kun en kort beskrivelse af AaMJ.

En stor tak til alle modelbanefolk og -klubber, som vi har haft kontakt til i forbindelse med opstarten af vor klub.

Vi kan sagtens være flere medlemmer, så skulle nogen mangle yderligere oplysninger om Aalborg Modeljernbane og evt. medlemsskab kan formanden kontaktes på telefonnummer: 08-37 30 71.

Niels Julsrud
formand

I det forgangne år er der sket ikke så lidt på vort nye anlæg, faktisk mere end vi havde regnet med da året startede. Bygning af anlægsborde er nu helt afsluttet og cab-tårnet, hvor der bliver plads til seks lokoførere, er færdigt, så nu er alt det støjende og støvende træarbejde færdigt. Sporlægningen begyndte 1. april, men det var ingen aprilspøg. Der blev startet med et ca. 10 m langt stykke af DSB sidebanen, som forløber skjult, samt Grønderup trinbræt med sidespor, der ligger umiddelbart for enden af det skjulte spor. Dernæst begyndte man på Nyborg station hvor hele DSB terrænet på nær maskindepotet og færgeløbet er færdiglagt. Nyborg er en meget stor station, ja faktisk den største spor 0-station i landet.

Perronsporene på Nyborg H er otte meter lange og hele stationen, fra stopbommene på udtræks-sporene til stopbommene på perronsporene ved færgen, har en længde på 26 m. Stationen omfatter 62 sporskifter hvorved der kan stilles 16 hovedtogveje, dvs. togveje hvortil der kan stilles ind- eller udkørsel, samt 73 rangertogveje. For at lette betjeningen er det planen, at en hel togvej skal kunne stilles på én gang. De gammelkendte sporskiftedrev med trækspoler bruger for meget strøm til at det kan lade sig gøre, så derfor og for at opnå et mere realistisk skiftetempo, har vi udviklet et sporskiftedrev, der trækkes af en motor. Disse drev skal også anvendes ved vingesignaler og bomanlæg, og en serieproduktion på 250 stk. er indledt.

For nu at vende tilbage til sporlægningen kommer vi til Hjulby, som blev påbegyndt efter Nyborg, og som kun omfatter seks sporskifter, så den blev hurtigt færdig. Efter Hjulby blev den dobbeltsporede strækning mellem de to stationer lagt med niveau-forskel mellem de to spor, ligesom det er tilfældet i virkeligheden mellem Nyborg og Hjulby. Alle kurver bliver lagt med overhøjde. Først prøvede vi med ca. 2 mm, men det virkede for voldsomt, så nu bruges ca. 1 mm, og det ser bare godt ud. Den sidste station baneafdelingen nåede at færdiggøre i 1985 blev Tommerup, den største mellemstation på hovedbanen med ialt 21 sporskifter. Dvs. helt færdig er den nu ikke for sidebanens terræn med tre spor og et lille maskindepot mangler stadig.

Drejeskiverne - fem ialt - er også på vej. Alt det synlige, bro og grav, samt en del af det "underjordiske" er bygget til fire af skiverne, endnu mangler drev

og stopautomatik. Den sidste drejeskive, den på Odense, skal for en stor dels vedkommende bygges af genbrugsdele fra den på Kildemosevejanlægget. Det er nemlig planen at nedlægge dette anlæg så snart vi kan køre køreplan på det nye, og det bliver når strækningen Nyborg-Tommerup er færdig med sporlægning og el-arbejde. Dette nås måske allerede i løbet af 1986, så hvis nogen har lyst til at se vort Kildemosevejanlæg skal de ikke vente alt for længe.

Hvad det rullende materiel angår, er der blevet færdiggjort ikke mindre end tre store damplokomotiver i årets løb. T. Schöne-mann har bygget to E-maskiner nr. 991 og 996. Det er virkelig fine modeller med en smuk finish og udstyret med en tilpas nedgearret, ottepolet viskermotor og affjedrede kobbelhjulsaksler er de både kraftige og velkørende. Den tredje maskine er PR 905, bygget af Hans Gerner Christiansen. Denne maskine er bare toppen! Trækkræftig, velkørende og utroligt detaljeret med en fremragende finish. Ingen af disse tre maskiner er sat i drift på Kildemosevejanlægget, men afventer ibrugtagelsen af det nye anlæg. Af vogne er der kun bygget en enkelt, nemlig en tysk EVA-tankvogn, som HGC har bygget af et tysk "Kleinserie"-byggesæt.

Til slut skal det siges, at nye medlemmer er særdeles velkomne, og man behøver ikke at være supermodelbygger for at være med; man skal bare være interesseret. Adressen er Østre Stationsvej 43, hvor vi er mandage og onsdage fra kl. 19 og lørdage fra kl. 9 til 17.

OMJK v/Torben Linde

Jydsk Model Jernbane Klub

fylgte 40 år den 3/10 1985. Jeg har i den anledning modtaget en fyldig jubilæumsartikel, som der desværre ikke blev plads til denne gang. Men måske næste?

Dansk Modeljernbane Union

DMJUS årsmøde afholdes den 3. og 4. maj 1986 i Slagelse hos SMJK, der i år fylder 40 år. Samtidig har DMJU eksisteret i 25 år så der bliver noget at fejre. Samtidig inviteres til modelbyggekongurrence for medlemmer i de til DMJU tilsluttede klubber.

MOROP holder kongres i Madrid fra 21. til 27. september 1986. Nærmere oplysninger om DMJUS aktiviteter fås hos formanden, Ib Damm, Terrasserne 17, 2700 Brønshøj.

Adams Hjørne

MODELJERNBANENS "GRØNTSAGER" (Træer og buske)

Igen et emne som stort set må kunne omtales uden større skelen til banens målestok og hjemsted, idet der ved overskriften skal forstås de træer og buske, engdrag og marker, og hvad der ellers måtte være at finde af grønne områder på modelbanen.

Som modelbyggere møder vi de sædvanlige spørgsmål: hvilket materialevalg, hvor detaljeret lader arbejdet sig udføre, og hvorledes opnår vi - da der jo er tale om et stykke natur - uden alt for store vanskeligheder det bedst mulige naturtro udbytte. Hvad det sidste spørgsmål angår, vil det nok stå og falde med udøverens krav, talent og sans for netop dette lidt kildne problem, men ellers gælder det bare om at have øjne og ører åbne for, om vi ikke i det daglige måske er omgi-

vet af materialer, der ved en lidt behændig behandling vil kunne opfylde vore forhåbninger. En anden side af sagen er da også den, at uanset hvor lidt plads der ellers måtte være sat af til sådanne græsseligheder, så er det alligevel noget der skal bruges meget af, og det må derfor være billigt, let tilgængeligt og kunne bearbejdes uden større besvær.

Modeljernbane og savsmuld hører helt naturligt sammen. Savsmuld er imidlertid mange arter og afarter, og her må vi så, afhængig af banens målestok og af hvor gode venner vi er med det lokale savværk eller snedkerværksted, finde frem til lige netop de kornstørrelser, der passer os bedst. Fyrretræssmuld anses for det mest velegnede, idet det let lader sig indfarve med vandopløselige bejdsere. Et brev bejdsere passer til en kvart liter vand og sådanne seks, syv breve opløser

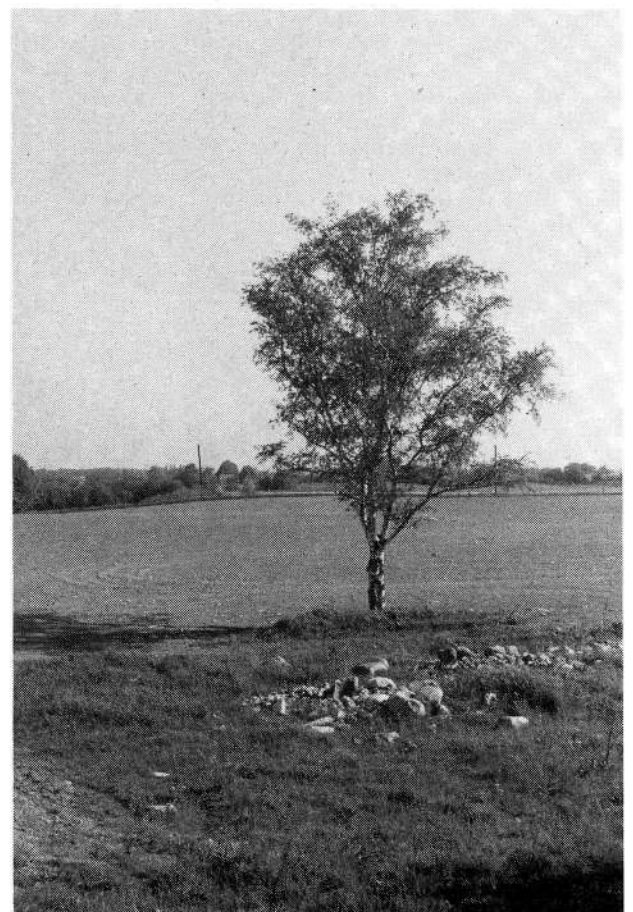
vi i en gulvspand. Bejdsen skal være fuldstændig opløst før vi, under stadig omrøring, tilsætter savsmuldet i mindre portioner ad gangen. I første omgang vil massen antage en kulør der er mørkere end den vi så på farvehandlerens farvekort, men efterhånden vil kuløren tone ud, og vi stopper tilsætningen af smuld, når resultatet er en bagatel mørkere end det tilsigtede.

Skulle det vise sig, at savsmulden har lidt svært ved at opsuge bejdsen under tilberedningen, kan dennes indtrængningsevne forbedres ved at tilsætte en kopfuld salmiakspiritus (ammoniakvand, gerne tredobbelt). Det lugter ikke rart, så det bør gøres udendørs, men da ammoniakken er en luftart, efterlader den ingen gener, når den er fordampet. Tørring foregår ved at sprede den våde masse ud på et lag aviser. Spred det i så tyndt et lag som muligt og læg for en sikkerheds skyld et stykke plastfolie under aviserne.

