



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

H. H. A. RAMBUSCH

.....

EN GAMMEL
JERNBANEMANDS
ERINDRINGER

1854—1882

MED 28 PORTRÆTTER
OG ILLUSTRATIONER



KØBENHAVN
J. L. LYBECKERS FORLAG

1916

EN GAMMEL JERNBANEMANDS ERINDRINGER

H. H. A. RAMBUSCH

EN GAMMEL JERNBANEMANDS
ERINDRINGER

1854—1882

MED 28 PORTRÆTTER OG ILLUSTRATIONER



KØBENHAVN
J. L. LYBECKERS FORLAG

1916

GRÆBES BOGTRYKKERI - KJØBENHAVN.

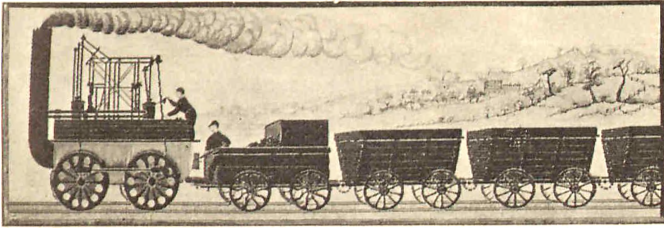
INDHOLD.

Slesvig.

Indledning.....	7
Den sydslesvigske Jernbanes Aabning og Driften i den første Tid	12
Skinner, Broer og rullende Materiel	35
Maskin og Vogn Værkstedet m, v.....	45
Personalet	55

Jylland, Fyen.

De første Jernbaner i Jylland og Fyen. Bygning og Aabning af den første Strækning	69
Personalet i den første Tid.....	82
Lønningerne	91
Banen og Stationerne	93
Det rullende Materiel	99
Driften og Arbeidet i den første Tid	107
Jernbanen m. m. under Krigen 1863—64	119
Jernbanedrift efter Krigen	144
Jernbanernes Drift overtages af Staten	158
Afslutning	208



Det første Tog.

INDLEDNING.

— — —

JERNBANEDRIFTEN er som bekendt nu først ca. 70 Aar gammel her i Landet og den er i dette Tidsrum fra en ringe Begyndelse gaaet frem, saa at dens nuværende Standpunkt omtrent er paa Grænsen af hvad der kan præsteres med Damplokomotivet. Efter at man har hurtige Tog med Dampvarme, elektrisk Lys, Toiletrum, Sovevogne og Restaurationsvogne, afkølede og opvarmede Godsvogne o. s. v. ville fremtidige Forbedringer kun blive forholdsvis smaa Biting, saasom Forandringer i Køreplaner og lignende.

Med Nutidens mange andre Befordringsmidler kan forudsees, at Damplokomotivdriften ikke bliver af den Betydning i Fremtiden, som den nu er. Om en Række Aar vil Befordring af Passagerer og Post, mulig til Dels ogsaa af Varer, skee paa ganske andre Maader og den nuværende Drift vil høre Historien til, som Kugleposten for Tiden. Et Fingerpeg herom har man allerede i den før Krigen etablerede regelmæssige Luftskibsforbindelse mellem Berlin og Leipzig og i den enorme Tiltagen af Automobilbefordring.

Men en Del Varetransport vil med Tiden ogsaa

blive besørget paa anden Maade. Jernbanerne have ved Hjælp af lave Taxter draget Mængder heraf til sig og befordret dem uden Fortjeneste. Med de meget højere Materialpriser, særligt for Kul og Olie, bliver saadan Befordring kun Tab for Jernbanerne og Taxterne maa derfor betydeligt forhøjes. Dette vil for en Del Varers Vedkommende føre til, at de atter besørges ad Søvejen, hvilket for Samfundet i sin Helhed sikkert ikke vil være til Skade.

Naar Driften saaledes i det Hele bliver anderledes kan det til den Tid blive ret vanskeligt, at faa Oplysninger om Damplokomotivdriftens Begyndelse og Udvikling. Jeg tillader mig derfor at fremkomme med nærværende Optegnelser, som jeg har bestræbt mig for at gjøre saa rigtige som muligt. At der dog kan være Fejl i dem skal jeg bede undskyldt og der er mulig medtaget et og andet, som synes unyttigt, men dette er da sket for at gjøre Beskrivelsen af de ældre Tider mere tydelig.

Jeg saa det første Jernbanetog i Roskilde, da jeg var ca. 4 Aar gammel, 10 Aar gammel fik jeg min første Tur som Passager paa et Lokomotiv (en Grusmaskine fra Korsør til Forlev og tilbage, tilhørende det engelske Anlægsselskab) og 16 Aar gammel kom jeg i Maskinlære i Jernbaneværkstedet i Flensborg. Min første Deltagelse i Jernbanetjeneste begyndte i min Skoletid. Som Elev i Quarta og Tertia i Gymnasiet i Rendsburg lærte jeg paa Jernbanestationen ved Rendsburg (Büdelsdorf) i min Fritid at telegrafere med 2 forskellige Telegrafsystemer, sælge Billetter, expedere Rejsegods m. m. Senere var jeg i Jernbaneværkstedet i Flensborg, derefter i Aarhus i Jernbanetjeneste og efter et 3aarigt Ophold i Tyskland atter

i Aarhus ved Jernbanen, som da var bleven Statsbane. Derefter har jeg uafbrudt været i Statsbanernes Tjeneste i 46 $\frac{1}{2}$ Aar.

I den Tid er hele den nuværende Jernbaneudvikling foregaaet. Der er nu ikke mange tilbage, som have oplevet og kendt Begyndelsen af Jernbanedriften her og om en Del Aar ville vi alle være borte. Jeg har derfor tænkt at nogle Erindringer og Erfaringer fra den tidligere Tid maaskee kunne have Interesse for Nutidens og Fremtidens Jernbanemænd og for andre, som ynde Beretninger fra ældre Tider.

Den første Jernbane i Drift paa den danske Konges daværende Omraade var den holstenske, som blev aabnet for Driften 1846. Den gik fra Altona til Kiel med Sidebane fra Neumünster til Rendsburg. Den blev bygget og drevet af et privat Aktieselskab »Altona Kieler Eisenbahn Gesellschaft« og kaldtes »König Christian des VIIIten Ostseebahn«. Den var selvfølgelig tysk i enhver Henseende.

Den næste var Kjøbenhavn Roskilde Banen. Den blev aabnet 1847. Dens Drift var en komplet Copi af Altona Kieler Jernbanens, med dels tyske dels danske Ansatte. Som Curiosum meddeles her en lille Historie fra Aabningsdagen.

Der var en Del Mennesker samlede paa Perronen i Kjøbenhavn for at see det ny Tog afgaa for første Gang, deriblandt et nygift, ungt, svensk Ægtepar, som var paa Bryllupsrejse og tog alle Kjøbenhavns Seværdigheder med. Efter at de Indbudte vare komne til Sæde i Toget, gik en Herre af de Ledende foran Publikum og spurgte, om ikke nogle af Damerne vilde gjøre Jernbane Selskabet den Fornøjelse at deltage i Prøvekørslen, men ingen af de tilstede værende Damer

meldte sig. Han gentog atter og atter sin Indbydelse med samme Resultat. Den unge svenske Frue sagde da til sin Mand, at hun nok havde Lyst. Han svarede »ja meld Dig bare, men see at faa mig med«. Saa meldte Fruen sig til Jernbaneherren, som svarede at det var ham en stor Glæde og selvfølgelig var Hr. Gemalen ogsaa velkommen. Men hun blev den eneste Dame paa Turen og baade hun og Manden blev tagne med til Frokost i Roskilde og senere fin Middag i Kjøbenhavn, hvor der begge Steder blev gjort stor Stads af dem.

Mange Aar efter kom min Hustru og jeg tilfældigt til at rejse en lang Strækning i Syerrig sammen med den Dame. Da hun hørte, at jeg var dansk Jernbanemand, fik vi Historien. Da var hun ret gammel og meget svag, men smuk endnu, hun havde en Mængde Børn og Børnebørn, en køn Datter ledsagede hende.

Senere var det lettere at faa københavnske Damer med til Prøver, selv om det var i Luftskibe. Men i 1847 havde man kun ganske uklare Begreber om Jernbaner, de betragtedes nærmest som en Slags større Rutschbaner, der let kunde medføre Fare for Passagererne og i det Hele ikke vare til ret meget. Det sidste passede ogsaa godt nok her, saa længe Banen kun gik til Roskilde. Aaret efter, da Krigen kom, gjorde Roskildebanen i længere Tid ikke anden Nytte end at befordre Depecher for Regeringen.

Den 3die Jernbane var den sydslesvigske. Denne Bane blev bygget af det engelske Firma Peto, Brassey & Betts med dansk Tilsyn. Kongelig Kommissarius var først Overpræsident Lassen i Flensborg, som dog

døde før Aabningen, efter ham den næste Overpræsident Kammerherre v. Rosen.

Den sydslesvigske Jernbane var første Del af et stort samlet Jernbaneprojekt for hele Halvøen nord for Eideren og for Fyen.

SLESVIG.

Den sydslesvigske Jernbanes Aabning og Driften i den første Tid.

DEN 6te Oktober 1854 aabnedes den sydslesvigske Jernbane for Driften af Kong Frederik den 7de paa hans Fødselsdag. Banen gik fra Flensborg til Rendsburg med Sidebane fra Øster Orstedt til Tønning. Det engelske Firma Peto, Brassey & Betts, som havde bygget Banen, satte ogsaa Driften i Gang. Til Aabningshøjtideligheden havde Firmaet præsenteret en efter Datidens Forhold ualmindelig pragtfuld Jernbane-Kongevogn til Kongen. Beskrivelse af denne Vogn vil følge senere.

Paa Aabningsdagen var Banen og Stationerne i god Orden, men der var ingen Telegraf langs Banen endnu og der var kun ansat en Stationsforvalter paa hver af de smaa Landstationer. Sporskifterne vare selvvirkende men maatte selvfølgelig betjenes for modgaaende Tog paa Aabningsdagen, og der blev derfor udsendt Folk fra Jernbaneværkstedet til denne Betjening paa de Stationer, der havde Sidespor. Dagen efter den højtidelige Aabning begyndte Driften for Publikum.

Der blev sendt hver Mellemstation 2 Flasker Champagne i Dagens Anledning.

Stationerne vare smaa og tarvelige. De største i Flensborg og Büdelsdorf ved Rendsburg vare som de andre byggede af Mur-Bindingsværk, men de stode da alligevel endnu 1910, den i Flensborg som Varehus, den i Büdelsdorf som Tjenestebolig.

Stationerne vare forsynede med Indkørselssignaler paa høje Master, som stode 900 Alen udenfor yderste Sporskifte. Dette var jo en udmærket Sikring, men det var et slemt Arbejde for Stationerne at bringe Lygterne ud og atter hente dem hver Aften. Det var en Vandring paa ialt over 7200 Alen. Da der paa de fleste 3. Kl. Stationer kun fandtes 1 Mand, nemlig Forvalteren, var det drøjt nok for denne. Navulig den første Vinter, da der endnu ikke var Telegraf langs Banen, var dette Forhold uheldigt, idet Togene ofte vare meget forsinkede bl. a. paa Grund af Sne, saa at Lygterne brændte ud, før Toget kom. Der var iøvrigt ogsaa mange Ulemper med de lange Traadtræk fra Stationen til Signalerne. Disse bleve da stillede til Indkørsel og stode saaledes indtil de atter kom i Orden, medens Lokomotivførerne fik Underretning om at Signalet var upaalideligt.

Den første Vinter 1854—55 blev meget streng med haard Frost og Sne. Der var saaledes den Vinter Istransport over Storebælt i mange Uger, og Kulden gik i Korsør ned til $\div 24^{\circ}$.

Dette haarde Vejr foraarsagede selvfølgelig mange Ulemper for den ny Drift i Slesvig. Personalet var jo fremmed, Maskinerne uden Hus eller anden Beskyttelse for Personalet, der var endnu ikke Trykmaalere paa Kedlerne, og Vand blev kun sat paa Kedlen med Pumper, der dreves af Drivaxlen og altsaa kun gav Vand, naar Maskinen kørte. De engelske

Lokomotivførere vare ganske uvante med en saadan Kulde. Maskinerne vare ej heller meget kraftige og de kørte derfor ret ofte fast i Sneen, og fik til andre Tider Dampmangel. Ved slige Uheld kunde der ingen Meddelelse sendes fra Toget, da Telegraf ikke havdes, og Stationerne maatte altsaa vente lige til Toget endelig viste sig, ofte hele Natten og enkelte Gange flere Dage. Dette var meget drøjt for Personalet, især for de Forvaltere, som vare alene paa deres Station.

For Passagererne vare saadanne Forsinkelser store Lidelser. Der var hverken Lys eller Varme i Personvognene, saa det var ret uhyggeligt at sidde en hel Nat i Kulde og Mørke for at vente paa Viderekørsel. I Reglen var der intet Hus i Nærheden og til Kulden og Mørket kom saa Sult, thi Levnedsmidler vare ikke til at faa i Toget.

Med regelmæssig Drift var der 2 Tog i hver Retning pr. Dag, senere 3. Trafiken var iøvrigt den første Vinter meget ringe og et Resultat heraf var det, at man efter $\frac{1}{2}$ Aars Forløb resolut lukkede 3 af de smaa Stationer, nemlig 1 paa Tønningbanen, Ellingstedt og Duwenstedt. Ved Duwenstedt blev der i 1909 altsaa 55 Aar efter bygget og aabnet en ny Station. Den gamle Stationsbygning blev i alle de Aar kun brugt til Banevogterhus.

Den Vinter blev der fyret i Lokomotiverne med Cokes alene, men allerede i 1855 begyndte man at bruge Kul. Først fik man nogle meget lette Kul til at blande mellem Cokes, omtrent halvt af hver, og derefter gik man over til Kul alene. Men der var en Del Ulemper og Forsinkelser, før man fandt passende Kulsorter, bl. a. var der idelig Forsinkelse naar de Kul blev brugt alene, som vare bestemte til at blandes

med Cokes. Det lykkedes dog snart at faa det Hele i god Gang og derefter brugtes Kul alene i mange Aar. De Kul som blandedes med Cokes hed Clackmannon, de andre som først blev brugt alene hed Wishaw.

Før den Tid havde man fra England faaet den Tro, at Lokomotiver fordrede Cokes til Brændsel. Den sjællandske Jernbane begyndte derfor ogsaa sin Drift med Cokes. Men da der var Cokespræmie for Lokomotivførerne i England opdagedes efterhaanden, at mange Førere dér brugte alle de Kul, der var at faa fat paa, f. Ex. ved Spild paa Stationspladserne fra Kulvogne, og at Kørslen ogsaa gik med dette Brændsel. Bestyrelserne gik derfor gjerne med til at bruge Kul, som var meget billigere.

I 1914, da Kul ikke vare til at faa paa Grund af Krigen, købte de danske Statsbaner Cokes i Mængde til Lokomotiverne. Da vilde Personalet næppe tro, at der kunde køres med Cokes alene, men Forandringen gik dog ret godt.

Det var den første Vinter i Sydslesvig ikke saa sjældent at Lokomotiverne havde for lidt Ild og derfor Dampmangel ved Slutningen af Turen. Det hændte derfor flere Gange, naar der blev standset ved Duwenstedt, den sidste Station før Rendsburg, at Lokomotivførerne bad om Hjælp fra Stationens Brændselbeholdning til at friske Ilden op med. Men uheldigvis havde Stationen kun faaet daarlige, ikke helt tørre, Tørv til sit Brug og disse vare en ringe Hjælp i et Lokomotiv, saa at der ofte kom ret store Forsinkelser.

Den sydslesvigske Jernbane havde fuldstændig engelsk Drift. Alle Formularer, Billetter og Tryksager vare trykte paa Engelsk. Officielt hed den

»King Frederik the 7ths South Sleswick Railway« hvilket stod øverst paa Formularerne. Billetterne vare de Edmonsonske og der havdes strax Retourbilletter. Ligeledes havdes strax engelske Billet Stempel Maskiner. Paa Billetterne stod f. Ex.

Flensburg

to

Rendsburg.

Dette var jo Engelsk, men da Ordet »to« ogsaa bruges i Plattysk i samme Betydning, mente Befolkningen at det brugte Sprog var Plattysk. Formodentlig har Regeringen netop fundet sig i de engelske Formularer for hverken at bruge dansk eller tysk mellem den blandede Befolkning. Den Gang var dansk Sprog almindeligst paa Landet helt ned til Tarp og Eggebæk.

Togpersonalet var i hvert Tog kun en Over- og en Underkonduktør og disse havde intet at gøre med Billetteringen. Paa Mellestationerne skulde Forvalteren eller hans Hjælpere indsamle Billetterne fra de udstigende Passagerer, men for at sikre denne Indsamling ved Endestationerne var der anbragt saakaldte Billetperroner et Stykke uden for det yderste Sporskifte. Henad Ankomsttiden vandrede saa Stationsforvalteren og Assistenten derud og Toget holdt stille ved Billetperronen, indtil alle Billetterne vare indsamlede. Disse Perroner gik dog af Brug efter at Trafiken og Stationsarbejdet tog til.

Stationerne maatte hver Aften indsende det Beløb, som var indkasseret i Dagens Løb, ledsaget af et ganske kortfattet Regnskab. Der blev endvidere hver Uge indsendt et udførligt Ugeregnskab hvorpaa bl. a. baade Begyndelses- og Slutnumre af de solgte Billetter

blev opgivne. Dette Ugeregnskab beholdt man paa de jydsk-fyenske Jernbaner lige til Staten havde overtaget Driften. Saa indførte Overregnskabsfører Buchheister Afskaffelse af Ugeregnskaberne og erstattede dem med maanedlige Regnskaber. Det første Resultat af denne »Forbedring« var en Forøgelse af beklagelige Kasse mangler.

Den holstenske Bane havde oprindeligt haft sin nordlige Endestation Rendsburg syd for Eideren paa et for Byen heldigt Sted, men da den slesvigske Bane blev bygget blev den holstenske forlænget nordpaa og afsluttet med en Svingbro over Eiderens nordligste Arm, hvorefter Sporet løb ind paa den slesvigske Stationsplads. Denne Station laa paa Landsbyen Büdelsdorfs Grund. Adgangen var fra Byen alene over de 2 smalle Slusebroer ved Kronwerk, altsaa for den egentlige By saa uheldigt som vel muligt.

Begge Baner betjentes paa Stationen ved Büdelsdorf af det slesvigske Personale, dog var der en holstensk, saakaldet Forretningsfører ved Navn Bormann ogsaa paa Stedet, med Kontor paa Stationen.

Foruden Hovedbygningen var der et Varehus, en slesvigsk og en holstensk Lokomotivremise, Vandtaarn og 2 Kulgaarde. Den slesvigske Lokomotivremise stod endnu 1910 men var indrettet til Tjenesteboliger ligesom den gamle Hovedstation. Banen mellem Rendsburg og Neumünster blev kørt som Sidebane til Altona Kieler Banen. Baade Lokomotiver og Lokomotivpersonale vare tyske, den ene Lokomotivfører hed Kallenberg den anden Koblauch. Men de havde jævnlig Dampmangel og mere end en Gang løb en slesvigsk Maskine over Svingbroen ud paa den fremmede Bane for at hente det holstenske Tog ind, da

det var kørt i Staa mellem de to Broer. Den anden Bro var over Eiderens sydlige Arm og var ikke Svingbro.

Den holstenske Bane havde lige til 1860 ikke Edmonsonske Billetter men derimod trykte Papirbilletter ca. 100×70 m/m i Firkant, uden Løbenummer og trykte i store Ark. Vedkommende Station maatte selv klippe Arkene itu og bundte dem sammen med 10 i hvert Baand før de indlagdes i Billets-kabet. Perforering var nemlig den Gang ukendt endog for Frimærker, de første perforerede Frimærker kom frem sidst i 60erne. Naar Billetterne solgtes bleve de haandstemplede med Dato og Tognummer, og for hver Billet maatte Stemplet først sættes paa Sværtepu-den, derefter paa Billetten.

I Rendsburg var der et meget stort Billetvindue til at skyde op, der kunde staa 5 à 6 Passagerer ved det paa en Gang, og indenfor var der Billets-kab til højre med de engelske Billetter, til venstre med de holstenske Papirlapper. I den første Tid gaves ingen gennemgaaende Billetter og Billettøren i Rendsburg maatte altsaa sælge til begge Sider paa een Gang. Med mange Passagerer og kort Tid var dette ret vanskeligt.

Kontrollen med Stationen for de solgte Billetter skete for den holstenske Bane kun efter de tilsendte Billetark. Dette gik tilsyneladende godt nok, men da det Edmonsonske Billetsystem blev indført i 1860, skulde selvfølgelig alle de gamle Billetark indsendes til endelig Regnskabsopgørelse. Da hændte det mærkelige at hele den store Pakke med disse Ark fra Rendsburg Station forsvandt sporløst. Den var bevisligt indleveret i Pakvognen og Pakmesteren havde

kvitteret for den, men ved Ankomsten til Altona var og blev den borte. Det var en Pakke ca. $\frac{3}{4}$ Alen paa alle Leder, men den blev aldrig fundet.

Den holstenske Bane blev drevet aldeles efter tysk Mønster. Dens Ansatte vare i det Hele bedre lønnede end de slesvigske og de vare gennemgaaende uniformerede i mørkeblaat med Sølv. Signalvæsenet bestod i Mastesignaler med Kurve, som bleve hejsede, naar Tog nærmede sig. Der var en Telegraf ogsaa af tysk System, med enkelt Ledning og Apparatet bestod i en vandret omdrejende Naal omgivet af Taster i en Kreds med Bogstaverne. Medens Naalen løb rundt, stoppede man den et Øjeblik ved at trykke Tasten ned for det Bogstav, som skulde meddeles. Dette gik meget langsomt, men desuden kunde man kun telegrafere fra en Station til den næste paa hver Side. Et Telegram fra Rendsburg til Altona, hvor Direktionen var, maatte derfor omtelegraferes saavidt jeg husker 9 Gange.

De holstenske rene Godstog medførte allerede den Gang en enkelt 3. Klasse Personvogn til lokale Passagerer. Da Togene kørte meget langsomt, var det Skik at raske mandlige Passagerer ofte sprang af paa fri Bane i Stedet for at køre forbi deres Hjem til næste Station.

Paa et Punkt gjorde den holstenske Bane et Forsøg forud for sin Tid. Den prøvede at vande Banen med Togene for at hindre det ulidelige Støv, som fremkom fra den sandede Ballast. Lige bagved Tenderen blev der indkoblet en Vandvogn i Persontogene. Den var af Størrelse som en høj aaben Godsvogn paa 2 Axler og var forsynet med Vandingsrør fornedden paatvers over Spor og Ballast, med fine Huller

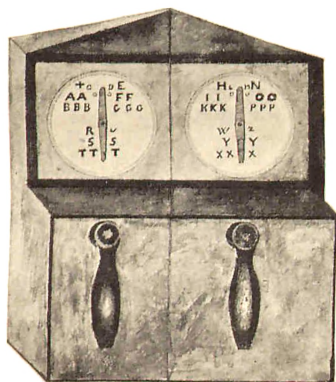
lige som Nutidens Gadevandvogne. Vognen kørte mellem Rendsburg og Neumünster og blev fyldt paa hver Endestation hver Gang, men Forsøget varede kun een Sommer. Formentlig kunde Vandet ikke strække til for at gjøre virkelig Nytte. Omkring 1900 har man gjort noget lignende i Amerika, men med Mineralolie.

Den sydslesvigske Jernbane fik Telegraf langs hele Linien i Foraaret 1855. Den vakte stor Glæde hos Personalet og kun de Jernbanemænd, som havde arbejdet uden den, kunne forstaa hvilken stor Lettelse og Betyggelse den var for Tjenesten. Det var den engelske Wheatstones Naaletelegraf, den bedste man den Gang kendte. Den fordrede 2 Ledninger, idet der stadigt brugtes 2 Apparater, af hvilke det ene til det halve Alfabet betjentes med højre, det andet til Resten af Alfabetet betjentes med venstre Haand.

Den fordrede derfor ogsaa 2 Ledninger over Jorden og disse vare ophængte i blaa Glasklokker paa Pælene. De hvide Porcellains Isolatorer bleve først opfundne nogle Aar efter iøvrigt af en dansk Mand i den kgl. Porcellainsfabrik i Kjøbenhavn. Statstelegrafen havde dengang kun underjordiske Ledninger, som laa i Rabatten ved Siden af Chausseerne og paa Samlingsstederne var der da en Slags Klokke i Jorden, hvoraf den øverste Del ragede frem og havde Mærket ST. Men de underjordiske Ledninger vare den Gang ikke holdbare og Statstelegrafen gik derfor allerede i 50erne over til Luftledninger, hvortil da først Jernbanens Pæle blev brugt. Telegrafbestyreren i Rendsburg, Zimmermann, blev derfor normeret med en Draisine af særlig Konstruktion og bl. a. forsynet med Sejl, saa Vinden

kunde bruges til Drivkraft, for at han kunde inspicere disse Ledninger langs Banen.

Wheatstone Telegrafen blev anbragt af en ganske ung Englænder, Coadling, næppe mere end 20 Aar gammel og almindelig Arbejder. Han besørgede baade Ledningen, Batteriernes og Apparaternes Installation og Personalets Undervisning i Brugen. Telegrafen fungerede strax upaaklageligt og Personalet blev for-



Wheatstones Telegrafapparat.

bausende hurtigt fortrolig med den. Apparatet bestod hovedsagelig af 2 Multiplicatorer som paavirkede 2 lodret hængende Magnetnaale. Disses Udslag til høire og venstre begrænsedes af smaa Elfenbensstifter. Med 2 Haandtag forneden kunde man ved at slaa med disse til Siderne bringe Naalene til at gøre lignende Udslag. Paa Skiver omkring Naalene vare Bogstaverne anbragte i det Antal, som Udslagene skulde have. De Bogstaver, som stode under Naalene, fordrede Bevægelse af begge Naale samtidigt. Efter hvert

Ord gaves + d. v. s. et Slag tilvenstre med venstre Naal, Modtageren svarede da med E, hvis Ordet var forstaaet, men med + igjen, hvis det ikke var forstaaet. Med øvede Telegrafister blev hvert Ord forstaaet, og det gik saa hurtigt, at en Hjælper ikke kunde nedskrive Ordene saa raskt som Depechen modtoges. Næst efter Telefonen er denne Telegraf det hurtigste Fjern-Meddelelsesmiddel jeg har kendt, og den holdt sig da ogsaa i England længe efter at Morses Apparater havde erobret den øvrige Verden. Morses blev foretrukket fordi det tilførte det skriftlige Bevis paa Papirstrimlerne og kun behøvede *en* Traad. Men en Morse Depeche tog langt mere Tid at afsende.

Endnu i 1868 saa jeg Wheatstones Apparat i stadig Brug i England til offentlig Benyttelse for Telegrammer, der var den Gang 2 konkurrerende Selskaber om Privattelegrammerne, et med Wheatstones og det andet med Morses Apparater, men Wheatstones var det almindeligt brugte, og jeg baade afsendte og modtog flere Telegrammer derigennem.

Efter at den unge Englænder Coadling havde installeret Telegrafanlægget paa den sydslesvigske Bane og undervist Personalet tilstrækkeligt, blev en tidligere Sømand Petersen ansat til Vedligeholdelsen. Skøndt hans hele Undervisning var fra Coadling klarede han dog Sagen godt nok og kom i 1862 fra Slesvig til Aarhus—Randersbanen, hvorved han forblev som Telegrafmester til sin Død mange Aar efter.

Efterhaanden tog Trafiken ret godt til navnlig med Kul fra Tønning og med Heste og Kreaturer. Disse blev i Reglen indladede i Skovkro, hvorfra da Hestene gik til Hamburg (Altona) og Kreaturerne til

Tønning for derfra at sendes videre med engelske Dampskibe til England. Disse Transporter kom altid paa en Gang i større Partier, og der var jevnlige paa een Dag 30 à 40 Vognladninger fra Skovkro, hvilket medførte Extratog, Specialtrains, som de altid kaldtes. Disse blev altid ledede af Trafikinspektøren, Whistler, personligt og gik altid godt og uden at sinke de regulaire Tog væsentligt, skøndt det hele gik ret formfrit. En Dag passerede et Extratog saaledes Skovkro ad Flensborg til uden at standse, men Whistler, som stod i en Bremsevogn, kastede en Seddel ud til Stationen. Forvalterens Søn Gustav Hansen, senere Lokomotivmester i Struer, samlede Sedlen op, og Indholdet var: »stop the train till we come back.« Dette gjorde Stationen selvfølgelig, men det regulaire Tog, som kom lidt efter, maatte kun vente faa Minutter.

Til Transporten mellem Tønning og England brugtes i flere Aar to Dampskibe »Swallow« og »Florence Nightingale«, og et af dem kom hver Uge. Saa blev der i Reglen telegraferet rundt »send trucks to Tønning Swallow arrived« o. s. v.

»Florence Nightingale« var opkaldt efter den berømte engelske Dame, som under Krimkrigen viste stort personligt Mod og Opofrelse ved at pleje de syge og saarede engelske Soldater fra Sebastopols Belejring og tillige af egne Midler at betale andre Sygeplejersker. Det var den Gang noget helt nyt, at Damer beskæftigede sig dermed, det var jo længe før Røde Kors var opfundet, og Miss Nightingales Navn og Bedrifter figurerede derfor under Krigen i Aviser fra alle Lande. Nu vide kun faa Besked om hende

og derfor medtages dette her. Hun døde 1910 og 90 Aar gammel.

Men af en særlig Grund kom der en kort Tid en ganske overvældende Trafik paa Linien Tønning-Flensborg, og dette gik saaledes til:

Strax efter den sydslesvigske Jernbanes Aabning blev der i England dannet et stort Aktieselskab under Navnet »North of Europe Steam Navigation Company« med det Formaal at lede den engelske Østersøtrafik via Tønning--Flensborg og derved spare Øresundstolden. Sjælen i Foretagendet og senere »the secretary« i Selskabet var en Englænder ved Navn Hunt. Han var en Tid lang anset i England som en stor Finantsmand og havde grundet flere andre store Selskaber, men de fleste endte med Krach og Ruin.

Det heromhandlede NESN, som det betegnedes i Telegrammer og havde sit Flag og Varemærke overalt, begyndte lige som de andre meget flot. Der blev baade i Tønning og Flensborg bygget store Pakhuse, i Flensborg paa en Bro i Bunden af Fjorden lige i Fortsættelse af Banegaardspladsen, med Jernbanespor helt ud. Paa Broens yderste Del ved det dybe Vand var bygget et meget stort Varehus med 2 høje Etager og med 4 hydrauliske Løfte og Svingkraner paa hver Side. De to Kraner nærmest Stationen stode frit af Varehuset og vare de største, de kunde vist løfte 5 à 6 Tons, de andre 6 vare mindre, men løftede dog saa vidt vides 2 à 3 Tons hver, og dette op til 2den Etage. Baade Heisning og Dreining skete ved hydrauliske Maskiner og Kranerne fungerede helt udmærket og hurtigt.

Til at holde det meget store Tryk paa Vandet i

Rørene, som afgav Drivkraften, var der et Par store Akkumulatorer samt en stor Dampmaskine med 2 vandret liggende Cylindre, Dampkedler o. s. v. Maskinanlægget var inde paa Stationspladsen, nær ved Værkstedet. Der, hvor Broen og Varehuset var, er der nu opfyldt Grund med et Haveanlæg.

Der fandtes ikke noget andet saa flot og godt Losse- og Ladeapparat i hele Norden den Gang, og der forløb mange Aar før noget lignende kom til Hamburg. I Kjøbenhavn var der intet som blot tilnærmelsesvis kunde sammenlignes dermed før Frihavnen blev bygget. Der blev losset og ladet forholdsvis store Skibe dermed i 2 à 3 Døgn, og derved maa særligt bemærkes, at den overvejende Del af Lasten var Stykgods.

I den første Tid fulgte Skibene lige saa hurtigt efter hinanden, som de blot kunde komme til Bolværk. Skibene fra England lossede og ladede i Tønning, og efter Omladningen i Flensborg seilede andre Dampskibe Varerne derfra til de forskellige Østersøhavne. Der maatte selvfølgelig køres en Mængde Tog med disse Varer fra Flensborg til Tønning og tilbage, de kørte alle som Extragodstog. Her gjorde de 2 gamle 3-koblede Maskiner Nr. 7 og 8 (byggede 1844 som Nr. 48 og 49) fortrinlig Nytte, da de kunde trække en Mængde Vogne. Men i det Hele maa det ansees for en udmærket Præstation af den ny Jernbane, at den magtede denne Trafik. Der var ialt kun 8 Lokomotiver og 2 à 300 Godsvogne og ikke rigeligt af Personale. Men dette arbeidede ivrigt og villigt baade Nat og Dag og Ledelsen var fortrinlig af baade Driftsbestyrer Mr. Louth, Trafikinspektør Whistler og Maskinmester Constantine.

De to Byer vare naturligvis himmelglade over den store Trafik, de mange Dampskibe købte flot ind og brugte mange Penge til Vedligeholdelsen. Blandt andet bleve Skibene malede op omtrent hver Gang de kom til Flensborg, og i den første Tid bleve Regningerne betalte kontant før hver Afgang. Senere derimod ikke, til Skade for Leverandørerne.

Thi desværre for denne Trafik var der allerede i 1856 vedtaget Overenskomster om Sundtoldens Ophævelse, og denne blev gennemført i 1857. Saa var den fede Tid for NESN uigenkaldelig forbi. Man forsøgte vel endnu en Tid at konkurrere trods de forandrede Forhold, idet Seiladsen om Skagen sparede, men der var intet at tjene og Selskabet maatte standse. Kassereren eller the »secretary« Hunt forsvandt med Kassen, Captainerne paa Skibene toge paa Credit alt, hvad de kunde faa i Havnene sidste Gang de kom der, og derefter gik Selskabet højtideligt fallit. Ingen Creditor fik en Øre og endog Besætningen paa Skibene lige ned til Fyrbøderne bleve snydt for deres tilgodehavende Hyre. Dette fik jeg at vide mange Aar efter derved, at jeg seilede sammen med en gammel skotsk Fyrbøder i et Dampskib fra Skotland til Memel og ved at tale om de danske Farvande fortalte han, at han havde været i NESN og hvorledes det var gaaet ham. Han mente iøvrigt at Hunt, som var bekendt Gründer, nok havde vidst Besked om Sundtolden, men startede Selskabet alene for at pudse Aktionairerne m. fl.