Er blandingen grøn, eksempelvis til engdrag og lignende, gør vi os lige den ulejlighed at tage et kik på forbilledet. Her erfarer vi så, at engdraget er en variation af grønne nuancer, saftiggrønt i lavninger, hvor fugtigheden er rigeligere, svingende til det grønkridtede udseende på



Materialer og værktøj, plus lidt ægte natur (Ædelcypres)



Birke træ i ensom majestæt, eller ...

den vindblæste bakketop. Altså må vi have mere end den samme grønne nuance, hvad man så indretter sig efter, og har derfor indfarvet en fire, fem forskelligt udseende portioner smuld. Dette påføres det i forvejen med lim oversmurte underlag i henhold til det ønskede synsindtryk; og hvor vi, for at sikre os, at det underliggende lag har godt fat i den våde lim, forsigtigt trykker det an med hånden. Nu er der selvfølgelig drysset mere savsmuld ud end det er nødvendigt, og hvad gør vi så ved det. Det kunne fejles af med en kost når limen er tør, men der fejles derved også så meget ud hvor det ikke skulle have været, at al vor kunstneriske umage går til spilde. Brug derfor en støvsuger, og har man sat en ny pose i støvsugeren, kan det opsugede tømmes ud og genbruges. Vi får ganske vist en helt ny mixture, men det bliver det ikke spor ringere af. Engdragets væld af sommerens blomster må ikke glemmes. De illuderer glimrende ved størrekornet savsmuld indfarvet i røde, gule og blå kulører. Dette blomsterdække udføres ved at ud-røre den indfarvede smuld i fortyndet limvand, og denne masse plantes så ud i de klaser eller grupper, som naturen selv ville have gjort det.

Det indfarvede savsmuld lader

sig også anvende til bevoksninger op ad husvægge og mure. I sådanne tilfælde maler vi selv grenvævet direkte på underlaget i passende brune, sorte eller grå farver. Hvor dette så skal være løvklædt, "tegner" vi underlaget op med et kraftigt limlag, der igen er overdrysset med vort universal-middel. Det siger vel sig selv, at savsmuld lader sig indfarve i alle tænkelige kulører og derfor også er anvendeligt til andre formål end lige netop græsplaner og engdrag.

Vi tager igen et kik ud over landskabet, og fryder os ved synet af den pibende bæk og den idylliske bro hvor landevejen er ført over. Bækken er i næsten hele sin længde garneret af krat og busklignende bevoksninger, hvor dette blot forekommer mere sporadisk ved landevejens grøftekanter. Hist og her øjnes mindre træer, somme enkeltstående, andre i mindre grupper. Som den elendige botaniker og forstmand, jeg er, må nøjagtige betegnelser og navne udelades, hvilket dog ikke spolerer idyllen.

Næst efter føromtalt savsmuld er mos vort bedste materiale når landskabet skal dekoreres. Det ville så afgjort have været på sin plads om jeg havde formået at sætte det helt nøjagtige navn på denne vegetabil, men når jeg nu

fortæller, at det drejer sig om den mosplante som gartneren og blomsterhandleren bruger til gravkors, bunddække i tulipanpotterne, og især er fremme ved juletid, er man vel ikke i tvivl om hvad der er tale om. Det burde nok have været nævnt i indledningen, at vore udmærkede hobbyforretninger forhandler, ikke blot savsmuld og mos, men også alt i færdige træer, buske og blomster m.m.

Der kan vi så købe os til et færdigt resultat, men hvis det ellers kan mere og tiden er til det, er der ikke noget i vejen for at udføre arbejdet på egen hånd.

Den mos, jeg taler om, fås på Grønttorvet, hos blomsterhandleren, eller vi må gå på jagt efter den i den lokale skovbund. I sidstnævnte tilfælde er den i sin allermest naturlige tilstand, hvilket vil sige, at den udgravede blok er fyldt op med alskens mærkværdigheder fra grannåle til uglegylp og døde insekter. Materialet rengøres ved at smide hele blokken i en stor balje vand, og når blokken er tilstrækkelig blødgjort skylles urenhederne bort. Købt hos blomsterhandleren er mossen som regel pæn og velordnet, hvad vi så naturligvis også kommer til at betale for, men i begge tilfælde kræver den



... måske en gruppe fyrretræer.



Astilbe. Nok lidt pjusket som "Enetræ".

endnu en behandling før den egner sig til vort brug. Den rengjorte og tørrede mos lægges i et bad bestående af vand plus vandopløselig bejdse i den ønskede kulør, tilsat 10 til 15% glycerin. Efter badet, der ikke behøver at vare længere end en halv times tid, lægges de enkelte klaser af mos til tørre efter samme metode som da vi tørrede vort savsmuld. Behandler vi ikke materialet som beskrevet, vil mossen tørre indtil en absolut ubrugelig, skørnende karakter, hvis pæne grønne kulør endog i mellemtiden har ændret sig til det grå og kedelige. Det er iøvrigt glycerinens imprægnerende virkning der gør, at mossen bevarer sin fylde og smidighed.

Føromtalte bekransninger af vandløb og landevej lader sig nu let og særdeles naturtro udføre ved hjælp af vort præparerede mos. Betinget af banens målestok plukkes det ud i passende størrelser, eller samles i buketter, der plantes i en solid stor klat lim på grostedet. Med det kendskab vi har til forbilledet, sørger vi for at det vokser tilpas vildt, men også at der ind imellem er buske, der fremstår med et sortbrunt udseende. Bevoksning der måtte være af en sådan art, at det tydeligt viser sin stamme og en del af forgreningen, sætter

vi op på en dertil egnet gren eller kvist fundet i egen have eller ved sidste skovtur. Mossen skal i så fald spiddes på grenenderne, der forinden er forsynet med en klat lim.

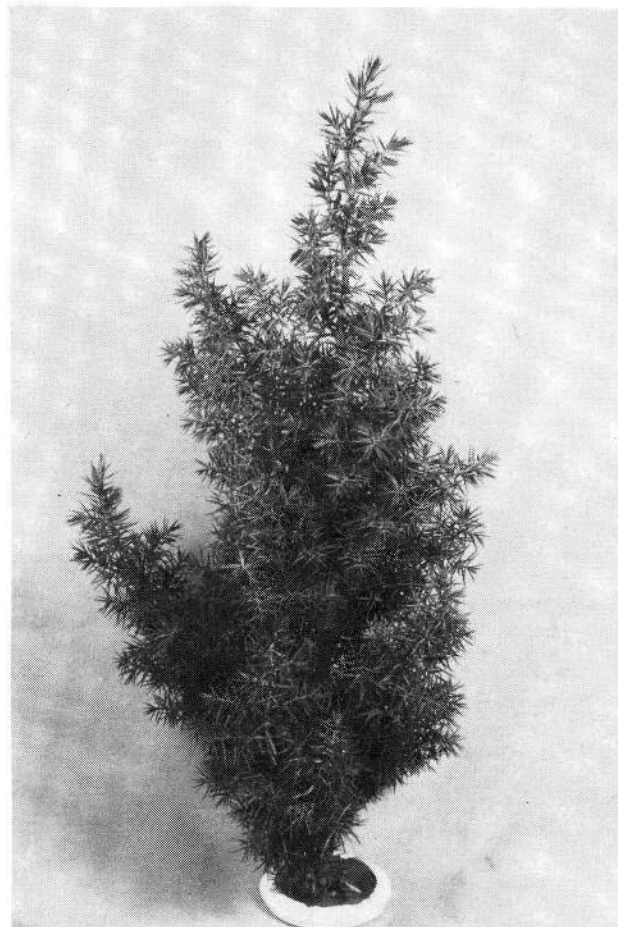
Når savsmuld og mos er populære dekorationsmidler blandt modelbyggere, skyldes det vel ikke blot, at det er billige og let tilgængelige materialer, men især nok også, at det i en håndevending hjælper os til at fylde områder ud der alligevel ikke kunne bruges til mere teknisk betonede formål. Hvor ægte ville et lille stykke dansk natur imidlertid virke på beskueren, dersom der ikke også var blot så meget som antydningen af en granplantage, den højt besungne danske bøgeskov - eller bare en lille gruppe træer i det hele taget.

Vi kan f.eks. begynde med lidt landevejstræer, med mindre denne (landevejen) er af nyere dato eller blot er gjort mere bilistvenlig. Det var den ikke, som vi udstyrede et tidligere udstillingsanlæg med, og da det skulle gå stærkt, - det skal det som regel ved sådanne arrangementer - faldt valget på "stynede træer". Dekorationsler, rødler eller blåler, det førstnævnte er bedst, blev rullet i pølser på ca. 7-8 mm tykkelse og skåret af i længder på 8 cm. I hver pølsestump

blev indstukket et stykke 1,5 mm messingtråd - udragende så meget at denne ende kunne tjene til træets befæstelse - rullet over et stykke groft sandpapir for at opnå et barkagtigt udseende og derefter svajet lidt hist og her som disse træer nu en gang har for vane. Ved rodenden blev leret trykket lidt ud som illusion af rodet og i toppen firedelt og passende mishandlet til det knoppe udseende stynede træer har. Her blev derpå indstukket børster fra en kasseret stålborste og de vordende træer - vi skulle bruge henved et halvhundrede stykker - blev sat til tørring. De kunne have været bagt færdige i en almindelig bageovn, men det modsatte min kone sig, og da der var så meget andet at tage sig til her i sidste øjeblik, spillede det ingen større rolle. Efter tørring dypedes den øverste halvdel af børsterne i en ikke alt for tyk lim og drysset med grøn savsmuld. Nu var træerne sprunget ud, og tilbage stod blot at bemale stammen i en gråsort mat kulør. Omtalte kunstværker var i størrelsen beregnet til spor 0, men der er intet til hinder for at de også kan fremstilles i mindre udgaver. Ler er forresten et pragtfuldt materiale at arbejde i, besiddende de rette evner kunne der da også have været gjort meget



På passende bemalet baggrund, og i trængsel, ville virkningen have været god nok.



Juniperus. Topstykke, stikker noget så modbydeligt.

mere ud af arbejdet, men nu kan læseren jo selv forsøge sig i den ædle kunst. At ler som råmateriale også er anvendeligt til mange andre dekorative emner på banen turde vel være en overflødig bemærkning.

Har man ikke mod på, eller plads til, et skovlignende areal på modelbanen, var det måske en ide at forsøge sig med, som vist på de ledsagende billeder, enkeltstående eller mindre grupper af de lidt højere trævækster. Hvorfor landmanden har ladet dem overleve ved jeg ikke, men de pynter gevaldigt op i landskabet. Birketræet med sin sort/hvidspættede stamme tager man aldrig fejl af - heller ikke i modelstørrelse, og nåletræerne, der altid ser ens ud, hvadenten det er sommer eller vinter, vil ikke give anledning til utidig sammenblanding af årstiderne på den samme agerjord.

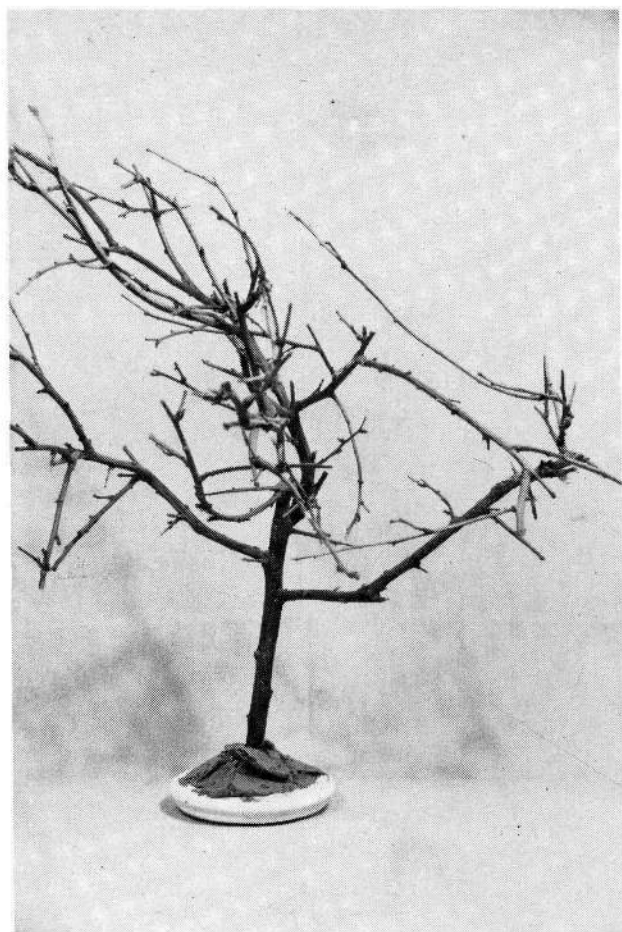
Skal vi lægge ud med nåletræerne, ikke lige netop de her illustrerede, men de mere juletræsagtige. De i hobbyforretningen udstillede fremstilles ved at lægge et grønt børstemateriale - som regel sisal - mellem to stykker jerntråd, der derefter snos sammen, hvorved børsterne kommer til at stritte ud til alle sider. På en eller anden fiks måde er de så barberet ned til den for gra-

nen så karakteristiske keglefacon. Ingen vil herefter nogensinde være i tvivl om, at her er en model en miniature af et grantræ. Den samme metode anvendes ved fremstillingen af diverse børster til brug for hjem eller industri. Finder vi dem hos isenkræmmeren eller i supermarkedet, og dersom det må skønnes at de prismæssigt er forsvarlige, er der ikke noget i vejen for at de ved neddykning i grøn plasticmaling, eventuelt suppleret med sortbrunt i den underste etage, kan udøve samme virkning. Imidlertid skal man nu se sig lidt for. Fabrikanten, der fremstillede denne børstetype, har ikke i sin vildeste fantasi kunnet forestille sig, at hans børster skulle ende som juletræer. Han har derimod gjort sig stor umage for at børsten kunne opfylde de krav, der normalt stilles til sådant rengøringsgrej, med det resultat, at i alle tilfælde fremstår den øverste spidse ende i den nydeligste proptrækkerfacon. DMJK indkøbte for ikke så forfærdelig længe siden at større antal "proptrækkertræer" til det planlagte skovbrug på Kalvebod brygge, og vi har siden da kæmpet en fortvivlet kamp mod disse lidet juletræsagtige snoninger. Eksempelvis har de været trampet sønder og sammen, været neddyppet i gammel klumpet

maling, rullet i savsmuld, men lige meget hjælper det. På billedet du ser hvordan.

Nåleskov og granplantage kan imidlertid også fremstilles ved hjælp fra naturens hånd. Astilbe er en staude, afhængig af arten med enten røde eller hvide blomster, fra 50 til 60 cm høj, blomstrer i slutningen af juli-august måned, og efter min opfattelse ikke særlig køn at se på. Når den alligevel har min særlige interesse, skyldes det, at den kombinerede top og blomsterstand sidst på året visner og tørrer ind til en næsten træagtig konsistens. Samme top har grantræets profil og struktur omend forgreningen er en smule sparsom. Som enkeltstående træ vil det nok virke en kende pjusket, men neddyppet i grøn plasticmaling og samlet tæt i større eller mindre grupper, er virkningen ganske fortræffelig. Som udgæt grantræ er den lige til at stille op i nyplukket og ubehandlet tilstand. Den til vort formål anvendelige del af toppen udgør dog ikke mere end et stykke der i længden kan variere fra 10-20 cm og betinget af banens målestok derfor enten et fuldvoksnet træ eller næste sæsons minijulegraner.

Andre muligheder hentet ind fra haven er Taks, Juniperus (Ene), Ædelcypres og andre sted-



Mirabel i vinterhalvåret.

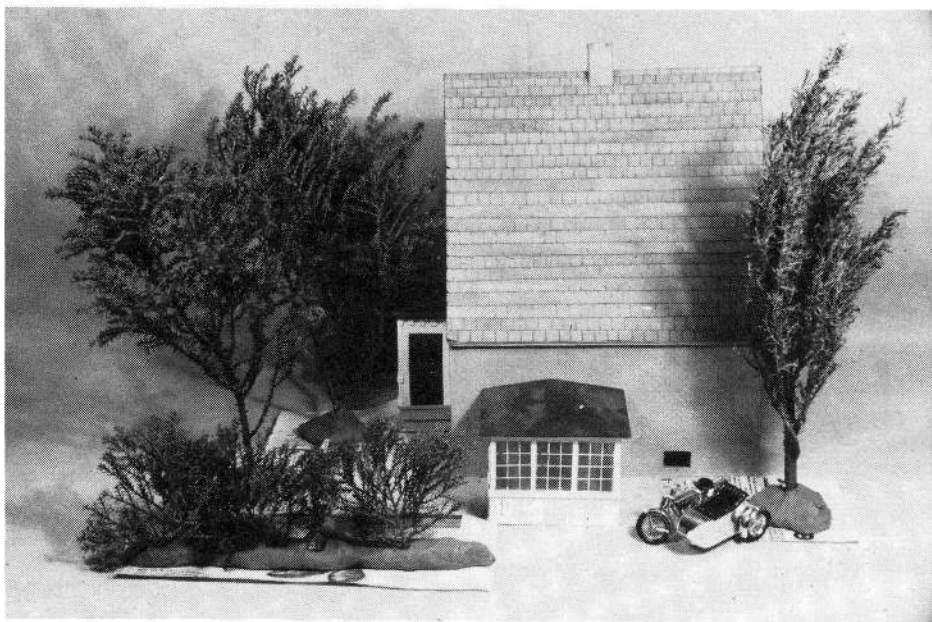


Røllike.

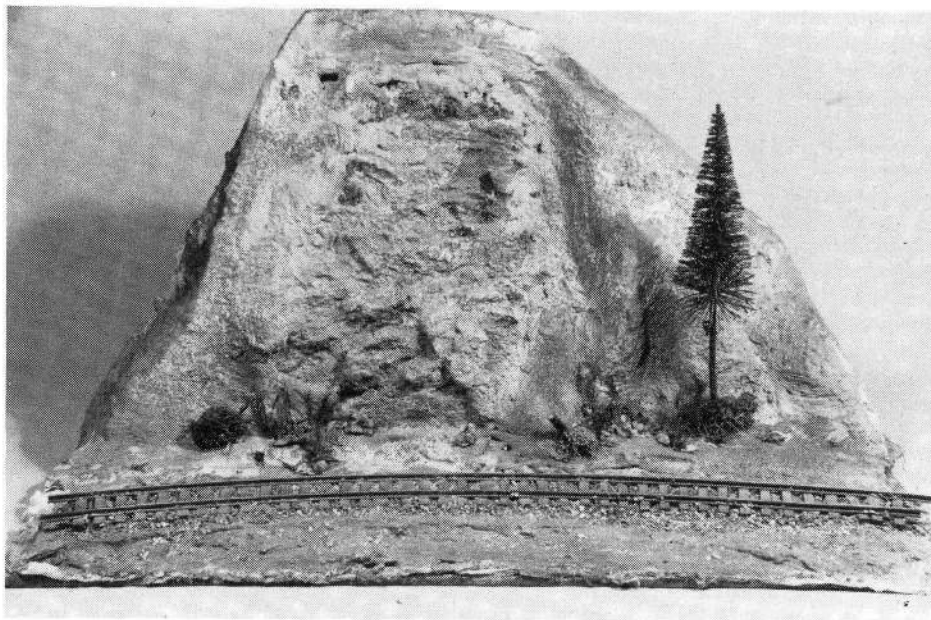
segrønne busklignende småtræer, hvor top og grenender skåret af i rette længder og buketteret vil kunne gøre det ud for naturtro beplantninger på modelbanen. Udover at have adgang til disse vækster (og tilladelse til at skære løs) vil det være fornuftigt at præservere det indsamlede med en tynd limopløsning, så fældning ikke finder sted.

Hvad løvtræer angår gælder omtrent de samme forhold. Det efterhånden traditionelle modelbane-løvtræ er sammensat af ca. 15 stykker metaltråd, gerne kobber som er blødt og behageligt at arbejde med, snoet sammen i ét hele et stykke op, og derefter grenet ud i bundter med først 5, så 3 og så videre, i det mønster som den pågældende træsort måtte være karakteriseret ved. Det snoede udseende skjules ved bevikling med limsmurt papir eller stof, der så igen bemaales. Løv-hængen udgøres af det førnævnte mos, der i rigelige mængder, og med et blik på forbilledet, hænges på grene. Kunstfærdigt udplukket skumgummi, ståluld eller totter af indfarvet Rock-wool vil omtrent kunne udgøre det samme, det er jo ikke altid bare et spørgsmål om hvad der er bedst egnet til formålet. Det må også i mange tilfælde komme til at dreje sig om, hvad vi har lettest adgang til.