NESN efterlod sig ogsaa en Del sørgende Creditorer i Tønning og Flensborg, deriblandt den Malermester, som altid havde opmaalet Skibene. Han mistede alt, hvad han havde tjent og mere til, maatte

opgive sit Borgerskab og i Stedet tage Arbeide som Vognlakerer i Jernbanens Reparationsværksted. Hans Navn var Jacob Adolf Lund; han havde gjort 3 Aars Krigen med som Frivillig og blev Furer samt Dbmd. deri. Han gik i Hæren under Navnet Armeens Fyrtaarn paa Grund af sit ualmindelig pragtfulde røde Haar. Senere kom han en Tid til den engelske Vognfabrik »Hvide Mølle« (Skandia) i Randers og derfra blev han Malermester i Jernbaneværkstedet i Aarhus, hvor han forblev til sin Død. Men da var Haar og Skæg kridhvide. Han var en kær Ven af mig.

Hans eneste Søn studerede og blev Rektor ved Latinskolen i Horsens.

Af den kolossale NESN Trafik blev der altsaa kun Indførslen af Kul til Tønning og Udførsel af Kreaturer derfra tilbage, men denne holdt sig længe. »Swallow« og »Nightingale« kom skiftevis.

De store Pakhuse og de udmærkede Krananlæg henstode ubenyttede i flere Aar. I 1861 bleve alle Kranerne i Flensborg nedtagne og sendt tilbage til England, senere blev ogsaa Bro og Pakhus fjernede. Saa var kun Erindringen tilbage og den er der vist ikke mange der har længere. Det bør dog ikke helt glemmes, at man den Gang paa dansk Omraade havde et saa storslaaet og moderne Anlæg, som i sin Art var langt forud for alt andet lignende i Norden.

Skøndt den sydslesvigske Jernbane saaledes ret snart mistede sin store Transitfragt fra NESN voxede den almindelige Trafik ret hurtigt. Med Passagertrafikken var det dog smaat og i lange Tider regnedes Mandag og Torsdag for de Dage, da der var ganske faa Passagerer. Turistfærdsel var ganske ukendt, og for at hjælpe lidt dertil lod Mr. Louth meget snart

sælge enkelt Billetter hver Søndag, som gjaldt baade Tur og Retur, altsaa for enkelt Billetpriis. Disse Billetter bleve stemplede »Extrabillet« med særligt Stempel paa skraat over hele Billetten og de bleve snart meget yndede, saa at der fremkom en ret stor Søndagstrafik. De kunde bruges til alle de regulaire Tog og der blev dog ingen Brug for Extratog i den Anledning undtagen ved særlige Anledninger, som f. Ex. da der en Gang var en stor slesvigholstensk »Turnerfest« i Friedrichstadt, til hvilken der mødte flere Tusind »Turnere«. Men før disse Billetter fremkom var Passagertrafikken om Søndagene ogsaa minimal.

Mange Aar efter, først i det tyvende Aarhundrede, indførte de danske Statsbaner en lignende Taxtnedsættelse paa enkelte Søndage. Men der blev ikke nedsat til enkelt Pris for Tur og Retur, og Billetterne maatte kun bruges til forud planlagde Særtog, som Extratog da vare omdøbte til. Det var i Tiden, da Navneforandringer vare høist moderne. Men disse Nedsættelser gjorde ikke saa stor Lykke som Louths Extrabilletter.

Foruden Trafiken med Kreaturer og Heste kom der efterhaanden mere og mere af andre Transporter, deriblandt ikke saa lidt af Sten og Grus fra Lottorp, som ligger mellem Klosterkrug og Owschlag. Der var nemlig et stort Stenbrud paa Banens Østside. Tæt derved men Vest for Banen er der en meget stor Tørvemose. Der blev indlagt Sidespor baade til Grusgraven og til Mosen.

For at fremme Trafiken fra Mosen blev der dannet et Consortium, i hvilket bl. a. Whistler og Howard vare Medlemmer, med det Formaal at udvide Driften samt gaa over til Fabrikation og Levering af

haardt pressede Tørv. Paa den Tid brugte man Tørv som Brændsel i Lokomotiver i Bayern, og det hed sig at man dertil mest brugte de pressede Tørv. Consortiet købte derfor en i Bayern bygget Maskine hertil, og med Maskinen, som ankom i 1861, fulgte en bayersk Ingenieur Koch for at opstille den og sætte Driften i Gang. Han var en Broder til den bekendte, senere Geheimeraad, Koch, som var Overmaskinmester ved bayerske Jernbaner, og som med Brosius udgav en i Tyskland almindelig kendt Haandbog for Lokomotivførere »Die Schule des Lokomotivführers«.

Den anden Koch laa en hel Sommer og arbejdede med Opstilling og Prøver af Maskinen. Denne besørgede først Æltningen af Tørvemassen, og Massen førtes derefter gennem 6 lodrette Cylindre i hvilke den blev haardt sammenpresset, saa at den med hver Omdreining udleverede 6 haarde og ret tørre Tørv i flad Cylinderform af Størrelse omtrent som de bekendte Roquefort Oste. Men helt tørre vare Tørvene ikke, og dette har mulig været en Grund til at den ikke kom i rigtig Drift. Derimod vedblev man stadigt at sælge Tørv fra Mosen lavede paa den gamle Maade, og Togene standsede derfor ideligt enten ved den sorte Mose eller ved den hvide, som de kaldte Stenbruddet. Fra det sidste kom der i de senere Aar en Mængde Sten og Grus til den da under Bygning værende Dannevirkebefæstning.

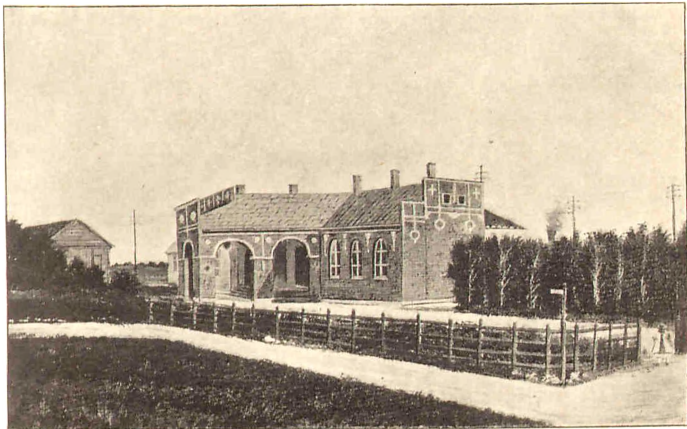
Godsvognene ved Banen vare omtrent som de mindre Typer af de nuværende Godsvogne paa 2 Axler og med 6 Tons Last. Der var lukkede Godsvogne med Lemme, de kaldtes »Cattletrucks«, højsidede aabne Vogne med halvrunde Endevægge »round-

ended trucks³ og lave aabne Vogne. Personvognene vare med 1 første Cl. Coupee, 2 anden Cl. og 2 tredie Cl. Coupeer, de sidste 2 i et Rum. 1ste Classe var betrukket med blaafarvet engelsk Klæde og havde selvop-rullende Gardiner, 2den Cl. havde lysgraat Reys og 3die Cl. almindelige Træsæder. Med den tiltagende Trafik blev der snart Mangel af 3. Cl. Vogne, og der blev bygget et Antal saadanne i Flensborg Værksted af Constantine. De havde udvendig Beklædning af ferniseret Teak. De vare vist de første Jernbane-Personvogne, som bleve byggede paa dansk Omraade, de kom nemlig i Drift 1857. De viste sig meget brugbare efter Datidens Fordringer, men nu vilde man ikke finde sig i dem, da Pladsen pr. Passager var minimal.

Den første Vinter var der hverken Belysning eller Varme i Personvognene, men efterhaanden bleve de forsynede med flade Olielamper, en i hver Skillevæg. Saadanne Lamper holdt sig i mange Aar, skøndt Belysningen var yderst tarvelig. Ligeledes kom der efter nogle Aar Jernkasser med opvarmet Sand i Coupeerne. De gjorde dog ikke stor Nytte, da de kun gav ringe Varme og hurtigt afkøledes. I stærk Kulde og særligt under Snestandsninger udstod de Rejsende Ulemper, som man nu neppe kan tænke sig, og det skøndt de i Reglen vare velforsynede med Pelse, Pelsstøvler, Fodposer, Tæpper o. s. v.

I 1858 blev den lille Sidebane fra Klosterkrug til Byen Slesvig aabnet. Marolly fra Klosterkrug fik den ny Station i Slesvig By med sin Assistent Bang og Elev H. Boserup, Rambusch fik Klosterkrug med 2 Portører til Hjælp. Han antydede, at en Elev eller en Assistent var ønskelig, særligt af Hensyn til Tele-

grafvagten, men man svarede at han jo kunde tage Hjælp af sine Sønner. Saaledes gik det ogsaa, men da vi alle gik i Skole i Domskolen ved Slesvig Domkirke og altsaa havde præcist en dansk Mil Skolevei, som vi gik Morgen og Aften (Milepælen stod lige for Stationen paa Landeveien mellem Stationen og den



Klosterkrug Station.

gamle Kro) var den Hjælp ikke ret ofte disponibel. Dog hjalp vi en Del til Tider, særligt i Skoleferierne.

Stationsbygningen Klosterkrug var af Murstensbindingsværk, Gulvet var lige med Perronen, som var lav og af Træ. Façaden vendte lige mod Syd og der var et Tagfremspring over en Del af Perronen. Paa den sydlige Side af Hovedsporet var der en anden mindre Perron og uden for denne 2det Spor, paa hvilket Sidebanens Tog holdt. Desuden var der et tredie Omløbsspor med Dreieskive og en Lokomotiv-Remise til et Lokomotiv. Paa den nordre Side af

Hovedsporet var der et Varehus med Spor og ved Hovedsporet var der et Vandtaarn af Træ og firkantet med Vandbeholder ogsaa af Træ. Der kunde tages Vand til Lokomotiverne direkte fra Taarnet og tillige fra en Vandkran i den anden Ende af Stationspladsen. Vandet kom fra en Brønd ved Taarnet og blev pumpet op med Haandkraft af en dertil ansat Pumper.

Det eneste, der nu er tilbage af alt dette, er den nævnte Brønd, som endnu findes, men ligger i en dyrket Mark.

Bygningerne bleve allerede demolerede i Krigen 1864, og strax efter denne blev hele Stambanen lagt om, saa at Sidebanedriften bortfaldt og alle Tog passere nu Byen Slesvig inde ved Erdbeerenberg. Den første Ordning var da ogsaa i driftsteknisk Henseende en Urimelighed og skyldtes vist alene de evige militaire Hensyn.

Stationsforvalterens Tjenestebolig var i Vestenden, den bestod af en smal Gang fra Perronen, et Køkken tilvenstre for Gangen og 2 Stuer mod Nord, deraf den ene til Ophold, den anden til Sovekammer. Paa Østsiden af Gangen laa Kontoret med Dør ud til Perronen, derefter kom en ret stor saakaldet 3. Cl.s Ventesal med Vinduer og Døre til begge Sider og i denne blev Reisegodset expederet. Fra denne Ventesal var der ogsaa Døre, dels til et meget stort og højt Rum, oprindelig bestemt til Toldrum, hvortil det dog aldrig blev brugt, hvorimod Stationsforvalterens Sønner sov der, dels til en 2. Cl.s Ventesal, i hvilken der var Restauration med Buffet o. s. v. og hvortil alle Passagerer havde Adgang. Paa den anden Side heraf var der et langt, smalt umøbleret Værelse med matte Glasruder i den ene Væg, oprindelig

bestemt til 1. Cl.s Ventosal, men det blev aldrig brugt dertil. I Stationens østlige Ende var der en Tjenestebolig til en Overbanemester, Sørensen, som forresten døde der et Par Aar efter.

I Reglen opholdt alle Passagerer sig i Restaurationslokalet, men det var jo ikke ret passende for meget høje Herskaber, som der ogsaa kom en Del af; Hertug Carl af Glücksburg og Gemalinde Prinsesse Wilhelmine (Kong Frederik den 6tes Datter) residerede nemlig hver Sommer paa Louisenlund Slot, hvis nærmeste Jernbanestation var Klosterkrug. Hertugens Broder Thronfølger Prins Christian til Danmark (senere Kong Christian den IX) med Gemalinde og alle Børnene samt Prinserne Hans, Vilhelm og Julius af Glücksburg boede der ogsaa en Tid hvert Aar, og naar disse høie Herskaber pludseligt svingede op for Stationen i en Række Vogne og med Følge og Reisegods i andre Vogne blev der stor Travlhed. Naar Veiret var godt gik det endda, thi saa spadserede Herskaberne i Reglen paa Perronen til Toget kom, men det traf sig ogsaa at de ankom i Regnveir og saa søgte de allesammen ind i det lille Kontor eller i Stationsforvalterens smaa Stuer, hvor der lige kunde skaffes Stole til dem. De medførte en Mængde Reisegods, som skulde veies og expederes, og Stationspersonalet, Forvalteren og 2 Portører, havde da nok at gjøre med Gods og Billetter for at blive færdige til Togtid. En Dag kom Herskaberne i et vældigt Tordenveir med Regnen strømmende ned. Kontoret blev i et Øieblik fyldt af de høie Herskaber, som stode der aldeles sammenpakkede, saa Damernes Krinoliner bleve fladtrykte paa alle Sider. Det var i den stærkeste Krinolinetid. Det var Prins Christian

(Kong Christian den IX.), Prinsesse Louise (Dronning Louise), Prins Frederik (Kong Frederik den VIII), Prinsesse Alexandra, Prins Vilhelm (senere Kong Georg af Grækenland), Prinsesserne Dagmar og Thyra, den sidste endnu et lille Barn, samt Hertugen og Hertuginde af Glücksburg. Der var ingen Mulighed for Expedition af Mangel paa Plads, og dertil kom, at Prinsen af Danmark ønskede et Telegram afsendt via Rendsburg til Altona. Stationsforvalterens Frue indbød da alle de høie Damer til at flytte ind i sine smaa Stuer, hvortil man kunde komme i Ly af Perontaget, og dette gjorde de med Tak, medens Herreerne forbleve i Kontoret. En Søn af Forvalteren, den Gang Skoledreng, kaldte uafsladeligt paa Rendsburg med Telegrafan for at afgive Prinsens Telegram, men der blev ikke svaret, formodentlig paa Grund af Tordenveiret. Der var nemlig Ordre for at Telegrafan i Tordenveir skulde afbrydes, men hermed toges det ikke saa nøie i de Tider, naar noget vigtigt var at meddele, og i Klosterkrug vilde man selvfølgelig gjøre det yderste for at besøge Prinsens Depeche. Da imidlertid al Kalden var forgæves og det kneb med Expeditionen sagde Stationsforvalteren til Sønnen, at han skulde høre op dermed og i Stedet hjælpe med Reisegodset. Prins Christian til Danmark stod ved Siden af Telegrafapparatet og havde længe seet paa Betjeningen, han sagde da: »kan jeg ikke kalde saa længe,« hvortil Drengen svarede: »jo det kan Deres kongelige Høihed godt, hvis De vil,« og viste Prinsen Haandrebene Benyttelse, og saa stod Prinsen nok saa taalmodigt og kaldte R G (Kaldesignal for Rendsburg) lige til han efter Expeditionen blev afløst igjen. Det er vist et enestaaende Tilfælde, at en Thronfølger

har staaet og gentaget Kaldesignal i over et Kvarter i Tordenvej, men Prins, senere Kong, Christian (IX) var jo en ualmindelig elskværdig Mand.

Vi fik dog først Rendsburg i Tale efter at Toget med alle Herskaberne var kørt og Tordenen var forbi, men Telegrammet kom alligevel tidsnok til Altona.

Det viste sig iøvrigt at Tordenvejret havde gjort Skade paa Ledningen uden dog at forstyrre denne, idet Lynet havde spaltet 22 Telegrafstænger ved Lottorp, saa at man endog kunde see midt igennem nogle af dem, saa jeg har senere ofte tænkt paa, at den hele Telegraferen vist var uforsvarlig, naar saadanne Herskaber fandtes i Kontoret. Men i de Tider var man ikke saa bevandret i Tekniken, som man senere er blevet. Der kom mærkeligt nok ingen Gnister fra Telegraferen den Dag, senere har man i lignende Tilfælde oftere seet saadanne, som sprang over paa Apparatet med et stærkt Knald.

Naar det nu rumler lidt i det Fjerne fra et Tordenvej milevidt borte, lukker vor Telefon øjeblikkeligt af for al Beljening. Men Forsigtighed er jo ogsaa en Dyd.

Skinner, Broer og rullende Materiel.

Skinnerne paa den sydslesvigske Bane vare af Jern og vejede noget over 50 lbs pr. yard. De vare kun fastgjorte med Spiger og savnede Lasker. I 1859 og 60 blev der anskaffet og anbragt Lasker, »fish-plates« med Laskebolte til hele Linien. Hullerne i Skinnerne bleve borede paa Stedet med Haandkraft og der betaltes 4 Sk. lig 8 Øre pr. Hul.

Svellerne vare af Fyrretræ 5" × 10" i Tværsnit

undtagen ved Stødene, hvor de vare 6" \times 12". Der blev omtrent ved den Tid gjort Forsøg med Imprægnering af Sveller, baade med Kobbervitriol og med Tjære, den dertil fornødne Anstalt blev indrettet i Ø. Orstedt og vist i Skovkro. Betts kom selv over fra England for at see Resultatet heraf, han forlangte en Øxe og huggede egenhændigt løs af en Svelle saa Spaanerne fløj omkring, indtil han naaede Bunden af det Imprægnerede. Han var dog ikke tilfreds dermed og forlangte at det skulde gaa dybere.