Det var en metode at gøre løvtræer på, ikke særlig besværlig, og jeg har set mange særdeles livagtige eksempler, men vi skal vel bruge rigtig mange af dem, og i det lange løb kan det let blive en kedsommelig og trættende opgave. Det siges undertiden i visse forbindelser, at man ikke ku' se skoven for bar' træer, en iøvrigt sær fornemmelse. Jeg har selv oplevet den. Naboen og undertegnede var således blevet enige om, at den i skellet stående mirabelhæk havde vokset sig for høj. Den kunne sagtens tåle at få kortet en meter af, og som sagt, så gjort. Det er utroligt hvor meget sådanne 10 x 1 x ½ meter afklippet hæk kommer til at fylde efterhånden som det bliver bunket sammen. At dette affald blev anbragt i min indkørsel, var ikke indeholdt i aftalen, men der lå det altså, og sur og knotten var jeg. Vrøvl med vognmanden, som skulle have hentet det var der også, men for nu at gøre en lang historie kort, gik det pludselig op for mig, at det var ikke nogen helt almindelig bunke kvas, vi der havde fået samlet sammen. Der for øjnene af mig lå der jo i hundredevis af de nydeligste modelbanetræer. Ganske vist var de uden det tilbørlige blad-hæng, men havde det nu været et vinterlandskab, man havde planlagt til banen, kunne de have været benyttet uden forarbejde af nogen art. At



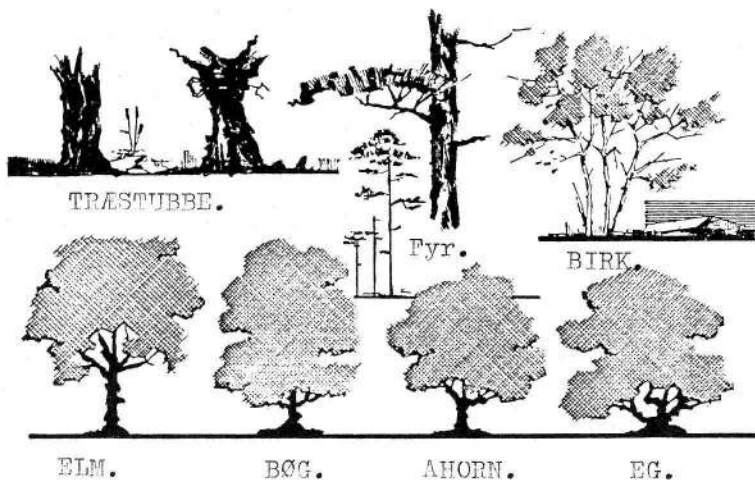
Ædelcypres, lige klippet af, og sat op som busketter og træer - spor 0.



Mos og hjemmesnoet gran. Illustration ved tandlæge Hammelev - spor HO.



Proptrækker-graner og mos-buskadser. Den fældede skov er allerede læsset på anhænger. DMJK - spor 0.



vognmanden alligevel dukkede op, og endda på et tidspunkt, hvor jeg ikke selv var tilstede må vel være en form for nemesis, men jeg nåede trods alt at redde nogle få stykker af slagsen. Det på billedet viste, er 25 cm højt, svarende til ca. 11 m i spor 0, og 21 m i spor HO. Det manglende løvhæng må så udføres med mosbeklædning eller lignende, men hvorom alt er, så er mirabellen så noget nær det mest naturtro "træskelet" jeg endnu har set.

En anden naturlig forekomst der kan tages i brug er ukrudtsplanten Achillea (Røllike), slægt af kurvblomstrede, flerårige, urteagtige planter. Den er almindeligt forekommende ukrudt på marker, langs veje med flere steder. Efterår og vinter står den visen, men stiv og strunk, som oftest i større samlinger og lige til at plukke. UK-modelbladet bragte for nylig en artikel om

røllikens fordele som basis for modelbanetræer, men da samme artikel var sakset andetsteds fra, kvier jeg mig ved endnu en gentagelse. På vej til min arbejdsplads i Lyngø passerer jeg en mængde af denne plante, og buketten som jeg tog med mig hjem skulle vise mange af dens fordele.

Naturen byder i det hele taget på mange muligheder, hvor det sikre øje og en nænsom hånd vil kunne frembringe de mest livagtige resultater. Gennemgående tror jeg imidlertid nok, at de fleste af os ikke sørger for at få vore buske og træer høje nok. Det må enten skyldes, at det er lettere at fremkalde den naturlige tæthed og trængsel når man flader det hele lidt ud, eller måske fordi det i modsat fald ville genere udsynet til banen. En ældre bøgeskov er ca. 25 m i højden, omsat det til din anvend-

te målestok, og hvor banen måtte føre sin vej herigennem vil den vitterligt forsvinde ud af øjesyn, men gør det noget?

Er vi ikke sommetider lidt misundelige på modelbyggere, hvis bjerglandskab med tunneler formår at skjule diverse vendesløjfer og skrappe kurver m.m. Bøgeskoven er naturligvis ikke helt det samme, men anbragt på et bakkedrag vil den alligevel kunne udgøre et godt skjul for mindre uheldigheder. Rigtigt udført vil den også kunne bibringe et indtryk af den ægthed, som undertiden savnes.

Som slutbemærkning en advarsel om brandfaren. Med alt det pindebrænde og kvas vi muligvis har fået stillet op, kan der blive et ganske pænt bål ud af det. Der findes i handelen vædsker og brandsikre malinger til sikring mod ulykker af denne art, og det vil nok være værd at overveje om ikke det var fornuftigt at tage disse i brug ved fremstillingen af mere brandfarlige emner. Et brandhæmmende middel kan iøvrigt hjemmefabrikeres ved at tilsætte vand svovlsur ammoniak. Der skal tilsættes indtil vædsken er overmættet, og denne vædske neddyppes emnerne i efter endt bemaling med videre. Efter tørring sikrer vi os så med en brændende tændstik om det nu også virker efter hensigten. Et andet problem er rengøringen af vore "grøntsager", når de efterhånden bliver et par år gamle, men det har jeg desværre ikke noget svar på.

ADAM...



Mosset idyl ved den gamle vandmølle. Synd det ikke er i farver. DMJK - spor 0

NORMALSPORET SPORVOGNSLINIE INDVIET PÅ SPORVEJSMUSEET VED SKJOLDENÆSHOLM

Samtidig med indvielsen af museet i 1978 blev den smalsporede sporvognsline, der er anlagt mellem parkeringspladsen og selve museet og som må benyttes af alle almindelige besøgende, som bekendt taget i brug. Linien er kun ca. 300 m lang og trafikeres med materiel fra Aarhus Sporveje og en motorvogn fra Basel i Schweiz. Allerede ved denne spæde begyndelse var det et udtalt ønske at anlægge en normalsporet strækning, således at der også kunne køres med materiel fra først og fremmest Københavns Sporveje, men også fra Odense Sporveje og Malmø Sporveje.

Nu er denne normalsporede sporvognsline til dels blevet en realitet, idet der er anlagt en sporsløjfe på museets forplads med tilhørende ca. 350 meter kørestrækning ud ad Midtbanens gamle tracé. Når linien er helt udbygget, vil den være dobbeltsporet på det inderste stykke nærmest museet, medens det yderste stykke vil være enkeltsporet og ende i en sporsløjfe ca. 1½ km fra museet.

Anlægget af sporsløjfen på museets forplads har nødvendigvis gjort en mindre omlægning af det sidste stykke af den smalsporede sporvognsline udenfor museumsbygningen, ligesom der har måttet udføres flere krydsninger mellem normalsporet og smalsporet.

Den normalsporede strækning påregnes videreført i etaper. Planen er udført yderligere på en ca. 300 m lang strækning i forlængelse af den nu indviede, og her er køreledningsmaster allerede rejst.

Driften på den normalsporede strækning udføres p.t. af Københavns Sporvejes motorvogn nr. 275, der driftsmæssigt kan benyttes lige godt i begge køreretninger. Som reserve herfor står Københavns Sporvejes motorvogn nr. 470 (såkaldt scrapvogn), der dog kun er indrettet for drift i den ene køreretning. Den omstændighed at en del af museets driftsmateriel kun er indrettet til kørsel i den ene retning er iøvrigt grunden til, at der udføres sporsløjfer i begge ender af strækningen.

Strømforsyningen til de to sporvognslinier sker fra det 120 hk dieselaggregat, der oprindeligt kun forsynede den smalsporede sporvognsline med strøm. Da der kun kan strømforsynes 1 motorvogn i drift ad gangen, er der udført et sig-



Sporvejsmuseet, normalsporet linie - 11. august 1985 (Ib V. Andersen)

nalanlæg, hvorved vognstyrerne kan se, hvornår der kan køres på deres linie.

Men kom selv og prøv en tur med de gamle sporvogne. Entreen er stadig overkommelig selv om der ikke udstedes om-

stigningsbilletter mellem de to linier. Indsatsen fra Sporvejs-historisk Selskab er imponerende og bør belønnes med et stort publikumsbesøg.

Ib V. Andersen

SIGNALPOSTEN, DRIFTSREGNSKAB, 1985

	Indtægter	Udgifter
21. årgang, 1985	96.364,70	96.917,34
G1. årgange (op til 20.)	5.158,10)	
Danske jernbanestrækninger	126,20)	
Supplement til Bay	101,25)	
og så kommer toget, Trine	58,60)	2.128,80
Fotohefter 1-2	88,30)	
Fotohefter 3-4	200,45)	
Romantik i røg og damp	572,60)	
Damptrækraft i model	1.997,00)	
Årets overskud		5.621,06
Balance	104.667,20	104.667,20

STATUS pr. 31. december 1985

	Aktiver	Passiver
Beholdninger	100.362,93	
Kapitalbevis i SDS	5.000,00	
Forudbetalte abonnementer		56.166,20
MOMS-mellemværende		10.701,33
Div. debitorer/kreditorer		626,30
Formue 1/1 85: 32.248,04		
+ overskud 5.621,06 = formue 31/12 1985:		37.869,10
Balance	105.362,93	105.362,93

Vore Færgeoverfarter

LILLEBÆLTSOVERFARTEN

1872 - 1935 (2. del)

Fra og med den 15. juni 1891 skete der den forbedring ved Lillebæltsoverfarten, at der fra denne dato påbegyndtes overførsel af gennemgående personvogne mellem landsdelene. Ordningen opretholdes i resten af overfartens levetid, men da det navnlig var natforbindelserne og forbindelserne til Englandsdamperne i Esbjerg, der overførtes med færgerne (en enkelt personvogn gennemførtes i en årrække København H-Strib) fik ordningen formentlig ikke så stor betydning for de rejsende, hvoraf de fleste rejste

i dagtimerne. Man måtte fremdeles gå fra stationen til færgelejerne eller omvendt i Fredericia. Her kunne man ganske vist benytte det i forrige artikel omtalte lokale tog, men ordningen med togkørsel fungerede ikke særlig godt, navnlig ikke i dårligt vejr, når mange ville benytte toget. I disse tilfælde skete det, at ikke alle, der ønskede at køre med, fik plads, ligesom der i nogle tilfælde måtte køres flere ture med det til følge, at de tilsluttende tog blev forsinket i afgang fra Fredericia.