Alle Drejeskiver vare helt lukkede, saa at der var Træbro til at dække hele Gruben. Grubens Væg var lodret og stensat helt rundt. Broen sluttede overalt saa tæt, at Sne aldrig hindrede Brugen af Drejeskiverne, hvilket var en stor Fordel under Snelag. Senere i Danmark fik man kun aabne Drejeskiver, hvorfor det ved ethvert Snelag er Baneafdelingens første Arbejde at kaste Drejeskiverne fri.

Sporskifterne vare selvvirkende, saa at de faldt til af sig selv til den ene Side, idet Vægtstangen i denne Stilling stod vandret og var forsynet med et tungt Lod. Men til den anden Side maatte en Mand holde Vægtstang med Lod oppe. Senere i Danmark anbragtes Vægtstangen oprejst, men Loddet virkede da langt fra saa sikkert. Det var imidlertid bekvemmere for Betjeningen, og Bekvemmelighed gik desværre af og til forud for Sikkerheden.

Broerne vare alle af Træ, men allerede i 1860 fandt man dem delvis defekte og for svage og de bleve derfor udvexlede med Jernbroer. Dragerne m. v. hertil bleve samlede i Jernbanens Værksted i Flensburg. Der var dog ingen meget store Broer paa hele

Banen, den største over Treenen var omtrent som Rindsholm Bro i Jylland.

Da Banen blev aabnet havde ialt 8 Lokomotiver til Brug. De to af dem vare ældre, byggede 1844—45 af Robert Stephenson & Co. i Newcastle o. T. (til Eastern Countys R. R.), men solgte til Bygnings Entreprisen, som senere overdrog dem til Driftsselskabet, der iøvrigt var samme Firma, efter at de havde kørt Fyld og Ballast under Anlægget. De vare begge med 3-koblede Axler alle 3 under Langkedlen og Hjul 4' 9" Diameter paa Løbefladen, den faste Hjulstand var 10' 11". De havde indvendige Cylindre 15" × 24", spidst tilløbende Ildkasse uden mindste Skærm eller lignende og med Stephensons Styring, som dog her havde den Ejendommelighed, at Styrestangen skulde staa bagud, naar Maskinen kørte fremefter. Pumperne havde kort Slag, de vare anbragte under Kedlen bag Drivaxlen og bleve drevne af de baglænds Excentrikringe, som derfor havde en Fod paa hver Halvdel.

Disse Maskiner trak udmærket, skønt de kun havde 80 senere 75 at Damptryk paa hver \square Tomme. Den ene kørte i mange Aar Grus i Jylland og holdt sig godt der lige til 1873, da den blev sendt tilbage til England. Ingen af dem havde Trykmaaler i Slesvig, saa man kun havde Sikkerhedsventilerne at rette sig efter. De havde der Nr. 7 og 8.

De andre 6 Lokomotiver vare Tank Lokomotiver, altsaa uden Tender. De vare byggede i »Railway Foundry, Leeds« i 1854 men konstruerede af Mr. Daniel Gooch, Maskinmester paa Eastern Countys Jernbanen, hvis Hoved-Maskindepot' var i Stratford, London. Disse Maskiner havde udvendige vandrette

Cylindre 15" \times 22", havde 2-koblede Drivaxler med 6' Hjul og foroven afrundet Ildkasse, som var forsynet med en lille lodret Skærm. Foran havde de 4 af dem en Løbeaxel med 3' 6" Hjul, men de 2, Nr. 1 og 2 havde en 2axlet Truck, som drejede sig om en Tap, men ikke havde anden Føring. Ved Sporafløb drejede Trucken sig derfor strax paa tværs af Sporet og Maskinen væltede. Dette skete med en af dem i Vinteren 1858 paa Tønningbanen, Sporafløbet forårsagedes af Is ved en Tvangskinne for en Overkørsel paa fri Bane og Maskinen væltede ned i en Grøft ved Siden af Banen i ca. 6 Fod Vand. Personalet, Wilton var Føreren, slap dog heldigt derfra. Men i den Anledning fik man en vis Skræk for at have en Truck foran under en Maskine, og der gik mange Aar før saadanne igjen kom frem. Da vare de konstruerede saaledes at der tillige var Sidestyring og Grænser for Truckens Sidebevægelser.

Af de 6 Lokomotiver havde de 2 en Dampdom paa Langkedlen, de andre ingen, men disse havde et indvendigt Damprør foroven i Langkedlen i hele dennes Længde, lukket for Bagenden men forsynet i hele Længden med smalle Aabninger paa Undersiden til Dampen at slippe igjennem. Disse Maskiner kørte lige saa godt som de andre med Domen og ingen af dem rev Vandet med under Kørslen. Regulatorspjældet sad paa dem alle i Røgkamret og Haandtaget med Vægtstang dertil var anbragt paa højre Side af Ildkassen lige ved Siden af Styringsstangen. Et Par af disse Maskiner havde en »partition« (Vandvæg) midt i Ildkassen forneden fra den ene Side til den anden, afstivet med Støttebolte, som altsaa sade i Maskinens Længderetning, men den hele »Partition«

kunde ikke holde sig. Den Gang gav man Kedelsten Skylden, men den rette Aarsag var vistnok den, at den udviklede Damp ikke kunde slippe villigt nok ud opefter.

Kulkassen var bag Førerpladsen og forsynet med et lodret 15" Rør igjennem Kuldynge ned til en Vandbeholder, som var anbragt under Kulkassen. En anden Vandbeholder laa mellem Rammepladerne foran Ildkassen og var forbundet med den første ved 2 Rørledninger. Vandtagning skete gjennem før nævnte lodrette Rør.

Hvert Lokomotiv havde to Pumper med kort Slag, anbragte under Langkedlen og drevne af de baglænds Excentriker fra en Tap, anbragt i Siden af Excentrikerens Fod. Fødeventilerne vare anbragte paa Langkedlen og Ventilerne vare Kugleventiler.

Kugleventiler ere efter min Mening de bedste af alle til Fødeventiler paa Kedlen, men man gik fra dem da Injektorerne kom i Brug og brugte Vingeventiler i Stedet. Man bildte sig ind, at de sidste vare billigere. Men naar hensees til de idelige Reparationer paa Vingeventilerne, fordi de blive utætte, er deres Billighed vist meget tvivlsom. Jeg har da ogsaa nu i den senere Tid haft Tilbud fra Sverrig af ny Lokomotiver med frit Valg af enten Kugle- eller Vingeventiler, saa det synes at man i Sverrig gaar tilbage til de første. Da Afdrejning og Opsætning af Kuglerne imidlertid for Tiden er en ukendt Kunst i de fleste Værksteder, turde man ikke gaa fra Vingeventilerne.

En Ulempe var der ved de 6 Tank-Maskiner, nemlig at Gliderkasserne kun havde Aabning med Dæksel forefter, herom mere senere.

Axelkasserne til Truckaxlerne vare helt af Bronze

og uden løse Lagere. I England brugte man iøvrigt den Gang, og mange Aar efter endnu, ogsaa at have de store Driv- og Kobbeltjulaxelkasser helt af Bronze og saadanne Axelkasser holdt i Reglen Maskinen ud. Men den første Anskaffelse er dyr, da der medgaaer en Mængde Bronze. Til Gengæld spares saa de idelige Reparationer af Lagere og Axelkasser i Vedligeholdelsen.

Plejlstængerne vare gaffeldannede, med et Lager paa hver Side af Krydshovedet. Disse Gafler gik i Begyndelsen ofte itu og gjorde da stor Ravage. De bleve først paalidelige efter at Constantine havde fornyet dem og gjort dem stærkere. Der blev allerede den Gang gjort Forsøg med hvidt Metal til Lagerne i Stængerne og de gik særdeles godt, men der var jo ingen gennemkørende Tog.

Stemplerne vare sammenbyggede efter Datidens Fordringer, med 4 Fjedre til hver af de 2 Stempelringe. Disse vare af hvidt Metal med indlagt Sluttunge af Messing. Gliderne vare af Bronze og Styringen var Gooches. Gooch var sikkert en meget dygtig Mand, han blev senere af Dronningen ophøjet til Baronet og hed derefter »Sir Daniel Gooch«. I England fik man hurtigere Øjnene op for hvad Jernbaner og Jernbanemænd virkelig vare end i de fleste andre Lande.

Alle Lokomotiverne havde den Gang Kedelrør af Messing. Støtteboltene i Ildkasserne vare de halve af Kobber de halve af Jern. De sidste havde runde afdrejede Hoveder, saa at de kun bleve nittede paa den udvendige Side. Nitningen skete alene med Haandhamre og hvert Hoved blev omhyggelig hamret til en konisk Spids. Kedlerne arbejdede med 100 at Tryk pr. \square Tomme.

Kedelrørene vare i begge Ender forsynede med Rørringe af Jern. Disse Ringe bleve rullede af $\frac{1}{4}$ " tykt Fladjern og svejtsede, samt derefter udvendigt afdrejede.

Vognene vare alle 2axlede undtagen Kongevognen, som var 3axlet. Alle Axelhalsene vare timeglasformede dog med et kort cylindrisk Stykke paa Midten. Dette gav en rolig Gang og ingen Varmløbninger, men fordrede mere Arbejde med Lagertilpasningen end de senere helt cylindriske Slidesteder. Hjulene vare ca. 3 Fod i Diameter, Bandagerne af Jern og Lagerne af hvidt Metal.

Kongevognen var efter Datidens Forhold overordentlig pragtfuld, som den da ogsaa burde være, da den var en Gave fra Jernbanefirmaet Peto, Brassey & Betts til Kong Frederik den 7de. Vognen havde Længde som de almindelige Personvogne paa 5 Coupéer, men den var delt i kun 3 Afdelinger. De tre Par Hjul vare byggede som almindelige Vognes Hjul, med Centrumstykke af Jern men Eger og Fælg af haardt Træ. Uden om Fælgen var der selvfølgelig den almindelige Bandage af Jern med Flange. Denne Hjultype var valgt for at gjøre Kørslen saa behagelig og lydløs som muligt. Disse Hjul løb forøvrigt under Vognen lige til 1888 og vare da lige saa gode som ny. To af Hjulsættene bruges endnu under en stor Trollie i Aarhus Værksted.

Englænderne have i det Hele altid gjort meget mere ved Spor og Materiel for at skaffe en rolig og lydløs Kørsel end Evropas øvrige Konstruktører. De bruge bl. a. nu for en Del Skivehjul af Træ til de finere Personvogne og saadanne ere ogsaa forsøgte

her, men gav ikke tilstrækkelig godt Resultat, mulig fordi vore Spor her ikke ere gode nok dertil.

Kongevognen var dekoreret meget smukt udvendigt. Grundfarven var brun, som paa de andre Personvogne, men op langs Døre og Vinduer var der malet grønne Plantebladsøjler, som foroven samledes under Taget i meget smukke Guirlander. Lister og Vinduer vare pyntede med rigt forgyldte Stafferinger. Plantesøjlerne bares af meget skønne Caryatider, anbragte i Højde med Vinduernes Underkant. Det var helt nøgne Kvindebuster, alle forskellige, baade blonde og mørke og særdeles smukt malede. Disse Buster bleve senere i Jylland overmalede i Kong Christian den 9des Tid, da Dronningen efter Forlydende ikke kunde lide dem. Paa Taget midt for Vognen var der paa hver Vognside anbragt en stor forgyldt Kongekrone (af Træ) med danske Flag.

Indvendig var Vognens Loft betrukket med hvid Silke, alle Møbler og Vægge med lyseblaa Silke.

Alle Rummene havde store Spejlglasruder. I den ene Ende var der et mindre Rygerum, i Midten en større Salon og i den anden Ende et Toiletrum med alt Tilbehør. Paa Bunden af Kammerpotten i Servanten var malet et Portrait med Text af og om Prinsen af Noer. Møblernes Træværk var rigt forgyldt og Bordpladerne fint poleret Træ. Der var selvoprullende Silkegardiner for alle Vinduer og store, smukke Olielamper under Loftet til Belysning.

Denne Vogn var lige som alle de andre ældste Vogne bygget i England, men der havde været anvendt franske Kunstnere til Dekorationsarbejdet. Det hed sig, at den havde kostet 10,000 Lst. Den var den første Jernbane-Kongevogn, som havdes i Dan-

mark. Under Krigen 1864 blev den taget af Preusserne, men blev senere tilbageleveret til de danske Statsbaner, fordi den havde været Kong Frederik den 7des private Ejendom. Den kørte derefter endnu en Del Aar i Jylland som Kongevogn, men blev i 1904 ombygget til Inspektionsvogn, da man nu ansaa den for at være for lille til Kongevogn. Nu løber den som Salon Nr. 2.

Mange Aar senere, vist i 1870 eller 71, forærede de samlede tyske Privatbaner en lignende Vogn som Nationalgave til Fyrst Bismarck. Den var af samme Størrelse som den her beskrevne, men meget tarvligere, Betrækket f. Ex. overalt Skind. Den henstaar vist endnu i Jernbane-Musæet i Nürnberg, hvor jeg har seet den i 1913. Det er Skade at vor første Kongevogn ikke ligeledes er opbevaret i sin oprindelige Skikkelse i et dansk Musæum. Men hertil har man savnet al Interesse i Danmark. Der gjøres ikke meget for i Tide at samle til Efterkommerne. Saaledes maa man f. Ex. søge det sidste Exemplar af den i sin Tid saa berømte danske Kuglepost ikke i Danmark, men i Postmusæet i Berlin.

De andre Vogne ere før omtalte. De havde alle Jernhjul med støbte Hjulnav (Centrer). Hjulfælgene vare \surd formede, ikke cylindriske som de nu ere, saa at Bandagerne indvendigt maatte uddrejes efter samme Profil. Det var en god Sikring for Bandagen, naar denne blev løs, men Tilpasningen var vanskelig og Bandagen maatte opvarmes meget ved Paasætningen for at blive stor nok til at sættes paa.

De første Klasses Kupeer vare alle midt i Vognen, i Modsætning til dem paa den holstenske Bane, som vare i Endekupeerne og kun halve, saaledes at der kun var et Sæde, men Væggen foran, altsaa Vognens

Endevæg, var af Glas saa at der var fri Udsigt. Disse Vogne holdt sig dog ikke længe. Betrækket i dem var fint Læder, Saffian, men det gik man ogsaa fra og først mange Aar efter kom der atter Læderbetræk i Personvogne (saakaldet Bøffelskind) mest af hygiejniske Hensyn.

Ingen af de slesvigske Kupéer havde Askebægere. Constantine konstruerede og anbragte de første i 1859 og den Type eksisterer endnu, bl. a. paa Lolland i nogle Vogne. I England var det paa den Tid utænkeligt, at nogen kunde ryge i en Jernbanekupée og derfor var der ikke Brug for Askebægere.

Til Brug for Baneingenieuren og Kassereren havde man et Par udmærkede Draisiner. De havde et Sæt store Drivhjul, som bleve trukne af en Plejlstang fra en lodret Vægtstang, paa hvilken Passagerer og Banearbejdere trak med baade Hænder og Fødder i en Bevægelse som ved Roening. Der kunde sidde 4 Mand paa Draisinen, som da alle 4 arbejdede med, idet 2 og 2 vendte Ansigterne mod hinanden. Drivhjulene vare ca. 4 Fod i Diameter, Forhjulene ca. 1½ Fod. Hjulene vare af Træ med Jernbandager. Denne Draisine var let at trække, kunde sættes af og paa Spor af et Par Skoledrenge og kørte med Lethed en stærk Fart. Jeg har ikke senere seet saadanne Køretøjer og Grunden formodes at være, at de ikke vare fine nok for det overordnede Personale, hvem det ikke passer at arbejde med dem.

Til Smøring af Vognenes Axler blev i de første Aar udelukkende brugt den fra England indførte, gule, tykke Smørelse kaldet »Yellow Grease«. Den bestod af Palmeolie, Rapsolie og Soda kogt længe sammen, saa at de dannede en eensartet Emulsion og det var

en ganske udmærket Smørelse, dog ret dyr i Anskaffelse, men meget billig i Forbruget. Saa længe Vognen henstod stille svandt Greasen intet og den brugte paa Grund af sit Sodaindhold en Mængde Varme for at blive flydende, hvorfor den virkede udmærket afkølede paa en lunken Axel. Der var den Gang intet af det store Oliespild, som med Nutidens letflydende Mineralolier findes overalt i tykke Lag langs med alle Sporene.

Endnu i 1884 saa jeg i Newcastle o. T. en stor Fabrikation ved Jernbanens kemiske Laboratorium af denne Smørelse, medens man den Gang allerede længe her var gaaet over til de billige, men tvivlsomme Mineralolier.

Maskin- og Vogn-Værkstedet m. v.

Dette var beliggende i Flensborg ved Plankemay-Gaden og der var en hel Mark med Kolonihaver lige udenfor paa den anden Side af Gaden. Det nærmeste Hus til den Side var Jepsens Jernstøberi. Nu er hele den Plads bebygget med høje Huse.

Robert Constantine var øverste Leder, Trench Værkfører for Lokomotivværkstedet og D. Lawrence for Træ- og Vognværkstedet. Trench maatte dog snart gaa bort og erstattedes af W. Leak. Lawrence gik til Hvide Mølle i Randers (Skandia) for der at lede Bygningen af Vognene til den jydsk Tverbane. W. Tandey var Konstruktor og Leder af Tegnestuen, han var en meget dygtig Mand.

Den 9de April 1860 begyndte jeg min Læretid i dette Værksted. Omtrent samtidigt begyndte en Skolekammerat fra Rendsburg Roger Wright, Søn af Loko-

motivfører Edward Wright og Daniel Lawrence, Søn af Værkfører Lawrence. Roger Wright blev senere en bekendt og fremragende hydraulisk Ingenieur hos det berømte Firma Armstrongs, Elswick works i Newcastle. Daniel Lawrence kom til Lolland og var tilsidst Maskinmester for de lollandske Jernbaner i Maribo. Han er død for flere Aar siden.

Mit første Arbeide var at hjælpe ved Adskillelsen af den ene 3-koblede Maskine, den havde endnu sit gamle Nummer fra engelsk Drift, men blev nu omnummereret til Nr. 7 eller 8. Lokomotivværkstedet havde kun 2 Spor, netop lange nok til en Maskine uden Tender. Der kunde kun løftes paa det ene Spor med en faststaaende Kran af Træ og kun den ene Ende af Maskinen. Naar alle tre Axler skulde ud paa en Gang maatte den anden Ende af Maskinen løftes med Dunkrafte. Dette skete altid med de to 3-koblede Maskiner. Med de 2-koblede blev først Forenden løftet og Løbehjulene udtagne og afdreiede samt genindsatte. Derefter blev Maskinen kørt paa Dreieskiven, dreiet og indsat igjen, saa at Kranen kunde løfte den til Udtagning af de koblede Hjul.

Allerede den Gang vare baade Maskiner og Værksted forsynede med vandret forskydelige Skruedunkrafte. Disse fik man ikke paa Sjælland før henad Slutningen paa Aarhundredet. Endnu i 1892 kørte de sjællandske Lokomotiver kun med tarvelige Vindedunkrafte.

Foruden Lokomotiv-Reparationsværkstedet var der en Smedie med Centrifugalblæser og 8 Ilde, et lille Støberi baade til Jern og Metal, Dreierværksted samt et særskilt Malerværksted. Til Tider blev der støbt Jern hver Lørdag. Støbemester var en kjøbenhavnsk

Gjørtler, Carstensen, og han fik en Arbeidsmand og et Par Lærlinge til Hjælp. Tillige blev der støbt meget hvidt Metal og Bronze. Axellagerne til Vognene bleve støbt af hvidt Metal i Jernforme. Vognaxelhal-sene vare timeglasformede, dog med et lille cylindrisk Stykke paa Midten. I Dreieværkstedet fandtes en stor Hjuldreiebænk til 6' 6" Hjul, en 15" selvvirkende skrueskærende Dreiebænk, 2 mindre Dreiebænke, 1 Høvlemaskine, 1 Shapingmaskine, 1 Skrueskærema-skine, 2 Boremaskiner og 1 Værktøjskab. Dreiebæn-kene vare fra Smith Beacock & Tannett, Victoria, Founday Leeds.

Drivkraften blev afgivet af et gammelt Lokomotiv med indvendige Cylindre, hvoraf dog kun den ene blev brugt. I Træværkstedet fandtes en stor og en lille Rundsaug, begge anbragte i Borde af Træ. Senere fik man altid Jernborde til Rundsaug, men i 1867 lod jeg en saadan anbringe i et lignende Træbord i et privat Saugværk, hvor den gjorde udmærket Gavn.

Desuden var der Kontorbygning med Magasin, en stor Presse uden for til at presse Hjulbandager runde med, en anden med Trykpumpe til at trække Axler ud med, en Hjulbandageild til Tørv m. m. Hjul-bandagerne vare den Gang kun af almindeligt Smedejern. Det Valseværk, som valser lukkede Ringe, var ikke opfundet endnu, og Bandagerne maatte derfor valses i Stænger og af Materiale, som kunde sveitses. Tolden var højere for sammensveitsede Ringe, vi fik derfor Bandagerne aabne, og Sveitsningen skete i Flensborg. Den udførtes paa den Maade at begge Ringens Ender bleve opstukkede og afskærpede og tvende mægtige Jernkiler tilpassede i Aabningen, en fra hver Side. Derefter blev der gjort Sveitskede

paa en Gang baade paa de to Kiler og paa begge Ringenderne, og det Hele blev sammendrevet med store Forhamre. For at haandtere Kilerne var der til hver sveitset en Jernstang, som blev hugget fra efter at Kilerne under Sveitsningen vare drevne sammen med Ringen. Denne hængte i en Smedekran, og man brugte altsaa 3 store Ilde paa en Gang ialt. Til Sveitsningen brugtes 4 Mand til Forhamrene. Der er næppe mange Smede nu, som kunne udføre en saadan Sveitsning. Efter den blev Ringen opvarmet nogenlunde over det Hele og bragt paa Pressen, baade for at presses cirkelrund før Udboringen og for at strækkes lidt til rigtig Størrelse. Derved skulde det saa vise sig om Sveitsningen holdt, og den holdt da næsten altid. Smeden, Siewerts, ærgrede sig frygteligt naar en enkelt brast.

Bandagerne bleve derefter udborede i Hjuldreiebænken lige som nu, efter Maal med en Maaleskive, som man kørte rundt baade paa Hjulstjerne og i Bandagen. Maal efter Diameter var nemlig ugørligt, fordi Hjulstjernerne ikke vare akkurate nok. Vognhjulstjernerne vare ikke afdreiede. Ved Paasætningen bleve Bandagerne varmede paa Jorden i Tørveild, og man løftede dem op med 3 store Kløer af Jern paa lange Jernstænger. Der brugtes mindst 12 Mand for at løfte en Lokomotivbandage og hænge den paa Hjulet. Senere gjorde 2 Mænd det med en Kran.

Rørarbeide baade af Kobber og Jern blev udført af en Englænder, Taylor, og han var en meget dygtig Mand i sit Fag. Han benævnedes »Gasfitter«. Han var dog meget fattig og gik klædt i det mest snavsede og lasede Tøi, som fandtes i hele Værkstedet. Aarsag var til Dels en stor Familie, daarlig

Hustru og Labaner af Sønner. En Dag kom der en meget elegant ældre Herre ind i Værkstedet og spurgte paa Dansk efter Ingenieur Taylor. Han navngav sig som Borgmester i Helsingør. Taylor blev da hentet, skønt man betvivlede at det var ham, der spurgtes om. Han kom da med helt opsmøgede snavsede Skjortærmer, bare sorte Arme og Hænder, laset Vest og Benklæder, som skinnede af Fedt, men Borgmesteren tog yderst glad og venskabeligt imod ham og de havde en meget lang Samtale. Det viste sig at Taylor havde forestaaet Anlæg og Indretning af Gasværket med Ledninger og det hele i Helsingør, som blev bygget længe før Kjøbenhavn fik sit første Gasværk, og Taylor havde spillet en stor Rolle under hele Anlægget og til Driften kom igang. Han omgikkes der dagligt baade Borgmesteren og andre Honoratiores og gav selv Partiet som den meget fine Mand. Men ak hvor forandret i Flensborg. Senere drog han og hele Familien tilbage til England. Men han havde altsaa dog været mellem Banebryderne i Danmark.

En anden ældre Englænder hed Math (Matthew) Saddler. Han havde været ledende Maskinmester ved NESN's store hydrauliske Anlæg i Tønning og Flensborg, og da hele Driften gik ind tog han en Tid Arbeide i Jernbaneværkstedet. Han var en underlig faamælt Mand og havde Udseendet og Fremtræden imod sig. Han gik ogsaa til England og maatte en Tid seile som Fyrbøder paa en Bugserdamper fra Shields. Men en Dag i høi Sø blev Damperen meget læk og Captain med hele Besætningen blev greben af Panik og styrtede i Baadene. De kunde dog ikke faa Saddler med, de kaldte paa ham, men fandt ham

ikke. Besætningen blev optaget af et Skib. Saddler var gaaet ned i det lille Forrum, hvor han mente at Lækken var, han fandt den ogsaa og stoppede den med noget Flæsk. Da han atter kom op var han alene paa Skibet, men han fik Fyret i Orden og satte derefter Maskinen i Gang, samt pumpede Fartøiet læns, alt paa Veien hjemefter. Saa snart han saa Land, heisede han Lodsflag, og der kom hurtigt Lodser ud og hjalp ham Fartøiet ind. Da det var forføiet ved Bolværket gik han op til Rederiets Kontor og kom ind netop da Captainen afgav Forklaring om, at han maatte forlade det synkefærdige Skib. »Ja, men nu ligger hun inde ved Bolværket,« sagde Saddler. Da Sagen blev fuldt oplyst fik Saddler Plads i Selskabet som Dampskibsmaskinmester.

Der var ikke saa faa andre dygtige Folk i Værkstedet, deriblandt Osterwaldt, som senere var Maskininspektør i Aarhus, en Kedelsmed Klumann, en Smed Lassen, som senere blev første Smed i Aarhus Jernbaneværksted o. s. v. Der blev ogsaa udført meget og godt Arbeide baade i Reparationer og andet. Saaledes blev der hygget en meget praktisk Søileboremaskine til Boring af Huller til Hjulbolte i Bandager, en meget stor Bloklangsav og et Lokomobil saaledes konstrueret, at det let kunde ændres til Lokomotiv. Dette Lokomobil blev først brugt til at trække den store Tørvepresse, som blev leveret fra Bayern til Mosen mellem Klosterkrug og Owschlag som hed Lottorp og før er omtalt.

I 1860 fik Værkstedet et stort Arbeide med at sammenbygge ny Jernbroer til hele Banen. De gamle Træbroer fra 1854 maatte nemlig kasseres. De ny Broer bleve konstruerede som Bjælkedragere af Jern-

plader og Nitningen forestodes af en kjøbenhavnsk Kedelsmed Hansen, en meget dygtig Mand. Han gik altid til og fra Arbeidsstedet fint klædt med Flipper og høi Silkehat, noget som den Gang var ganske ukendt der. Alle andre gik hjem i Arbeidstøiet og den, som saa mest snavset ud, antoges af visse Englændere for at være den bedste Mand. At vaske sig i Værkstedet var strengt forbudt. Ligeledes var det ilde seet, hvis nogen tillod sig at hilse paa en Foresat, der kom forbi i Værkstedet eller ved andet Arbeide. De nyantagne, som i Begyndelsen daarligt kunde lade dette være, fik et Vink om at undlade dette.

Dette er et ægte engelsk Træk. Endnu i 1884 saa jeg ved Indgangen til flere store Fabriker i England opslaaede trykte »Rules and regulations« for Arbejdere med en Mængde Bestemmelser, og deriblandt altid den »Whoever washes himself in the companys premises will immediately be discharged.« Det passer jo godt til den evige Tale her i Landet om den engelske Liberalisme.

De 6-Tank-Maskiner havde, som før omtalt, kun Aabning i Gliderkassen forefter, saa hele Afretningen af Gliderspeilene maatte skee gennem den smalle Forport. Dette var selvfølgelig et meget besværligt og langvarigt Arbeide, idet man kun kunde bruge en Haand, til venstre Speil den venstre, og vanskeligt kunde see, hvad Haanden med Fil og Skraber udrettede. Der blev givet en særlig lille Lampe med Olivenolie til at staa i Gliderkassen for at skaffe den nødvendige Belysning. Der blev altid brugt særlig dygtige Folk hertil, og en Mand maatte dog arbeide flere Uger paa en saadan Afretning. Nøiagtig skulde

den være, thi med alt saadant noget var Constantine meget nøieregnende, og saa Arbeidet efter tilsidst. Glidere og Speil skulde passe overalt og Stempelringene med Laas skulde holde vandtætte, naar en 12 à 14 Stk. bleve lagte oven paa hinanden paa en Retteplan og derefter fyldtes helt fuld af Vand. Da hver Ring var overskaaret og lukket med en særlig Laas af T-Profil paa Skæringsstedet, var nøiagtigt Arbeide nødvendigt for denne Prøve.

Lige ved Værkstedet var der et Vandtaarn af Træ og firkantet som de andre paa Banen, men dette holdt sig altid automatisk fyldt, idet Jernbanen havde et Bassin med Kilder oppe i Bakken bag ved Jørgensby. Et lille Stykke fra Værkstedet indad Byen til laa Lokomotivremisen, som var firkantet og rummede 4 Lokomotiver. Bygningen havde oprindelig været offentlig Dansesalon og hed Colossæum, men blev exproprieret med Grundstykket og det Hele til Jernbanen. Den beholdt dog som Lokomotivremise baade Gallerier langs Væggene foroven og sit gamle Navn. Der er vel neppe nogen anden Lokomotivremise med saadan Fortid og Navn.

Tæt ved Remisen var der bygget et Hus af Træ til Kongevognen. Huset var meget godt og tæt og de store Vinduer vare alle forsynede med svære Rullegardiner, for at Sollyset ikke skulde skade Vognen og dens elegante Dekorationer.

Arbejderne i Værkstedet vare, som før omtalt, af forskellige Nationaliteter, Englændere, danske og tyske Slesvigere, Hannoveranere, Sachser, Nordmænd, 2 Helgolændere, som hadede England, skøndt Øen den Gang var engelsk, Københavnerne og andre dansk kongerigske. Englænderne holdt mest med Slesvig-

holstenerne, vist til Dels paavirkede af deres engelske Aviser, som den Gang og altid have holdt med alle Utilfredse i andre Folks Lande. Der var dog i det Hele et godt og behageligt Forhold mellem alle Ansatte i Værkstedet, og de politiske Uenigheder opfattedes nærmest ret humoristisk. En ivrig dansk-sindet Mand der sagde saaledes en Gang: »Ja, det hele Nationalitetsvæsen betyder i Grunden ikke ret meget, noget skal Folk have at strides om, en Gang var det Religionen, saa var det Dynastierne, saa kom Forfatningsstridighederne og nu maa Nationaliteten bruges til at pudse dem paa hinanden med. Om 100 Aar vil man ei heller bryde sig derom, lige saa lidt som man nu vil føre Religionskrig.«

Ved den store Afsløringsfest den 25. Juli 1862 af den sørgelig berømte Kirkegaardsløve, som paa Veien til Flensborg havde henligget strandet i et Skib i de danske Farvande i flere Uger, var der en ivrig Slesvigholstener Karl Cornils i Arbeide i et Lokomotiv-røgstkammer og der digtede han en Vise paa Plattysk, som i det hele var ret vittig og gjorde Lykke hos baade Venner og Modstandere. Desværre kan jeg kun huske Begyndelsen og Slutningen, der var ialt en 5—6 Vers, saaledes:

Lüd, Lüd kommt tosaamen
 De grote Löw is endlich kaamen
 Het so lang in de Ostsee leegen
 Endlich hefft wi em doch kreegen
 Löw, Löw, Löw
 Ganz Dütschland is bedröft.

— — — — —
 — — — — —

Ach Gott wenn ek dran denken, doh
 Ward mi ganz wunnerlich to Moh
 Schull een mal de Preussen kaamen
 Wie ward uns arme Löw dat gaan
 Löw, Löw, Löw
 Dann ward da nich mehr töft
 Herunter mit der ganzen Geschicht
 So et waspasst auf dem Kirchhoff nicht.

Det sidste indtraf jo desværre neppe 2 Aar efter, men den Gang Visen blev sunget, mente vi Danske, at det havde ingen Nød, det var kun en billig Vitighed.

Hele Befolkningen i »vor gode danske By« Flensborg var iøvrigt delt i mindst 3 Leire. Den sydlige Del var mest tysksindet, den nordlige overveiende dansk. Men selv de saakaldte dansksindede vilde paa ingen Maade løsrives fra Holsten eller inkorporeres i Danmark. Nei Tak, hed det altid, Jyder ville vi ikke være. Det samme udtalte iøvrigt den senere saa berømte Peder Hjort Lorenzen paa et Møde i Haderslev, hvor mine Forældre vare til Stede og hørte det, og han tilføiede, at Slesvigs Adskillelse fra Holsten skulde koste meget Blod, hvis den blev gennemført. Men han kom, som bekendt, senere til en anden Anskuelse, vistnok af meget gode Grunde.

Nu ville mange Slesvigere være Sønderjyder, men hvis de virkelig kom til at kunne vælge Statssamfund, maa jeg meget betvivle, at der blev Majoritet for at komme til Jylland. Herom vilde nemlig de økonomiske Forhold komme til at øve en væsentlig Indflydelse, en Grænseflytning medfører altid store, pekuniaire Ulemper og Tab for lang Tid.

Der kom i 1861 og 62 ret ofte Efterretninger fra

Kjøbenhavn til Flensborg om, at nu var man lige ved at faa Forholdene ordnede, saaledes at Slesvig kom ind under det egentlige Danmark. Men i slige Tilfælde bleve vore dansksindede Slesvigere altid lige saa forbittrede som Slesvigholstenerne.

Ingenieur Casse, som opholdt sig i Flensborg 1863—64, og som kom i ganske andre Kredse end den, der skriver dette, fortæller i sin interessante Bog, »En gammel Ingenieurs Erindringer«, at han netop gjorde lignende Erfaringer, som her ere omtalte. Kun i et er jeg ikke enig med ham, nemlig Udtrykket »gravalvorlig« om den danske Præst Graae.

Jeg kom meget i dennes Hus og fandt ham ikke særligt alvorlig der, og paa Prædikestolen var han som de fleste Præster fra den Tid. Han var en god, dansk Mand. Men Casse var først i Flensburg i 1863 og de den Gang saa tunge Tider have maaske gjort Pastor Graae mere alvorlig.