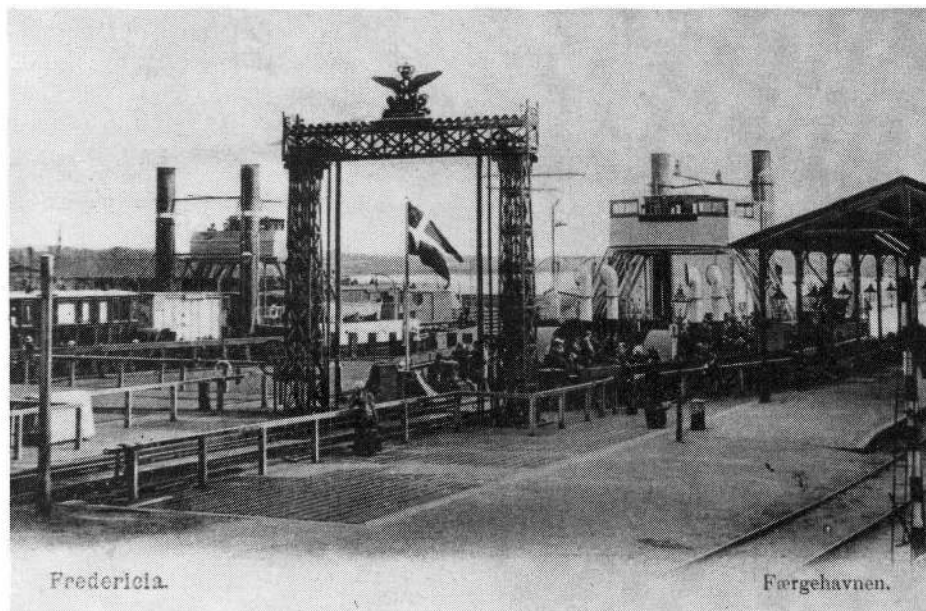
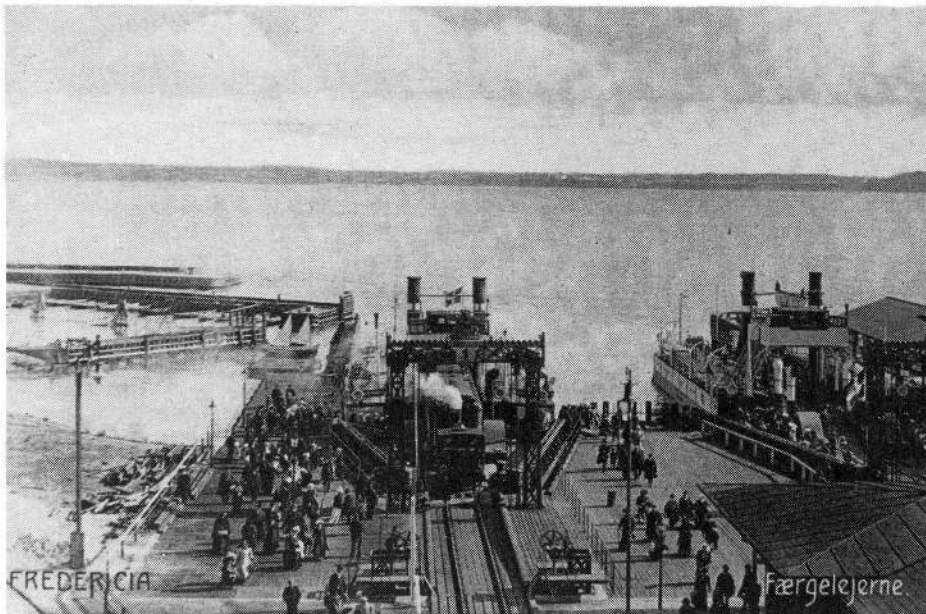
Statsbanerne ville derfor i 1898 gerne afskaffe disse færgetog, hvilket imidlertid viste sig

vanskeligt, da meget talte for at bibeholde dem. Løsningen blev bygningen af den overdækkede færgegang mellem stationen og færgelejerne, der var færdig i begyndelsen af 1900. Herefter var de rejsende i hvert tilfælde på en del af vejen til/fra færgerne beskyttet nogenlunde mod vejrligets omskiftelser.

En anden forbedring fra disse år var etableringen af en direkte telefonforbindelse mellem Strib station og Fredericia station i 1891. Da overfartsledelsen sad i Strib, medens ledelsen af toggangen foregik i Fredericia, var den nævnte telefonforbindelse af stor betydning.

Omtrent samtidig med bygningen af færgegangen i Fredericia blev der i begge færgehavne bygget endnu et færgeleje. Da der ikke var plads til flere færgelejer i de eksisterende færgehavne, blev de nye lejer bygget direkte ud i bæltet, det gav lejerne en lidt afsides beliggenhed og navnlig i Strib, hvor adgangsforholdene blev vanskelige og afstandene mellem stationsperroner og færgeleje lange. Hertil kom, at de rejsende, der skulle benytte færger i 3. færgeleje nødvendigvis måtte passere klapporene til de to andre lejer, hvilket var meget uheldigt, dersom der blev rangeret disse steder.

I det hele taget var forholdene i Strib vanskelige. Forholdene var små og udvidelser blev der efter århundredskiftet ikke ofret meget på, da planerne om en broforbindelse begyndte at antage en mere konkret form. Stationen var normeret med 2 rangermaskiner, der havde vanskeligt ved at klare opgaverne, hvorfor det til sidst blev nødvendigt i hvert tilfælde i perioder at overføre en 3. rangermaskine daglig med færgen fra Fredericia, for at der til stadighed også under maskineftersyn og udvask kunne være 2 rangermaskiner til rådighed. Tilmed var rangermaskinerne af statsbanernes dengang mindste typer, litra Kj, N og Hs samt antagelig litra M. Det fremgår af internt materiale, at disse sidste maski-



Fra Fredericia færgehavn. Leje 1 og 2 (postkort, Stender nr. 16717 - Jernbanemuseet).

Fra Fredericia færgehavn. Leje 2 (postkort, E.S. Jessen, nr. 312 - Jernbanemuseet).

ner helst ikke blev benyttet, da de ikke havde dampbremse men kun håndbremse.

Til sammenligning med forholdene i Strib kan nævnes, at der i Fredericia på samme tid var 3 rangermaskiner i brug henholdsvis ved færgelejer og på stationen. Hurtig ilandtagning og ombordsætning på færgerne af gods- og gennemgående personvogne var nødvendig af hensyn til de rejsende, der selv gik ombord i færgerne, og som ikke kunne komme i land før vogntrækket var væk selv om der også blev lagt 2 sidelanggange ud.

Færgesejladsen blev i årene 1884 og til 1901 udelukkende udført af de to hjuldampfærger INGEBORG og HJALMAR suppleret af skrueampfærgerne VALDEMAR (1886-1890) og MARIE (1890-1905). Siden da var der ikke stationeret en isbrydende skruefærge ved Lillebælt. Dette materiel var med den efterhånden stærkt stigende trafik ikke længere tilstrækkeligt, hvorfor hjuldampfærgeren DAGMAR i 1899 kom til Lillebæltsoverfarten. Færgeren, der var bygget hos Burmeister & Wain i 1889, var noget større end de ældre færger, men ellers indrettet som disse. Den havde i årene 1889-1898 været stationeret ved Masnedøoverfarten. Her havde den været udsat for en voldsom brand. Efter endt reparation havde den en kort tid været ved Oddeundsoverfarten, hvorfra den som nævnt kom til Lillebæltsoverfarten.

Færgeberedskabet blev i 1901 yderligere forstærket med den nybyggede H/F STRIB og i 1902 med H/F KRONPRINSESSE LOUISE, hvorefter H/F INGEBORG afgik til Oddeundsoverfarten. H/F STRIB, H/F KRONPRINSESSE LOUISE og S/F MARIE blev i årene 1903-05 ombygget og forlænget (sidstnævnte færge i denne forbindelse tillige forsynet med forskrue og en 3. hovedmaskine) og kunne herefter benyttes i flæng. H/F HJALMAR forblev uombygget, hvilket af og til gav problemer ved overfarten, når H/F HJALMAR måtte sejle i stedet for en af de faste færger. H/F HJALMAR var iøvrigt borte fra Lillebæltsoverfarten i årene 1919-1933, hvor den sejlede på Sallingsundsoverfarten.

Sejladsen, der som ovenfor anført i mange år havde kunnet udføres med 2 hjulfærger i fart suppleret med en skruefærge, måtte fra århundredskiftet udføres af 3 færger, der kunne suppleres af en 4. færge, som dog først skulle rekvireres med 2 timers varsel. Ingen af hovedtogene kunne nu overføres

med mindre end 2 af de ombyggede færger, ved højtiderne og i sommertrafikken var 3 færger i hvert tilfælde nødvendige og under ekstreme forhold 4 færger for at overføre passagerer og overførselsvogne. Disse forhold kunne ikke undgå at give længere ophold i færgehavnene samt togforsinkelser af ofte betydelige størrelser.

Forholdene ombord på færgerne var primitive. Der var naturligvis mulighed for at benytte saloner og kahytter såvel i sidehusene som under vogndækket, men de fleste rejsende foretrak året rundt som nævnt i forrige artikel at opholde sig på vogndækket under den korte sejlur. Forholdene blev ikke bedre af de på jernbanesporet henstående jernbanevogne, som de rejsende let kom i kontakt med og som derved hurtigt kunne tilsmudse rejsetøjet. Især kvæg- og svinevogne for ikke at tale om godsvogne lastet med isede fisk kunne være en blandede fornøjelse med udsivende fiskevand på vogndækket. Der er eksempler på, at de rejsende for at undgå snavset fiskevand, der strømmede ud fra overførselsvognene, måtte sidde under overfarten med benene trukket op under sig på de træbænke i borde, hvor de havde fundet plads, for at undgå at få ødelagt fodtøjet.

Fordelingen af de rejsende på færgerne var et andet problem. Alle ville naturligvis hurtigt i land ved ankomsten til færgehavnene for at sikre sig en god plads i tilslutningstogget. Derfor stillede man sig straks op i den side, hvor landgangene blev lagt, hvis man da ikke forsøgte at komme i land over færgeklappen. Dette var ikke altid muligt, som regel måtte vogntøjet først tages i land. Forholdene blev bedret lidt i Fredericia, hvor der i 1908 blev tilvejebragt landgange på begge sider af den korte mole mellem 1. og 2. leje. Sidelandgangene var så smalle, at de rejsende kun kunne gå i gåsegang. Endvidere kan det nævnes, at muligheden for at skifte side på færger under sejladsen var ret vanskelig, da det var nødvendigt i sådanne tilfælde at passere de snævre kahytsgangene og gå igennem salonerne under vogndækket.