Personalet.

Under de mange Forhandlinger om Anlæg af jydsk og slesvigske Jernbaner var ideligt fremhævet, bl. a. af en af de ivrigste Talsmænd for disse Jernbaneanlæg Godsejer Regnar Westenholz, at den sydslesvigske Jernbane skulde være Forbillede for det jydsk Jernbane-System, og Personalet derfra skulde danne en Stamme, hvorfra de ny jydsk-fynske Jernbaner kunde forsynes. Dette blev ogsaa gennemført og lykkedes særdeles godt. De fleste af de Ansatte i Sydslesvig have senere haft bedre Stillinger først under »det danske Driftsselskab for Jylland og Fyn« og derefter under Statsbanedriften. De havde lært fornuftige Ar-

beidsmetoder ved den praktiske engelske Drift og fik virkelig Interesse for Tjenesten. Derimod var den nuværende Interesse for mange Fridage og kortere Arbejdstid ganske ukendt.

Hertil bidrog vel ogsaa, at enhver fra de Høieste til de Laveste for en stor Del kunde og skulde handle efter Konduite. Der fandtes nemlig den Gang ikke de senere fremkomne store Bibliotheker fulde af mere eller mindre heldige Instruxer, Ordresamlinger o. s. v. Et Politireglement, et Tjenestereglement og et lille Signalreglement var det Hele. Lige saa lidt var der Skoler med tilhørende Examinere, og ved Ansættelsen fordredes ei heller nogen som helst Examen. Derimod skete Forfremmelser næsten udelukkende efter Vedkommendes Dygtighed og Evner, saa at i det Hele den rette Mand kom paa den rette Plads. Nu bliver den rette Mand ofte forbigaaet, fordi en anden har lidt længere Tjenestetid.

Uddannelsen viste sig imidlertid at være god nok, ellers havde man ikke kunnet bruge saa mange af de slesvigske Jernbanemænd senere i ret høje Stillinger i Danmark. De bleve nemlig virkelige Jernbanemænd, hvilket ikke altid lykkes for Examensmænd.

Det formenes derfor at kunne paaregne nogen Interesse at høre om hvilke Mennesker, der begyndte Tjenesten ved Banens Aabning. De indkaldte Englændere var de eneste Sagkyndige, den overveiende Del af Ansatte kendte intet til Jernbanedrift. At de dog klarede sig godt, skyldtes dels den praktiske Ledelse og dels de Ansattes virkelige Iver og Interesse.

Driftbestyreren (the general manager) var den

øverste Leder af Jernbanetjenesten. Han antog, forfremmede, degraderede eller afskedigede alle Ansatte og var ganske eneraadig heri. Det var selvfølgelig en Englænder, hans Navn var John S. Louth. Han var oprindelig Kjøbmand i England, gik derefter til Jernbanetjenesten i Eastern Countys R. R., blev Stationsforstander i Norwich og derefter Trafikinspektør. Han var en meget dygtig og særdeles retsindig Mand. Det hed sig, at hans Gage var 1000 Lstr. (18,000 Kr.) om Aaret, og hvis dette er rigtigt, har ingen anden Driftsbestyrer derefter naaet blot tilnærmelsesvis noget lignende, før den i 1915 ansatte Generaldirektør, en exam. jur. Andersen Alstrup, som ogsaa fik 18,000 Kr.

Louth byggede sig i Flensborg et meget smukt og vel indrettet Hus, ret høit oppe paa Høidedraget Vest for Byen. Huset var indrettet paa engelsk og vakte med rette en vis Opsigt. Blandt andet var det forsynet med W. C. og med septic tank. Der var nemlig ingen Mulighed for Kloakafløb derfra den Gang. Disse 2 Indretninger fungerede udmærket og vakte stor Beundring, særligt hos Lonths Læge, Stiftsphysikus Duseberg, som meget snart derefter fik det samme indrettet i og ved sit Hus. Disse 2 vare vist de første af den Art paa dansk Omraade. Duseberg havde ikke Vandtryk til sit Hus, men kun en Brønd. For at faa Tryk til W. C. lod han derfor anbringe en Beholder under Taget, og denne blev hver Dag pumpet fuld med en Haandpumpe af hans 2 Sønner. Senere var den ene af disse Generalkonsul, den anden Maskinbestyrer ved Statsbanerne i Danmark.

Da den slesvigske Jernbane overgik til tysk Stats-

drift, solgte Louth Huset, som blev indrettet til Officerskasino. Louth flyttede til England igjen.

Louth lærte aldrig ret meget af det danske eller det tyske Sprog, og dette var vel en væsentlig Grund til, at det engelske vedblivende blev brugt i hele Tjenesten.

Som Fuldmægtig eller Sekretair hos Louth var Ed. Lindhberg ansat. Han havde været Kjøbmand i Compagni med A. I. Møller i Hjerting, hvor Firmaet i 1852 havde forsøgt at sætte en Udførsel af fede Kreaturer og Svin i Gang til England. Det var omtrent samtidigt med at Regeringen lod bygge Dampskibet Jylland, med lastet Dybgaaende af kun 5 Fod, for at udføre lignende Last fra Limfjorden gennem Aggerkanalen til England. Fra Hjerting gik engelske Dampskibe, og der var af et Aktieselskab bygget en meget lang Landingsbro for at skaffe direkte Forbindelse for Kreaturerne fra Land til Dampskibene. Sjælen i dette Foretagende var vistnok A. I. Møller.

Broen henstod ved Hjerting til 1862, da blev Aktieselskabet opløst og Broen solgt til Nedbrydning. Den havde kostet ca. 40,000 Rdlr. Men hverken fra Hjerting eller fra Limfjorden kunde der skaffes den fornødne Last, da Landmændenes Drift den Gang endnu ikke var indrettet til at præstere nok af de ønskede Varer, og Forsøgene hørte derfor snart op med Tab. Lindhberg og Møller hævdede Forretningen og gik i Jernbanetjeneste, og Dampskibet Jylland kom i Postfart fra Korsør, hvor det seilede i mange Aar, sidst Korsør—Nyborg.

Lindhberg kom senere som Kasserer til de danske Baner i Odense og Aarhus. A. I. Møller var først Stationsforvalter i Rendsburg, senere i Randers, gik

derfra i 1867 og etablerede sig som Kjøbmand i Kjøbenhavn, hvor han var en af de første som begyndte Indførsel af mineralsk Smøreolie. Begge bør mindes som Banebrydere for Kreaturudførslen til England.

Trafikinspektør for den sydslesvigske Bane var Englænderen Whistler. Han havde oprindelig været Slagter og Kreaturhandler, men var derefter bleven ansat ved Eastern Countys Jernbanen. Han havde en udmærket Evne til at lede en forholdsvis stor extra Trafik, som oftere indtraf paa Grund af den engelske Dampskibsfart, hvorom foran er meddelt.

Baneingenieur (permanent Way Engineer) var Howard, tidligere Overbanemester i England. Han forstod at holde Sporene i god Orden, men ellers ikke meget.

Kasserer var Holmes og »Paymaster« Preston. Men Holmes gik snart af og Preston var derefter baade Kasserer og Udbetaler (paymaster). Han var en meget pæn Mand, og den første her, som skrev med en fra England indført Guldpen med Diamantspids. Revisor var Matthiesen, tidligere Insurgent-Officer og ivrig Slesvigholstener, men han havde til første Assistent en lige saa ivrig, dansksindet Mand, Lieutenant Dreyer, tidligere Styrmand i Koffardifart. Han havde før Krigen faret som 1ste Styrmand med et meget stort amerikansk Skib paa Amerikas Kyster. Captainens Frue og Svigerinde vare med, men der skete Havari og Forholdene medførte, at Damerne og den største Del af Besætningen maatte sendes hjem over Land, medens Captainen og Resten af Besætningen maatte blive ved Skibet. Dreyer maatte derfor lede Hjemreisen, som blev yderst besværlig og farefuld, til Dels gennem Urskov, hvor de maatte

kæmpe med Indianere, men Dreyer slog sig igjennem og fik hele sit Selskab levende frem. Han havde i den Anledning faaet Takkeskrivelser fra Rhederiet og flere andre og var næsten forlovet med den unge Dame. Men da han naaede Civilisationen igjen, saa han i en Avis Danmarks Opraab 1848 om Frivillige til at forsvare Fædrelandet. Han forlod da strax det Hele og reiste hurtigst muligt hjem for at melde sig som Frivillig. Antaget under Artilleriet avancerede han til Lieutenant og fik under Krigen Dannebrogskorset. Efter Freden afskedigedes han fra Hæren med særlig kongelig Tilladelse til vedblivende at bære Uniformen, og den bar han ogsaa til Stadighed i Flensborg, hvor han blev ansat ved Jernbanen og senere i Aarhus, hvor han blev Hovedrevisor for alle de jydsk-fyenske Jernbaner. Men længe efter den første slesvigske Krig kom der en vigtig General til Aarhus, og denne sendte med en Officer Bud til Dreyer, at han var uberettiget til at gaa i Uniform. Saa anmodede Dreyer Generalen om Audients, mødte dertil i fuld Uniform med Sølvkorset paa og forelagde Generalen den kongelige Skrivelse. Saa havde Generalen ikke mere at bemærke, men derefter bar Dreyer ikke Uniformen mere.

Dreyer endte som Overrevisor i Kjøbenhavn for samtlige danske Statsbaner og blev i denne Stilling Ridder af Dannebrog. Han var gift med en Søster til Læge Schmiegelow i Aarhus og havde en eneste Datter.

Ingen, som kun kendte Dreyer fra hans Revisor-tid, vilde ane, at han havde havt en saa bevæget Fortid. Som Revisor var han ualmindelig nøjeregnende og pertentlig. Saaledes maatte Assistenterne

ikke skrive »Herr« i Adresser og lign., der skulde skrives »Hr.«

Leder af Maskinafdelingen var først James Hall, Søn af Maskinmester Hall i Newcastle o. T. Det var en ung Mand, som ikke tog sig ret meget af Sagerne, han mødte kun en Gang af og til i Værkstedet og saa da mest efter om Drejebænkene vare vel pudsede. Han gik snart derfra og blev erstattet af Lokomotivfører, tidligere Maskinarbejder Robert Constantine, en praktisk uddannet Mand med stor Erfaring og ualmindelig Dygtighed. Han forblev der som Maskinmester længe efter at Banen var overgaaet til tysk Drift og trak sig først tilbage i høj Alder og med nogen Formue.

Robert Constantine var maaske den første, men ialfald en af de første, som indførte en forbedret Hønsrace her til Landet. Han fik fra England en Stamme prægtige Cochinkineserhøns af en vældig Størrelse, gule af Farve og meget smukke. Disse store Høns vakte megen Opsigt. Han forærede et Antal Rugeæg af dem til min Fader, Stationsforvalter Rambusch i Klosterkrug, og denne fik Kyllinger af alle Æggene, udrugede af en almindelig Høne. Kyllingerne voxede sig ualmindeligt store, endog for Cochinkinesere, og de vakte den Gang (1860) enorm Forbauselse baade blandt Bøboerne i Omegnen og fra Passagererne fra de 2 Tog, som da stege om paa Stationen. Disse Høns lagde som bekendt lysebrune Æg, og et af disse blev medtaget til Latinskolen i Slesvig af en af R.s Sønner for at forevises. Men vedkommende Klasselærer, Blichert, erklærede at det slet ikke var Hønsæg og betydede Drengen, at han ikke vilde høre mere

af hans Løgne. Man tænke sig, at dette Nummer af en Lærer dog senere blev Rektor i Danmark.

Efterkommere af disse Høns blev senere førte med til Langaa og gjorde ligeledes Lykke der, saa Rugeæg af dem vare stærkt søgte. Men senere kom der jo



Robert Constantine,
Maskinmester i Flensborg 1890.

mange andre store Hønsracer frem, som til Dels vare bedre end Cochinkineserne, saa at disse efterhaanden gik af Mode.

De her opgivne Overordnede vare sikkert ret vel lønnede, og det samme gælder de indførte engelske Lokomotivførere og enkelte engelske Haandværkere. Ellers havde man overhovedet ikke kunnet faa dem. Lignende Forhold fandtes andre Steder. Paa den

første tyske Jernbane var den engelske Lokomotivfører den højst lønnede af alle Ansatte.

Men for alle de andre vare Lønningerne urimeligt smaa. Stationsforvalterne paa 1. Klasse Stationer, Flensborg, Rendsburg og Tønning fik 63 Rdlr. eller 126 Kr. pr. 4 Uger, de paa Stationer af 2. Klasse, Orstedt, Husum, Friedrichstadt og Klosterkrøg 40 Rdlr. eller 80 Kroner og alle de andre 3. Klasse 1 Rdlr. = 2 Kroner pr. Dag. Lønningerne betaltes hver fjerde Uge, saa at der blev 13 Maaneder i et Aar. Hertil kom for alle en ganske lille og yderst tarvelig Frihølig paa Stationen. Entré, 2 Værelser, Køkken og et Loftskammer.

Oprindelig havde der været udarbejdet et meget rigeligere Lønregulativ, saa at Lønningerne mere nærmede sig de tilsvarende engelske. Men som det ofte gaaer, var Frænde her værst mod Frænde. Driftsfirmaet Peto Brassey & Betts havde under sine mange Forhandlinger med Regeringen om Bygning og Drift af denne og de andre danske Jernbaner engageret den for sin Jernbaneagitation da bekendte Dr. Poulsen (senere Justitsraad) til sin Agent for Danmark. Denne fik Lønningsreglementet til Erklæring og udtalte derom, at alle de foreslaaede Lønsatser vare meget for høje og burde nedsættes betydeligt. Han fremkom med et Udkast til Lønningsbestemmelser med de Satser, som blev gældende i lang Tid baade for Slesvig og for Jylland-Fyen. Imod hans Forslag havde Englænderne selvfølgelig intet at indvende, og det skyldes saaledes ham, at Lønningerne bleve saa smaa. Poulsen var derfor ikke velseet af de Ansatte, særligt da han udmærket forstod at mele sin egen Kage og skaffe sine Protegéer Ansættelse. Senere som Justitsraad beplan-

tede han en større Lyngvejendom ved Sveibæk, til Dels med mange sjeldnere Skovtræer. Da var han en rig Mand.

Hans alene er altsaa Skylden for at Lønningerne ved Jernbanerne i Slesvig og Jylland-Fyen bleve sat alt for lavt og vare langt under hvad de indførte engelske Ansatte fik i lignende Stillinger. En engelsk Vognsmører i Rendsburg fik f. Ex. 9 Rdlr. om Ugen, medens den første Stationsassistent kun fik 7. Forskellen blev først ophævet, efter at Staten i 1867 overtog Driften af de jydske-fyenske Baner, men de lave Lønninger i det Hele holdt sig endnu meget længere, og foruden det pekuniære Tab bevirkede den tarvelige Lønning, at Jernbanens Ansatte i den almindelige Opfattelse bleve regnede omtrent som Droschekudske eller Omnibus-Konduktører. Jernbanerne vare i det Hele den Gang ukendte og Folks Begreber derom ganske forvirrede, og Tjenesten ansaaes for noget meget underordnet, da den lønnedes saa slet. At der var mere Fare, Ansvar og Arbejde ved Jernbanetjenesten end f. Ex. ved Told- og Post-Tjenesten faldt aldrig nogen ind.

Af de øvrige ved Banens Aabning Ansatte vare Stationsforvalterne følgende:

I Flensborg, Bladt, dansk og tidligere Maler, den første. Han havde været en Tid i England, sendt derover for at lære Jernbanetjenesten, men han forblev kun kort Tid i Flensborg, da Kassen var ham for vanskelig.

I Skovkro var Hansen, tidligere Landmand, senere paa Fyen Fader til den senere Trafikbestyrer Conferencesraad Hansen og til Lokomotivmester Hansen i Struer, i Tarp Forvalter Schmidt, hidtil Urmager,

senere Stationsforstander i Hinnerup, Sollerup Cand. philos Diechmann, senere paa Fyen, i Øster Orstedt Jasker, før Sømand, i Holm Lütgens, i Ellingstedt Mohr, tidligere Underofficer, i Klosterkrug Marolly før Supercargo og senere Stationsforvalter i Slesvig By, derefter Driftsinspektør paa Fyen og tilsidst Stationsforstander i Randers. I Owschlag en Møller, i Duvenstedt Rambusch exam. jur. og før Landmand, i Rendsburg A. J. Møller, som før er omtalt. I Husum var, Turretin før Landmaaler og senere Stationsforstander i Strib, i Friedrichstadt Graae, Landmand, senere i Hinnerup og Viborg og derefter atter Landmand paa Samsø, i Harblek en Johansen og i Tønning Lindenburg.

Togbetjeningen bestod af en Overkonduktør, som altid skulde køre i forreste Bremsevogn, og en Underkonduktør, som kørte i bageste Bremse. Togførere vare Staats, Klixhüll og Bleshøj, tidligere Underofficerer, og Nybye, tidligere Handelsbetjent. Senere kom Mohr fra Ellingstedt til, da denne Station blev nedlagt. Konduktører vare Hørlyck, Jensen og flere, deriblandt F. Møller, som dog snart blev Assistent i Driftsbestyrerens Kontor, derefter Stationsforvalter i Flensborg efter Bladt og senere Trafikinspektør og Trafikchef i Aarhus.