Vandstansforskelle ved Lillebæltsoverfarten kunne af og til være generende for vognoverførslen. Derfor blev 1. og 2. leje såvel i Fredericia som i Strib i 1907 ombygget således, at færgeklapperne blev forlænget med en 12 m færgeklap med tilhørende spil, hvorefter over-

førsel af jernbanevogne skulle kunne finde sted under alle forhold. Af andre forbedringer i disse år må herudover nævnes overdækningen af perronerne i Strib i 1903.

Igennem årene søgte statsbanerne at følge med i den tekniske udvikling, som allerede omkring århundredskiftet gik hurtigt. Den direkte telefonforbindelse mellem stationerne i Strib og Fredericia er nævnt, og samme år omtales "Stationens (Fredericia) Indlemmelse i Byens Telefonnet". Belysningen af stationen undergik også en modernisering i disse år. Hidtil var den sket ved brug af gaslamper, der blev forsynet fra byens gasværk med såkaldt "kogegas", nu indførtes elektriciteten som lyskilde og senere som drivkraft.

Statsbanerne havde meget tidligt fået øjnene op for den nytte, man kunne få af elektriciteten både til belysning og som drivkraft. Derfor havde man på visse større stationer fra omkring midten af halvfemserne etableret mere eller mindre transportable "lysstationer". Fredericia station fik en sådan lysstation i 1895. Som navnet næsten tilsiger skulle den producerede elektricitet kun bruges til belysning af især stationsområdet, kontorer og tjenesteboliger i hovedbygningen. Anlæggets produktion var meget begrænset, således at det slet ikke kom på tale af anvende elektricitet til drift af f.eks. vareelevatorer i de store restauranter, der fandtes på stationen.

I 1907 blev Fredericia station tilsluttet det nye elektricitetsværk i Fredericia, men først i 1914 blev det spørgsmål taget op, om ikke de hidtil benyttede håndspil til ophejsning og nedfiring af færgeklapperne skulle erstattes med elektrisk drevne spil.

Såvel i Fredericia som i Strib blev der herefter installeret elektriske spil ved alle færgeklapper, og disse fungerede tilfredsstillende i Fredericia medens der på grund af de under 1. verdenskrig herskende dårlige forsyningsforhold kunne opstå problemer i Strib. Hertil blev strømmen leveret af Middelfart elektricitetsværk. Strømforsyningen var imidlertid til tider uregelmæssig, hvorfor de gamle håndspil i perioder måtte benyttes i dagtimerne, medens de elektriske spil kunne benyttes i aften- og nattetimerne, hvor strømforbruget indenfor elektricitetsværkets forsyningsområde var mindre.

Den første verdenskrig medførte en meget stor trafik over

Lillebælt, hvorved der opstod store vognophobninger såvel på Fynssiden som på Jyllandssiden. Det sidstnævnte sted måtte det sydlige dobbeltspor mellem Fredericia og Taulov i perioder benyttes til hensættelse af ventende godsvogne til overførsel, da stationsanlægget i Fredericia slet ikke havde kapacitet til den meget store trafik. Forholdene i Fredericia besværliggjordes yderligere af aflysningen af centralanlægget i 1914, hvorefter alle ankomende og afgående tog måtte rangeres henholdsvis ind og ud af stationen.

Færgestationerne og færgerne var i årene før 1. verdenskrigs udbrud udelukkende indrettet på befording af jernbanekøretøjer og rejsende, der enten selv fik ombord eller i land fra færgerne eller overførtes i gennemgående personvogne. Over-

førsel af automobiler var hverken færgenhavn eller færger indrettet til. Da automobilerne derfor kom til overførsel over Lillebælt opstod der ofte problemer i forbindelse hermed. I 1909 skulle driftsbestyreren ved Sydfyenske Jernbaner, etatsråd Kier, med sit automobil således over Lillebælt, hvorom han ca. 1 uge i forvejen underrettede statsbanernes toglødsleder i Fredericia. I svaret til etatsråden fremgik det, at det ønskede tidspunkt for overførslen ikke var så gunstigt, da de færgeture, der kunne være tale om at benytte, alle normalt var optaget af jernbanevogne. Man ville dog søge at skaffe plads på en af færgerne, og det er så nok sket. Året efter var udviklingen nået så vidt, at der i Fredericia færgenhavn mellem 1. og 2. færgeløbe "ved Siden af Færgen" er indrettet en Plads

til Anbringelse af Automobiler og andre Køretøjer, der vente paa Overførsel".

Statsbanerne var i disse år langt fra interesseret i overførsel af automobiler over Lillebælt, det overlod man gerne til det i 1902 stiftede MIDDELFART DAMPSKIBSELSKAB A/S, der med damp- og motorbåde og motorfærg sejlede mellem Middelfart og Snoghøj. Ruten befordrede passagerer og landevejskøretøjer og udviklede sig gennem årene til et så givtigt foretagende, at der i årene op til Lillebæltbroens ibrugtagning ikke alene kunne anskaffes nye færger, men samtidig udbetales store udbytter og sideløbende hermed foretages udlodninger af reservefondsmidlerne.

I oktober 1911 udsendtes følgende rundskrivelse til stationerne, som vist ikke kan kaldes særlig kundevenlig:

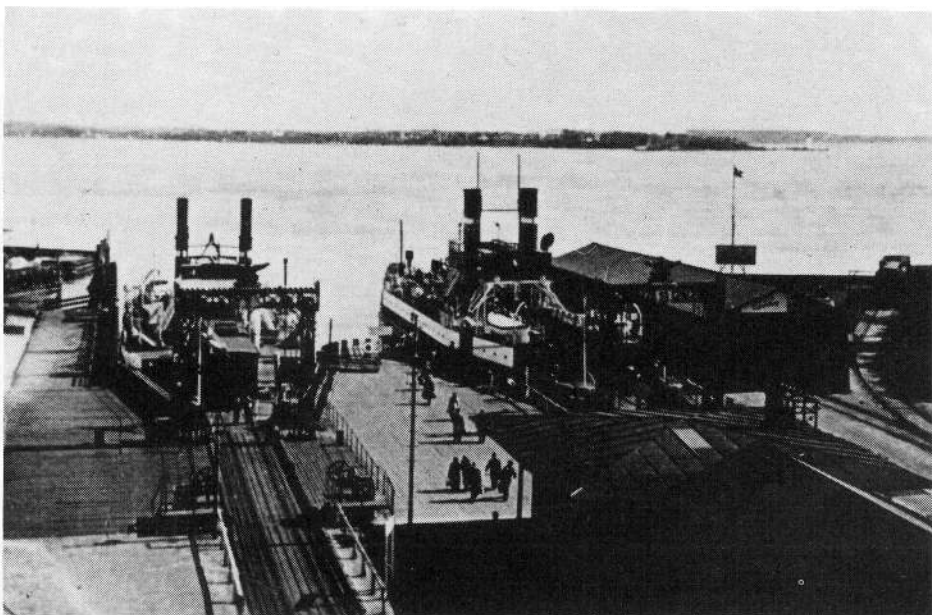
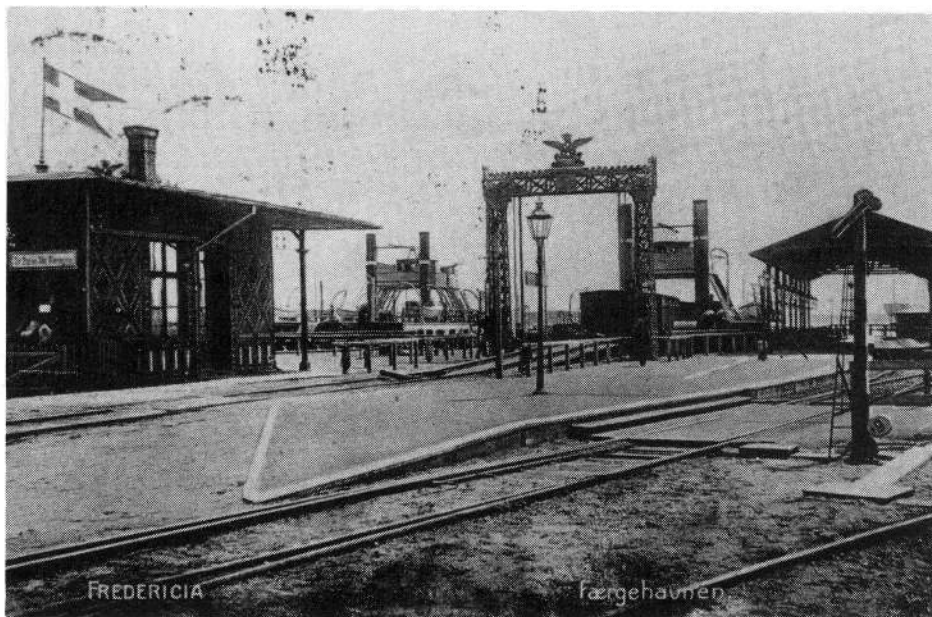
"Automobiler og lignende Køretøjer vil i Almindelighed ikke blive overført med Planfærger, men vil blive henvist til Befordring med en forudgaaende eller en efterfølgende Særfærg, saafremt saadan afgaar indenfor en rimelig Tid efter Planfærgen. Bestemmelsen om, med hvilken Færg Overførslen finder Sted, tages af vedkommende Skibsførere eller disses Stedfortrædere, til hvem Publikum derfor angaaende saadanne Befordringer maa henvises".

Større interesse for overførsel af automobiler opstod indenfor statsbanerne efter at der den 20. maj 1923 var sat en privat automobilfærg i fart mellem Fredericia og Strib. Færgen sejlede straks fra begyndelsen en dobbelttur i timen og til lavere takster end statsbanerne kunne tilbyde. Nu tog statsbanerne imidlertid fat, nye vejvisere blev anbragt ved indfaldsvejene, taksterne for overførsel af automobiler blev nedsat, og færgeturene, hvorpå der kunne overføres automobiler, blev bekendtgjort i den officielle køreplan. Antallet af automobiler til overførsel med statsbanerne blev dog ikke stort, det ser ud som om søgningen var størst i aften- og nattimerne, hvor privatfærgen sejlede færre ture end i dagtimerne.

Da der trods alt kom lidt flere automobiler til overførsel, opstod der som tidligere omtalt

Fra Fredericia færgenhavn. Færger i leje 1 og 2 (postkort, stemplet 18/2 1909 - Jernbanemuseet):

Fra Fredericia færgenhavn. Leje 1 og 2 (Arkiv: Ib V.A.)



yderligere vanskeligheder ved overfarten foruden at det blev nødvendigt at foretage ændringer ved såvel færgelejer som færger. Navnlig i Strib, hvor automobilerne for at komme til og fra færgelejerne måtte køre over 1. perron, hvor de togrejssende i forvejen færdedes. Da der samme sted foregik en del cyklekørsel og perronerne iøvrigt ifølge en indberetning fra 1923 især på sommersøndage med godt vejr blev benyttet som offentlig promenade af de lokale beboere i Strib, var det et broget billede, der tegnede sig.

Største længde over stævnene	67,94 m	
Største længde over stopbomme	66,00 m	
Største bredde	13,38 m	
Største bredde på spant	10,21 m	
Bruttoregister-tonnage	803,08 t	
do S/F DAN	798,76 t	
Antal kedler	3	
Antal fyrsteder	6	
Ildpåvirkningsflade	335,0 m ²	
do S/F DAN	348,75 m ²	
Risteflade	10,59 m ²	
do S/F DAN	9,66 m ²	
Kedeltryk	10 kg/cm ²	
do S/F DAN	13 kg/cm ²	
Kulbeholdning	50 tons	
2 dampmaskiner:		
S/F FYN: hver med 1 højtrykscylinder med diameter	483 mm	
og 1 lavtrykscylinder med diameter	966 mm	
Slaglængde	508 mm	
S/F DAN: hver med 1 højtrykscylinder med diameter	370 mm	
1 mellemcylinder med diameter	585 mm	
og 1 lavtrykscylinder med diameter	1000 mm	
Slaglængde	535 mm	
Max. omdrejninger pr. minut	160	
do S/F DAN	165	
Hestekraft, indiceret	900	
do S/F DAN	850	
Max. fart	10,5 knob	
2 dynamoer, 110 volt.		
Overførselskapacitet, vogntlast og passagerer	150 tons	
Byggeår: 1920 (1921)	1000	

De to færger, der senere gennemgik meget store ombygninger til motorfærger og i mange år sejlede på Helsingør-Halsingborgoverfarten er nærmere omtalt i SIGNALPOSTEN nr. 6, 7. årgang.

Færgeanskaffelsen gav anledning til nogle rokader med de ældste enkeltsporede færger, hvorefter H/F LILLE BELT og H/F FREDERICIA blev udrangeret. Medens førstnævnte blev ophugget, blev sidstnævnte i sidste øjeblik reddet fra ophugning, idet den blev købt af A/S MOMMARK FÆRGE som reservefærge og omdøbt til H/F FAABORG. Færgen fungerede herefter som reservefærge for M/F MOMMARK, men det meste af tiden lå færgen forankret på Fåborgfjord, og den har vist kun sejlet ganske få gange mellem Fåborg og Mommark, en overfart,

Til sidst måtte statsbanerne udstede forbud mod cyklekørsel på perronerne og kørsel med barnevogne, der ikke var befordret eller skulle befordres med togene.

I 1920 og 1921 blev færge-materiellet øget med 2 nye skruefærger, S/F FYN og S/F DAN, som i det store og hele var indrettet som de tidligere færger, men naturligvis ført op til datidens krav om sikkerhed og komfort. De nye færger havde følgende hoveddimensioner (tallene i parentes gælder S/F DAN):

ISE i stedet afgik. Som følge af det nævnte forhold fungerede H/F KRONPRINS FREDERIK i det væsentlige kun som reservefærge.

Det var naturligvis at vente, at de to nye og som det hed store skruefærger overførte så mange af de personførende tog som muligt, d.v.s. sejlede som 1. og 2. færge, og herunder overførte hovedtogene - eksprestogene. Af maskintekniske årsager, som det hed, blev en sådan ordning imidlertid ikke praktiseret, hvor de to mindre færger H/F STRIB og H/F DAGMAR sejlede som 1. og 2. færge, medens en af de nye færger sejlede som 3. færge. Denne ordning vakte naturligvis stor utilfredshed hos driftsledelsen i Fredericia, der ikke kunne forstå nødvendigheden af en sådan ordning. Specielt H/F DAGMAR var der utilfredshed med, færgen var gammel og utidssvarende og bød som ovenfor nævnt på dårlige forhold for de rejsende. Meget bedre var kritikken ikke af H/F STRIB. Færgen var ganske vist nyere, men indretningen nogenlunde som for H/F DAGMARs vedkommende.

Det blev da i 1928 besluttet at foretage en større modernisering og istandsættelse af H/F STRIB, og en tilsvarende reparation af reservefærgen H/F KRONPRINS FREDERIK blev også udført omtrent samtidig hermed. Kritikken forstummede dog ikke, publikum var ikke tilfreds. Blandt de foretagne moderniseringsarbejder på de nævnte færger kan nævnes fjernelsen af skylighter på vogndækket og anbringelse af lysglas i stedet, hvilket havde betydning for anbringelsen af automobiler på vogndækket.

Reglerne for færgernes benyttelse blev senere ændret, således at skruefærgerne sejlede som 1. og 2. færge, således som naturligt var, H/F STRIB som 3. færge og H/F DAGMAR som 4. færge. Dette sidste ikke mindst på grund af som det hed i en indberetning fra 1926 "at DAGMAR's 2. kl. Salon er lille og tarveligt udstyret i Sammenligning med ikke alene de to nye Færger, men også Færgen Strib".

De nævnte 4 færger udgjorde herefter sammen med H/F KRONPRINS FREDERIK det faste færgeomateriel ved Lillebæltsoverfarten fra 1927. På dette tidspunkt var statsbanerne som tidligere berørt blevet interesseret i, hvad der eventuelt kunne indtjenes ved overførsel af automobiler, og følgende skema angiver, hvilke muligheder de automobilkørende havde for at komme med de forskellige færger:

den formentlig ikke har været særlig egnet til. I 1926 blev H/F FAABORG solgt til Tyskland hvorefter dens videre skæbne ikke er kendt.

Igennem tyverne faldt trafikken på Lillebæltsoverfarten en del, hvilket faldt sammen med den øgede overførselskapacitet ved anskaffelsen af de to nye skruefærger. Udover disse var der til disposition H/F DAGMAR og H/F STRIB, begge forlængede hjulfærger med nogenlunde samme overførselskapacitet som de nye færger, men med ringere komfort for de rejsende end disse. Den 5. ved overfarten stationerede færge, H/F KRONPRINSESSE LOUISE blev i 1927 ombyttet med den ikke forlængede hjulfærge H/F KRONPRINS FREDERIK, der kom fra Helsingør-Halsingborgoverfarten, hvortil H/F KRONPRINSESSE LOU-

Færge	Eksprestog	Alm. persontog	Godsture
FYN og DAN hver	0	2	2 + 2 små
STRIB	0	4	8
(DAGMAR)	2	4	8
(KRONPRINS FREDERIK)	0	0	2

Senere på året ændredes tallene for S/F DAN til følgende:

0	6	10
---	---	----

Grunden til de ændrede tal for S/F DAN var fjernelsen af skylighterne på vogndækket.

Sammenlignet med det antal automobiler, der kan medtages på nutidens færger, er tallene forbavsende små. Morsomt er det iøvrigt at konstatere, at en af årsagerne til de meget lave tal var betæneligheder ved automobilernes anbringelse på vogndækket, der ikke måtte hindre brugen af siddepladserne ude i borde på dækket. Sådanne rejste man over Lillebælt

dengang - enten siddende på træbænkene på vogndækket eller blot stående.

Konkurrencen med de to private bilfærgeruter var ulige, trods alle foranstaltninger foretrak "automobilfolket" de private ruter, som bedst imødekom deres krav.

Nedgangen i trafikmængden på jernbanerne og færgeoverfarterne i det hele taget i tyverne fik statsbanerne til at iværksætte nye initiativer. Et af disse var etableringen af særlige

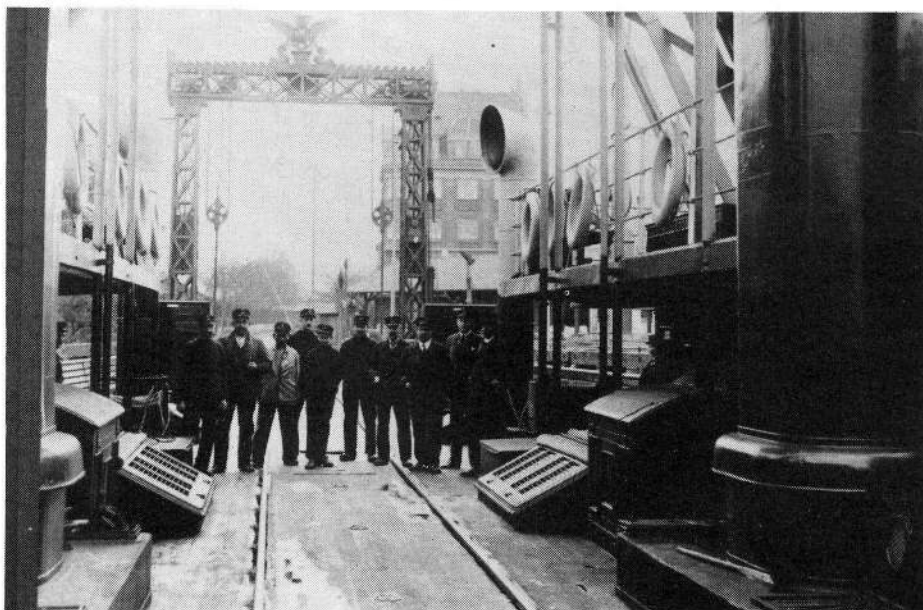
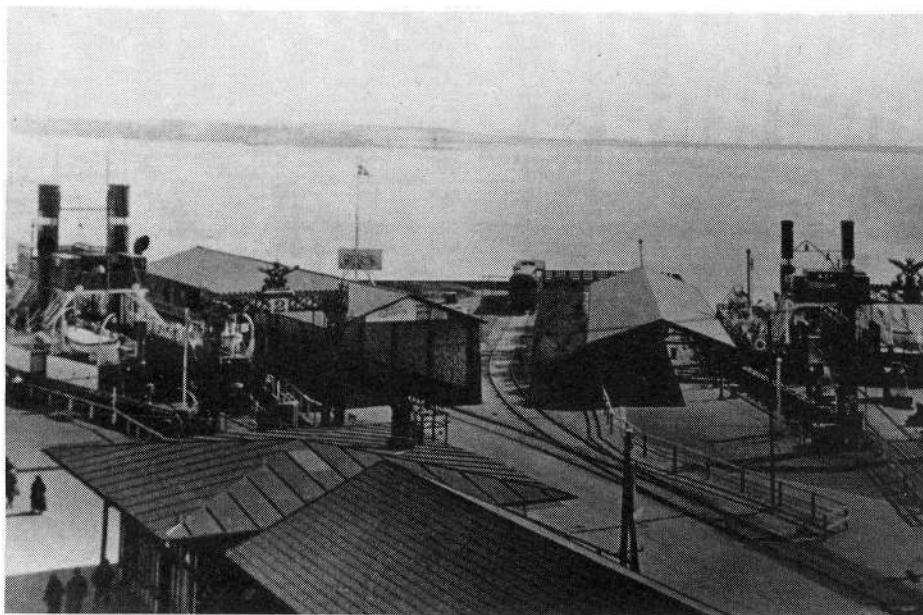
udflugtstog fortrinsvis på søndage fra de større købstæder til kendte udflugtsmål som for eksempel Himmelbjerget, Skamlingsbanken, Fanø o.s.v. og naturligvis til nedsatte priser. Nogle af disse tog var de såkaldte "blå tog", udflugtstog arrangeret i samarbejde med nogle af de større dagblade. Ideen med de "blå tog" var den, at de tilmeldte deltagere ikke på forhånd kendte bestemmelsesstedet, deraf udtrykket "blå tog" - rejste ud i det blå. Disse arrangementer havde i en del år stor succes, men om det var i denne forbindelse eller med et almindeligt udflugtstog, at der sidst på sommeren 1928 var indlagt en sejltur på Lillebælt med en af skruefærgerne vides ikke.