Der blev efterhaanden antaget en Del ganske unge Mennesker som Elever paa Stationerne. Af disse skal nævnes R. Hansen, Conrau, G. Graae, Rosendahl, Boserup, Jacoblinus Olsen (død som Trafikinspektør paa sydfyenske Jernbane), og de bleve alle dygtige Jernbanemænd, som senere fik ret høje Stillingen ved de danske Jernbaner.

Under Baneingenieuren var der flere Overbanemestre, deraf Englænderne Done og Pickering, en Dansk, tidligere Sømand, Sørensen og en Tysker Hamdorf. Sørensen døde, Done blev afskediget for Drik, idet han en Gang standsede et Tog ved at ligge helt beruset paa Skinnerne, men derefter var han i England nogle Aar og kom i 1862 som Overbanemester til Aarhus-Randers Banen. Da var han fuldstændig Totalafholdsmand og holdt sig saadan i mange Aar. Han var da en udmærket dygtig Overbanemester og udførte blandt andet det Kunststykke at omlægge alle Sporene paa Langaa Station i en eneste Sommernat. Da han trak sig tilbage, vist først i 80'erne, havde han sparet sig en lille Formue sammen.

Pickering kom ogsaa til Jylland til Langaa-Viborgbanen.

Lokomotivførerne vare i Begyndelsen alle Englændere. Foruden Constantine, som kun kørte en kort Tid og derefter blev Maskinmester, var der W. Bailey, J. Wilton og R. Manthorpe, som senere alle kom til Jylland, og E. Wright, som kom til Fyen. Endvidere en Mitchell og flere andre, hvis Navne ikke erindres, da de kun kørte der en kort Tid. En af dem boede i Rendsburg og da den første Vinter blev meget kold, savnede han Brændsel i Hjemmet. Han havde set en Mængde Tørv henstaaende i Stakke tæt ved Banen et Stykke uden for Rendsburg, og en Aften tog han sin Maskine og en tom Vogn efter Togtid og kørte ud dermed og hentede sig et godt Læs Tørv. Men Ejeren af Tørvene, en Gaardmand, meldte Sagen til Herredsfogden, og Lokomotivføreren maatte skynde sig at forsvinde ad den Gang sædvanlige Vej via Tønning, med de engelske Dampskibe til England.

Den før nævnte Mitchell saa en Dag fra Maskinen paa Vejen nordpaa en stor Dukke, der af Beboerne var opstillet ved Banens Hegn. Den forestillede en Soldat og kunde ved Vindens Hjælp svinge med Armene. Paa Tilbagevejen standsede han Toget, tog Dukken og anbragte den foran paa Lokomotivet, hvor den svingede med Armene lige til Rendsburg. Der stod imidlertid Mr. Louth paa Perronen. Han var samme Dag kommet med det holstenske Tog sydfra efter at have været i England, og han skulde strax have at vide, hvor den Dukke var kommet fra, hvorefter han med det samme gav Mitchell sin Afsked. Et Par Aar senere kom denne dog tilbage, blev først Maskinarbejder i Værkstedet og senere Lokomotivfører paany.

Fyrbøderne vare dels danske, dels tyske Folk. En Dansk, Nikolaj Johansen, havde kørt en kort Tid paa Kjøbenhavn-Roskilde Banen, senere blev han Lokomotivfører i Jylland og tilsidst Lokomotivformand i Langaa. Hans Sønner og Sønnesønner bleve Lokomotivførere ved de danske Statsbaner. Tyske Fyrbødere vare bl. a. H. Muhl og Jasker, den sidste en Broder til Stationsforvalteren i O. Orstedt. Senere kom en Nordmand Gabriel Hinné til, om hvem der vil blive meddelt mere under Jylland.

Der var 6 Portører og en Overportør paa Rendsburg og Flensborg Stationer. De fik Uniform, Overportøren 2 Kr. om Dagen, Portøreren 4 fl 8 Sk. = 1 Kr. 50 Øre. Men den almindelige Løn for Arbejdsmænd var den Gang 5 fl = 1 Kr. 66 Ø. og det endog for det sværeste Arbejde som f. Ex. at bære Skinner iland fra et Skib.

Overportør i Rendsburg var C. Hall, en Brodersøn

til Ministeren. Han havde en meget vxlende Skæbne, hvorom mere senere.

De andre større Stationer, Klosterkrug, Orstedt, Husum o. s. v. havde 2 à 3 Portører hver.

Paa Endestationerne havdes en Rangerhest til Flytning af Vogne paa Pladsen. Paa Mellestationerne skete dette ved Haandkraft, men Vognene vare jo ikke saa tunge, som de senere blev.

JYLLAND, FYEN.

De første Jernbaner i Jylland og Fyen. Bygning og Aabning af den første Strækning.

DE første Jernbaneanlæg i Jylland-Fyen var den jydsk Tverbane, og første Sektion heraf var Strækningen Aarhus Langaa Randers. Anlægget besørgedes ligesom i Slesvig af Peto, Brassey & Betts, et paa den Tid i England meget anset Firma.

Peto var oprindelig Banearbejder og Jordentrepreneur i det smaa, gamle Engländerne af mit Bekendtskab havde kendt ham fra den Tid, da han selv stod for Arbejdet med Hjulbøren. Hans Virksomhed blev dog hurtigt større, idet den enorme første Jernbanebygning i England den Gang fik Brug for enhver, der havde nogen Erfaring i saadanne Arbejder, men navnlig steg hans Renommé derved, at han under Krimkrigen paatog sig Bygningen af en Jernbane for den engelske Hær fra Balaklawa (Havnestad) til Sebastopol, under den sidstes Belejring. Han udførte Arbejdet fabelagtigt hurtigt og saa godt, at han blev adlet derfor, og her kendte vi ham derfor kun som Sir Morton Peto.

Den Gang var han allerede i Compagni med Brassey, som var Kjøbmand og kunde disponere over de betydelige Midler, som behøvedes til saadanne større

Anlæg. Den tredie Compagnon, Betts, var Tømrermester, han kom oftere herover for at inspicere og generede sig da ikke for at bruge en Øxe selv. Han var udmærket til at eftersee Alting.

Foruden de mange Jernbaneanlæg overalt i Verden havde Firmaet oprettet en Maskinfabrik i Birkenhead, kaldet Canada works, fordi de første Arbejder deri vare til en stor Stambane i Canada. Blandt andet byggedes der en stor Jernbanebro til St. Lorenzfloden og denne blev Forbilledet til den første Langaabro over Gudenaen, som dog var meget mindre. Til den jydsk Jernbane kom alle Jernbroer, Vandbeholdere og Drejeskiver samt de første 20 Lokomotiver fra Canada works, hvis Leder og Lokomotivkonstruktør hed Harrison. Der kom iøvrigt allerede 1859 to Lokomotiver fra Canada works til den sydslesvigske Jernbane, og disse vare de første der, som havde Glasruder (runde) i Forskærmen samt store Dæksler bag paa Gliderkasserne.

For de jydsk Jernbaneanlæg var Departementchef i Indenrigsministeriet Conferentsraad Larsen kongelig Commissarius, og det tekniske Tilsyn førtes af Ingenieurkaptajn N. Holst, som havde Lieutenanterne Møller og Dyhr til Hjælp.

Den engelske Anlægs Overingenieur var W. Rowan, Distriktsingenieurere vare Scott, F. Rowan, Walkden, Müller (dansk), Brehm, Worsam og flere.

Der var desuden en Mængde Underentreprenører, baade engelske, tyske og enkelte danske.

Arbejdet ved et saadant Anlæg gik den Gang noget anderledes for sig end i Nutiden. Gravemaskiner, som nu møde overalt hvor Jord skal flyttes, vare endnu ikke opfundne, og de smaa smalsporede Loko-

motiver havde man ej heller. Man begyndte Arbejdet paa den fra Fortiden kendte Maade med Arbejdere, Trillebøre og Trillefjæl. Det var utrolige Mængder af Trillefjæl der gik med, efter Afslutning havdes der store Stabler, til Dels kassable, til Salg. Der gik forholdsvis mange flere Arbejdere til end man nu behøver. Efterhaanden som det ny Banelegeme blev jevnt nok og bredt nok, blev der lagt Spor, og Transporten fortsattes derefter med Heste og Tipvogne. Disse havde almindelig Sporvidde og tog en ret stor Last, vist ca. 5 Tons. De fordrede derfor en bedre Vej end Nutidens smaa, smalsporede Vogne med 1 Ton Last. Hestene for disse ældre Tipvogne vare i Reglen udmærket tilkørte, saa at de ved Tilraab fra Kusken, som altid gik ved Siden, sprang ud fra Sporet i et Nu, saa Vognen kunde løbe frit forbi dem. Der brugtes ogsaa en Mængde Heste og Vogne, som leveredes af Firmaet, og dette havde forholdsvis store Reparationsværksteder byggede af Træ og med baade Beslagsmedier og Træværksteder, saa at der besloges Heste, repareredes Tipvogne og baade repareredes og forfærdigedes Hjulbøre i Mængder. Der blev især anvendt megen Omhu for at faa Hjulbørene lette og stærke, Hjulet skulde løbe næsten saa akkurat og let som et Cyklehjul nu, Stellet var af Asketræ og Kassen (Brædderne) af tørt Poppeltræ, fordi dette Træ er det letteste og stærkeste til saadant Brug. Det var jo af Betydning, at Trillearbejdet gik saa let som muligt.

I Aarhus var der et saadant stort Værksted paa Pladsen mellem den nuværende Ryesgade og Fredensgade. Der var nemlig den Gang ikke et Hus mellem Banegaarden, Frichs Fabrik og Bispeboligen. Den sidste tilhørte Herredsfoged Willemoes. Hele Pladsen

var fyldt af Stalde, Værksteder og defekte Materialier, alt under Ingenieur Scotts Ledelse. Han havde saa mange Heste, at der var ansat en dansk Staldmester, Jessen, alene for at føre Tilsyn med dem, deres Stalde og Fodring. Pladsen hed endnu længe efter Banens Aabning altid »Scotts Plads«.

Det var et livligt Skue at see den Mængde Arbejdere, hver med sin Hjulbør, ved en stor Udgravning. De gik lige efter hinanden i lange Rækker, 30 eller flere, og fulgtes selvfølgelig bestemt. I en ellers stille Egn gav det ofte mere Liv end ønskeligt og det var ofte vanskeligt at faa Logis o. s. v. til de mange Mennesker. Paa større Steder var der særlige Marketendere, Hus til dem byggede Anlægsfirmaet af Træ, saaledes paa »Trekanten« ved Langaa, hvor der nu er Planteskole. Andre Steder maatte Arbejderne selv skaffe sig baade Logis og Kost, som de bedst kunde, hos Befolkningen. Arbejderne vare for en stor Del svenske og tyske, særligt var der til de mange Broer og Stenkister en hel Del tyske Stenhuggere, i Reglen pæne Mennesker, som om Aftenen udmærkede sig ved deres smukke Sang. De danske Arbejdere foretrak Tyskerne for Svenskerne den Gang, som Kammerater. En Dansk forklarede mig Grunden efter hans Mening saaledes: Ser De, naar jeg forlanger f. Ex. 4 Rdlr. for et Arbejde af Entreprenuren og han ikke vil give det, men spørger en tysk Kammerat, om han ikke vil gjøre det billigere, saa svarer denne: Nai wenn min Kamerad her har verlangt 4 Rdlr., so kann jai ikke gjøre det for mindre, men hører en Svensker derom, saa gaaer han til Entreprenuren og siger: Om Herran vil gifve mig 3 Rd., saa faaer jag take Arbetet. Dette maa nu staa for Mandens Regning,

men noget var der vist om det, da man oftere hørte lignende.

Det var jo længe før Normalbetalingen o. s. v. blev opfundet.

Efter langvarige Forhandlinger i Rigsdagen, hvor der bl. a. havde været stor Strid om, hvorvidt Aarhus eller Viborg skulde være Hovedstation for Jernbane-driften, bl. a. kæmpede Tscherning for Viborg, blev Loven endelig færdig den 13de Marts 1861 og allerede den 18de s. M. blev Kontrakt om Anlægget afsluttet med Peto, Brassey & Betts. Derefter skulde følgende Strækninger aabnes for Driften saaledes:

Aarhus Langaa Randers før	$\frac{1}{7}$	62
Langaa Viborg	»	$\frac{1}{7}$ 63
Viborg, Skive, Struer	»	$\frac{1}{7}$ 64
Struer, Holstebro	»	$\frac{1}{3}$ 65

o. s. v. Den første Strækning blev dog først aabnet den 3. September 1862, men der fremkom paa den ogsaa ret uforudsete Vanskeligheder flere Steder, idet Terrainet vedblev at synke, eftersom Fyld paakørtes. Særligt slemme Steder vare ved Lerberg, hvor Mosen ved Siderne skød op lige saa hurtigt som den paa-fyldte Jord sank ned, og i Mølleengen ved Aarhus, hvor Grunden sank over 15 Fod og der maatte en stor Pilotering til for at kunne bygge Broen ved Fiskerhuset.

Allerede den 13de April blev der averteret i lokale Blade om Tilbud paa en Mængde Byggearbejder, Stationer og lignende. Den 8de Juni 1861 kom Kong Frederik den 7de til Aarhus, og da havde den engelske Anlægsingenieur Scott ladet bygge en meget stor og pragtfuld Æresport ved Mindebro med Ordet »Welcome«, til Kongen at passere.

Porten var beklædt med Grønt og Blomster. Aarhus Stationsbygning samt de fleste andre Bygninger paa Stationspladsen vare under Tag den 12te September og bleve saa godt som færdige til 1ste Oktober.

Der kom en meget lang og streng Vinter, hvilken sinkede Arbejderne en Del, særlig faldt der en Mængde Sne.

Omkring den 1ste April 1862 ankom det første Lokomotiv fra Flensborg for at køre Grustogene paa Banen. Det var den 3-koblede Maskine Nr. 8, som er beskrevet tidligere. Da den ankom, var Fiskerhusbroen ikke færdig, og man lod derfor Maskinen med sin Tender trække ad Landevejen til Mundelstrup, hvor den først kom paa Spor og strax efter begyndte sin Gruskørsel, nemlig midt i April. Transporten gennem Gaderne i Aarhus og senere paa Landeveien vakte selvfølgelig stor Opmærksomhed og havde en Mængde Tilskuere. Der blev brugt 32 Heste til at trække den Maskine.

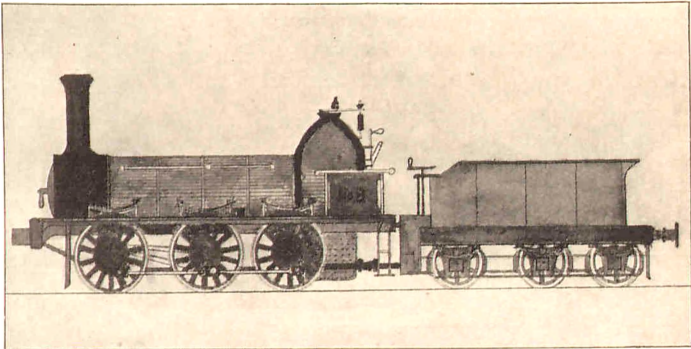
Lokomotivføreren var Robert Manthorpe, en Engländer som havde kørt som Fører paa den sydslesvigske Jernbane. Han kørte Ballast over hele Jylland med den Maskine lige til 1873.

Den 29de Juni 1867 kørte denne Maskine det første gennemkørende Prøvetog over hele Strækningen fra Aarhus til Randers og tilbage. Der blev gjort Ophold ved alle Stationer og flere andre Steder, og Turen medtog $1\frac{3}{4}$ Time i hver Retning. Fra Randers medtoges en Del helt nye Jernbanevogne, byggede i »Hvide Mølle«, som vare læssede med Jernbanematerialier til Byggearbeidet.

Turen skyldtes iøvrigt et Væddemaal mellem en

dansk Godsejer og Rowan, idet den førstnævnte vilde hævde, at han kunde køre hurtigere med sin egen Vogn ad Landeveien.

Den 27de Juni ankom S. S. »Agenoria« med de første 3 ny Toglokomotiver, Nr. 1, 2 og 3, Svingbroen til Aarhus Havn og en Del andre Materialier til Aarhus. Der medfulgte 4 engelske Montører til at samle Lokomotiverne.



Den gamle Grusmaskine.

Lokomotiverne kom i helt adskilt Stand, kun Kedel, Ramme og Cylindre vare samlede, Kedlerne selvfølgelig uden Beklædning. Alle Maskindele, Rør, Beklædning o. s. v. vare indpakkede i Trækasser. Der var altsaa et ret betydeligt Arbeide ved at samle det Hele, særligt for de første Maskiner, da der ingen som helst Kran til Løftning endnu den Gang fandtes i Værkstedet.

Saa snart Englænderne fik den første Maskine samlet, blev Malermester J. A. Lund fra Flensborg Værksted, som før er omtalt, hentet op til Aarhus

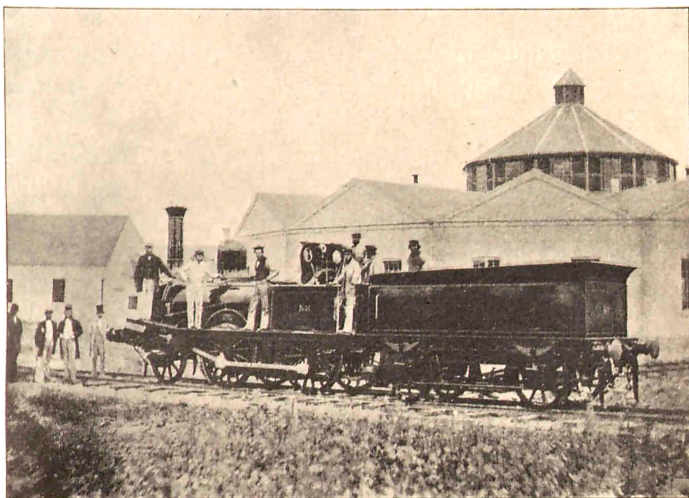
for at forestaa Maling og Lakering af Lokomotiver og Tendere. Beklædning og Tendere kom nemlig fra England kun graat overstrøgne og skulde altsaa behandles med Spartling o. s. v. lige fra Grunden. De første 3 Maskiner bleve dog færdige i god Tid til Prøvetogene i August, og Nr. 4, som ankom med et senere Skib, var færdig inden September.