Dette arrangement blev i hvert tilfælde en stor succes, hvorfor der søndag den 2/9 1928 påny blev arrangeret en sejltur på bæltet som det hed "som lokal foranstaltning". Denne gang deltog et meget stort antal mennesker og 2 færger måtte benyttes, så det må have været trangt med pladsen ombord, selvom der blev sat ekstra stole og bænke ombord. Denne dags tur, der gik sydpå forbi Fanø, kostede kr. 1,- pr. deltager. Arrangementerne fortsatte. Det følgende år sejlede alt efter vejrforholdene også nordpå ind i Vejle fjord, denne tur, der kostede 2 kr. pr. deltager, varede ca. 4 timer.

Disse udflugtsarrangementer fortsatte i årene fremover, deltagerantallet selvfølgelig afhængigt af vejrforholdene de forskellige sejldage. Deltager-tallet viste dog ret hurtigt nedadgående tendens, men dette problem blev klaret ved, at man lod et 6-mands hornorkester fra regimentsmusikken i Fredericia levere passende musik under sejladserne, ikke dansemusik, for hvis publikum dansede på vogndækket kunne det komme galt afsted blandt andet på grund af jernbanskinneerne, men derimod lodig musik som f.eks. fædrelands-sange o.l. Da musikerne som nævnt kom fra regimentsmusikken i Fredericia, kunne det ske at musikerne på grund af deres tjenesteforhold dersteds ikke kunne spille på færgerne enkelte gange, og disse sejldage var da uden musik.

Fra Fredericia færgehavn. Leje 2 og 3 (Arkiv: Ib V.A.)

På dækket af en hjulfærge, der formentlig ligger i Fredericia (Arkiv: Ib V.A.)



SIGNALPOSTEN udsendes som postadresseret blad. Det blanke felt til højre for disse linier er afsat til Avispostkontorets adressering.

Skulle bladet udeblive, være beskadiget - eller du flytter, bedes henvendelse herom først rettet til det lokale postkontor; i gentagelsestilfælde gerne til redaktionen.

SKALBJERGVEJ 4
5230 ODENSE N

Udflugtssejladserne fra Fredericia blev en fast del af livet ved Lillebæltsoverfarten i de følgende somre. Programmet blev med tiden ændret lidt, idet udflugtsfærgerne senere også anløb Strib og medtog udflugtsdeltagere derfra. Endvidere skete der det, at målet for sejladserne ændredes efterhånden som bygningen af Lillebæltstroen skred frem. Nu var det broen, der blev udflugtsmålet, og sædvanligvis fulgte der ingenører med, som undervejs fortalte om broarbejderne.

Et særligt kapitel i forbindelse med udflugtssejladserne bør nævnes her. I 1930 holdt KFUM-SPEJDERNE en korpsslejr på Fønø. Af de mange besøgende i lejren på besøgsdagen blev en væsentlig del befordret med DSB-færge fra og til Fredericia. Antallet af rejsende var så stort, at den "ordinære" udflugtsfærge S/F FYN måtte assistere ved sejladserne, hvori også deltog H/F STRIB samt H/F HJALMAR, der ved denne lejlighed var hentet ned fra Sallingsundoverfarten, hvor den på dette tidspunkt var stationeret. Den almindelige trafik på Lillebæltsoverfarten kan næppe have været så omfattende på sommer søndage i disse kriseår, siden 2 færger kunne undværes på samme tid.

Imidlertid var loven om bygningen af Lillebæltstroen vedtaget ved loven af 29. marts 1924 med senere ændringer i lov af 16. juli 1927. Bygningen af broen havde været forudsat i mange år, og som følge heraf var udbygningen af færgefarten standset allerede få år efter århundredskiftet, således at der kun blev udført de mest nødvendige vedligeholdelsesarbejder og moderniseringer.

Tiden for tidspunktet for Lillebæltstroens ibrugtagning nærmede sig og samtidig hermed skulle lyntogsdriften påbegyndes. Efterhånden som lyntogene blev færdige fra fabrikkerne i Randers og Århus blev der foretaget forskellige prøvekørsler i Jylland, hvorefter det dels for at foretage tilsvarende prøvekørsler på Fyn og Sjælland og dels af hensyn til arrangementerne omkring broindvielsen var nødvendigt at overføre 2 lyntog til Fyn.

Da broen ikke måtte befares før den officielle indvielse, måtte de 2 lyntog overføres med færge, og den omstændighed, at der ankom lyntog til den gamle station i Fredericia for derfra at blive overført til Fyn med færge, var en begivenhed, der vakte stor opsigt. Lyntogene kunne lige netop være ombord på S/F FYN, og det er formentlig den eneste gang, denne færge har overført lyntog. Ligeledes er det formentlig den eneste gang, der har kørt lyntog mellem Strib og Middelfart, hvilket banestykke efter ibrugtagningen af Lillebæltstroen blev omdannet til godsbane.

Lillebæltstroen blev som bekendt indviet ved et stort anlagt festarrangement den 14. maj 1935 i overværelse af Kongen og et stort antal særligt indbudte, men færgefarten fortsatte, idet dog et par færger blev indsat i passagerfart mellem Fredericia og Middelfart og i den forbindelse lod deres dampfløjter lyde sammen med bilhorn og lyntogets sirene, da silkesnoren sprængtes på broen. Den 15. maj tidligt om morgenen var det imidlertid slut med færge-sejladserne, kl. 4,45 afgik den sidste personførende færge fra Strib til Fredericia, og kl. 6,20 ankom den sidste ordinære færge fra Fredericia med forbindelse til et persontog Strib afgang kl. 6,30, der blev det sidste ordinære tog på den gamle strækning mellem Strib og Middelfart.

Ved færgefartens ophør om morgenen den 15. maj 1935 var der sket en række ændringer med hensyn til hvilke færger der var tjenstgørende ved overfarten. Således var S/F DAN afgået forinden for efter endt værftsophold at blive stationeret ved Masnedøoverfarten. I stedet for S/F DAN var H/F KRONPRINSESSE LOUISE kommet til Lillebæltsoverfarten. H/F DAGMAR sejlede ikke, idet færgen kort forinden under indsejlingen til Fredericia færgehavn havde været ude for et alvorligt maskinhavari, og derfor var blevet erstattet af den gamle skruefærge MARIE, der var udlånt fra Sallingsundoverfarten. Endelig var H/F KRONPRINS FREDERIK i 1933 afgået til Oddesundoverfarten, medens H/F HJALMAR

samme år var vendt tilbage til Lillebælt fra Sallingsundoverfarten, hvor den lille nye motorfærge M/F MORSØ var sat i fart.

Færgefartens ophør ved Lillebælt medførte udryddelse af de fleste af de dengang kendte gamle hjulfærger og skruefærgerne MARIE. Kun de to nye skruefærger FYN og DAN forblev i tjeneste, førstnævnte under navnet SVEA ved Helsingør-Hålsingborgoverfarten, sidstnævnte først ved Masnedøoverfarten og efter dennes nedlæggelse i 1937 også ved Helsingør-Hålsingborgoverfarten. Begge færger blev som allerede nævnt i halvtredserne ombygget til ukendelighed, men fortsatte deres tjeneste til langt op i halvfjerderne.

Af det i færgehavnene værende materiel blev færgeklapperne i 3. leje i begge færgehavne taget op og flyttet til Sallingsundoverfarten. En fodgængerbro i Strib blev flyttet til Rungsted Kyst station, hvor den var i brug indtil stationens ombygning var afsluttet i 1983. Endvidere blev dele af perrontaget i Strib flyttet til Slagelse, medens stationens 20 m drejeskive så vidt vides kom til Kalundborg. Ellers var det kun få værdier, der blev indvundet ved nedlægningen af de gamle færgehavne og stationsanlæg.

Hermed skulle historien om Lillebæltsoverfarten mellem Strib og Fredericia egentlig være afsluttet. Sådan gik det imidlertid ikke. I 1942 dampede S/F OREHOVED ind i Fredericia nye vesthavn, der var tildels bygget, hvor dampfærgen tidligere havde været, for at prøve et nyt færgeleje anlæg, hvor slæbestedet er. Den tyske Værnemagt ville sikre sig, at der kunne etableres færgefart over Lillebælt, dersom Lillebæltstroen skulle blive uanvendelig. Dette skete som bekendt ikke, og fra da af har de eneste statsbanefærger i Lillebælt været de, der har skullet sejle til og fra værftseftersyn ved Fredericia Værft, der også er beliggende omtrent, hvor den gamle færgehavn havde været.