Da Lund var færdig med de fire Lokomotiver, havde Englænderne faaet saadan Agtelse for hans Arbejde, at man engagerede ham til at være Værkfører for Malerværkstedet i »Hvide Mølle«, Randers, (senere Scandia), og der forestod han al Vognmaling og Lakering af alle de der nybyggede Vogne i adskillige Aar.

I August Maaned begyndte man at køre de officielle Prøvetog paa den ny Bane med de ny »Canada« Persontogslokomotiver og de i »Hvide Mølle« nybyggede Person- og Godsvogne. Banen var i det Hele færdig og i god Stand, særligt laa Sporet godt. Det var af 65 R Skinner, altsaa en Del sværere end det sydslesvigske Spor. Vandforsyningen var dog noget mangelfuld, idet Vandtaarnet i Hinnerup endnu ikke var færdigt. I Langaa kunde kun faaes Vand paa et Sidespor ved Remisen, og den regelmæssige Forsyning maatte derfor ske i Aarhus, Randers samt ved en interimistisk anbragt Træ-Cisterne ved en Aa mellem Hinnerup og Mundelstrup, altsaa paa fri Bane.

Til Prøvekørslerne kom der en ung Lokomotivfører fra Flensborg, en Nordmand ved Navn Gabriel Hinné, men han havde Uheld. Han kørte en Dag et Tog med mange Vogne og et stort Selskab af Jernbaneautoriteter, deriblandt hele Kontrollen, fra Aarhus til Randers, og det gik godt. Men paa Tilbage-

veien fik han andre Vogne, lige fra Fabriken, og disse havde ikke kørt før, hvorfor de gik meget tungere end de andre, saa at Maskinen brugte langt mere Vand. Dette lagde Gabriel, som han altid kaldtes, ikke tilstrækkelig Vægt paa, og han kørte derfor uden at holde forbi Vandbeholderen ved Langaa. Han blev



Canada Lokomotiv Nr. 1

(Foran Maskinen: Driftsinspektør F. Møller, Driftsbestyrer Louth og Stationsforvalter Conran).

tillige noget vildført derved, at Vandet i Canada Maskinerne altid løftede sig flere Tommer i Vandstandsglasset, naar Maskinen maatte trække stærkt. Dette havde han ikke oplevet før, da hele hans Uddannelse var sket paa Tank Maskinerne i Slesvig, og disse hverken løftede Vandet eller rev det med under nogen Kørsel. Da Toget saa naaede Toppen af Brabrand Bakke, og Gabriel derfor lukkede af for Dampen,

sank Vandet i Glasset med det samme saa meget, at det aldeles ikke var til at see. Han satte begge Pumper til, men de gav ikke Vand, fordi Tenderen var tom, og snart efter smeltede Blypropperne, og Ilden slukkedes, saa at Toget blev liggende i Nærheden af Brabrand Station og maatte tilkalde Hjælp. Men saadan var længe om at komme til Veie, og Resultatet blev, at hele det høie Selskab fra Toget maatte spadserere til Aarhus, over en Mil, hvilket ikke var behageligt i det ny og løse Grus og ogsaa blev oplaget meget unaadigt.

Kontrollen forlangte i den Anledning Lokomotivføreren G. Hinné øieblikkeligt afskediget, og tillige blev Kedeltrykket i Lokomotivkedlerne beordret nedsat fra 110 Ø pr. \square Tomme til 100 Ø . Det sidste var en beklagelig Feil.

Gabriel Hinné kom tilbage til Flensborg, og i Stedet kom en af de ældste og dygtigste engelske Lokomotivførere, William Bailey, til Jylland. Med ham forefaldt der ingen Uheld, hverken med Prøvetog eller andre Tog, og man vil senere faa mere at vide om ham.

Strækningen Aarhus—Langaa—Randers var færdig til at kunne aabnes sidst i August, men man ønskede meget, at Kong Frederik VII selv vilde komme til Aabningshøitideligheden, og dette lovede Kongen, men han var forhindret i at komme til Jylland før den 2den September; og den høitidelige Aabningsdag blev derfor fastsat til den 3die September 1862. Kongen kom til Aarhus med sit Dampskib »Slesvig«. Sir Morton Peto var ankommen den 1ste September paa sin egen prægtige Dampyacht »The Norsemann«.

Der var til en Frokost, som Sir Morton Peto

havde indbudt Kongen og hele det øvrige Selskab til, i Langaa opreist et vældigt Telt paa Trekanten, som den Plads den Gang kaldtes, hvor der senere i mange Aar har været stor Planteskole for Statsbanerne. Teltet sagdes at være 150 Alen i Diameter, og Teltmasten i Midten var 40 Alen høi. Teltets Omfang var 480 Alen, og det paastodes at kunne rumme 2500 Personer. Der var dog kun noget over 200 til Frokost, men ogsaa meget rigelig Plads. Det store Telt blæste imidlertid om i en stærk Storm den 2den September, saa der blev stor Travlhed med at faa det rejst og fastgjort igjen, hvilket besørgetes i Natten mellem den 2den og 3die af Ingenieur Sigvald Müller med Hjælp af Søfolk fra Petos Yacht. Alt var derefter i bedste Orden den 3die.

Aabningstoget afgik fra Aarhus Kl. 10 Fm. Byen var flagsmykket, Sir Morton Petos Yacht saa vel som Ingenieur Scotts mindre dito, en Slup, vare behængte med Flag fra øverst til nederst og afgav Kanonsalut, da Kongen passerede; Lokomotiv og Vogne vare pyntede med Guirlander og Flag, og langs med Banen var der anbragt Dannebrogflag samt flere Steder Æresporte. Toget standsede ved alle Stationer og hvert Stoppested gik Kongen og Grevinden ud for at modtage Hyldest fra Befolkningen og samtale med dennes Repræsentanter.

Det første længere Ophold var i Langaa til Frokosten. Ginderup fra Kjøbenhavn besørgete denne, dog var der med Sir Mortons Yacht tillige ankommet fra England en Mængde fine Drivhusfrugter af den mest udsøgte Kvalitet, deriblandt Druer, Ananas, Fersken o. s. v. Menuen var saaledes:

Østers naturel, Caviar, Sardiner
 Rhinlax, hollandsk Sild
 Indbagt Bayonneskinke
 Hummer i Mayonnaise
 Leverpostei med Trøfler
 Champfroid af Kylling med Champignons
 Salmis af Fuglevildt
 Compots, Frugt
 Kage, Dessert.

Hertil:

Chateau Leoville, Hochheimer,
 Oporto, Madeira, Crement,
 Cliquot, Kaffe.

Det gik meget muntert til ved Frokosten. Kongen havde Kammerherreinde Dahl tilbords og Grevinden Sir Morton Peto.

Fra Langaa kørtes til Randers, hvor der var en sen Middag, men denne afholdtes i Klubbens Lokale, hvor der kun var Plads til 110 Personer. En Del af Selskabet fra Langaa kunde derfor ikke komme med, men maatte sørge for sig selv, indtil Returtoget afgik tilbage til Aarhus.

Driftsbestyreren Mr. Louth fra Flensburg samt en Del af de engelske Ansatte vare selvfølgelig med hele Tiden.

Dagen efter, den 4de September, begyndte den regelmæssige Drift for Publikum. Der gik to Tog pr. Dag i hver Retning saaledes:

fra Randers Kl. 7¹/₂ Fm. og 3¹/₂ Em.
 - Aarhus - 10 - - 6 -

hvilke vare tilstrækkelige i den første Tid.

Saa snart Gruskørslen paa Aarhus—Randers Banen var endt, gik Manthorpe med sin gamle Maskine ud

paa Langaa—Viborg Banen, derefter paa Skive—Struer—Holstebro, derefter paa Sydbanen og tilsidst paa Randers-Aalborg Banen. Denne Maskine blev saaledes godt kendt over en stor Del af Jylland, og dens Ankomst blev hilst med stor Glæde af Befolkningen, som det første Tegn paa at Jernbanedriften nærmede sig den Egn. Der var ogsaa altid mange Begæringer om Tilladelse til at køre en Tur paa den Maskine, hvilket betragtedes som en Oplevelse. Efterhaanden blev dog denne Passagertrafik for stærk, saa at der udkom et Forbud derimod. Men Lokomotivføreren skal dog have haft en vis Biindtægt deraf.

Randers—Aalborg Banen var det sidste Stykke, som Peto Brassey & Betts havde i Entreprise. Maskinen blev derefter godt repareret i Aarhus Jernbaneværksted og sendt tilbage til England. Skade at den ikke blev opbevaret her i Landet. Den var den første i Jylland og i mange Aar den eneste med *indvendige* Cylindre, som havde kørt der.

Ved Aarhus—Langaa—Randers Banens Aabning var der dannet et saakaldet »Dansk Jernbane Driftsselskab«, som skulde besørge Driften. Man ønskede ikke en Gjentagelse af det engelske Driftsselskab fra Sydslesvig. Regeringen havde forlangt, at Selskabets Bestyrelse til Dels skulde være dansk og have Sæde i Danmark. Men der var ingen Rift om Aktierne, og den overveiende Del af dem forblev hos Peto, Brassey & Betts, som derfor beholdt en stor Indflydelse, saa at deres Repræsentant, Justitsraad Poulsen, ogsaa i dette Driftsselskab var en saare mægtig Mand. Der blev dog valgt baade Bestyrelse og Repræsentantskab, i den første sad Mr. W. Rowan og et Par Danske, medens det sidste alene bestod af Danske med For-

mand Mads Pagh Bruun til Jægergaarden i Aarhus, som tillige i mange Aar var Formand i Landstinget.

Alle Blanketter, Formularer, Billetter, Tjenestereglement o. s. v. bleve straks trykte paa Dansk.

Personalet i den første Tid.

Overdriftsbestyrer for det danske Driftsselskab blev Mr. John L. Louth fra Flensborg, som altsaa blev Driftens Leder saavel i Slæsvig som i Jylland—Fyen. Han forblev dog boende i Flensborg, og dette var vistnok Grunden til, at han blev afløst i Jylland—Fyen i 1866 af en anden Englænder, Trevithick.

Som Stedfortræder og Sekretair for Lonth ansattes Christian Larsen i Aarhus. Han var Søn af Conferentsraad Larsen i Indenrigsministeriet, havde været ansat under Postvæsenet i Altona og kom derfra til Jernbanerne i Jylland. Han var en meget dannet og kundskabsrig Mand og fungerede som Sekretair for Driftsbestyreren ogsaa i nogen Tid efter Statens Overtagelse af Driften, derefter var han en Tid Stationsforstander i Horsens og kom derfra til de lollandfalsterske Jernbaner som Driftsbestyrer. I denne Stilling forblev han, til han naaede en meget høj Alder og døde faa Aar efter sin Afgang derfra i 1915.

Til Ledelse af den daglige Driftstjeneste blev F. Møller ansat som Driftsinspektør. Han er tidligere omtalt under den sydslesvigske Jernbane, sidst som Stationsforstander i Flensborg. Da Louth gav ham sin Ansættelse til Jylland og bad ham snarest reise derop, for at forberede alt til Driften, spurgte Møller om en Instrux. Hertil svarede Louth de mindeværdige Ord: »Instructions? I can only say do your best.«

Det var noget andet end Nutidens Tankegang, hvor den øverste Ledelse ikke kan faa nok af Instruxer, selv til de lavere Bestillinger. Møller gjorde sikkert ogsaa altid sit bedste i mange Aar og arbejdede ivrigt og flittigt. Blandt andet besørgede han i flere Aar



J. S. Louth

Den første Driftsbestyrer i Slesvig og Jylland—Fyen 1866.

personlig hele Vognfordelingen og havde til Brug derved indrettet sig et Tavlebrædt med alle Stationernes Navne og tre Linier ud for hvert Navn. I Linierne var en for Vogne under Læsning, en for Vogne under Aflæsning og den tredie for disponible Vogne. Vognene markeredes med Naale med Hoveder af forskellig Farve efter Vognenes Type, og han havde derved et fortrinligt Overblik over hele Vognparkens Stand.

Tredive Aar senere kom en lignende Idé fra Amerika hertil angaaende Lokomotivernes Stationering. Den blev forbedret noget, saa at man i Stedet for Naale brugte Træknapper, paa hvis Hoveder Lokomotivets Nummer og Type angaves, og saadanne Tavler bruges endnu og ansees for næsten uundværlige.

Møller forstod ogsaa godt at anvende Extratog til Ophjælpning af den ret ringe Persontrafik. Allerede 1863 etablerede han Søndags Extratog for Turister fra Aarhus til Hinnerup og tilbage, og i 1865 kom der i længere Tid om Sommeren lignende Extratog mellem Viborg og Rindsholm. Jernbanen høstede derved almindelig Anerkendelse for Imødekommenhed.

Som Hovedkasserer blev R. Raae ansat; han forblev i Stillingen, til han naaede en høj Alder, og gik af som Etatsraad.

Hovedrevisor var Lieutenant Dreyer, som før er omtalt.

Baneingenieur blev Premierlieutenant af Ingenieurcorpset C. Bager, senere blev han Overbaneingenieur og efter en kort Tid at have været Driftsbestyrer paa den den Gang private Aarhus—Ryomgaard—Randers Bane kommitteret ved Direktionen, sidst i Kjøbenhavn.

Det første Aar af Driften skulde Banen iøvrigt vedligeholdes af Anlægsselskabet, og som Baneingenieur i den Tid fungerede Ingenieur Brehm, en født Badenser og en dygtig og meget elskværdig Mand.

Maskinvæsenet forestodes af Maskinmester Miles Constantine, en Broder til Robert Constantine i Flensborg. Miles C. var en dygtig og vel uddannet Mand, men havde ikke en saa grundig Jernbane-Erfaring som Broderen.

Under Maskinmesteren var ansat en Værkfører Thomas Potts, en ældre Englænder af en ganske ualmindelig Erfaring. Han havde omtrent oplevet og været med til alt, hvad der den Gang henhørte under



Miles Constantine
Den første Maskinmester i Aarhus 1863.

Maskinfaget, havde forfærdiget og passet alle mulige Maskiner, seilet som Maskinmester i Dampskibe, kørt som Lokomotivfører, bygget Spinde- og Vævemaskiner, Trykkeripresser og var bl. a. med til at bygge den første Convolutmaskine. Færdige Convolutter vare dog endnu i 1867 ikke almindelige her.

Englænderne vare den Gang i Reglen store Hem-

melighedskræmmere og vilde principielt intet lære fra sig. Nu vil man finde det komisk, at de i Flensborg vilde hemmeligholde Udregning af Hjulene til Gevindeskæring paa en Dreiebænk og Reguleringen af Gli-derne paa et Lokomotiv, men Potts var af en ganske anden Mening. Han var altid villig til at undervise



Værkfører Thomas Potts 1865.

andre, og jeg skylder ham megen Tak for en Mængde særdeles grundig og praktisk Underretning. Jeg kunde altid faa ren og god Besked af ham om alt, hvad der kunde forefalde af Maskinarbeide og dermed i Forbindelse værende Sager. Han var tillige behagelig i Omgang og anlagt for det humoristiske. Han holdt nok af et godt Glas med Maade og førte ofte paa Reiser en lille Flaske fin Cognac med, som han viligt delte med Venner. Undertiden tilbød han deraf

om Morgenen, og naar man svarede: »Nei tak, det er for tidligt!« sagde han altid: »Oh Mr. R. that is a mistake, a little drop in the morning is better than nothing all the day.« (Aa det er en Feiltagelse, en lille Draabe om Morgenen er bedre end intet hele Dagen.)

Paa Landstationerne holdt man den Gang stedse Nødtørftsrummene aflaaede udenfor Togtid; det fandt han barbarisk og sagde derom: »Bilder de sig ind, at nogen vil stjæle det, der er derinde.«

Men til at køre Lokomotiver egnede han sig ikke, fordi han absolut ikke kunde bedømme Farten og Bremseafstanden, saa at han ofte fik Toget til at løbe for langt.

Regnskabsfører under Maskinafdelingen var en tidligere Manufakturhandler Gundel fra Kjøbenhavn. Han forblev i Stillingen, indtil han i en høi Alder gik af. Til at begynde med var Lønnen 2 Kroner om Dagen.

Stationsforvalter i Aarhus blev G. Conrau, Gods-expediteur H. Boserup, Assistent Fønss, Billetteur Brøndsted.

De andre Stationer fik følgende Forvaltere: Knirsch i Brabrand, Prip i Mundelstrup, Graae i Hinnerup, Aabel i Hadsten, Nielsen i Laurberg, Rambusch i Langaa, A. J. Møller i Randers. Knirsch, Prip, Aabel og Nielsen havde ikke tidligere været Jernbanemænd.

Overkonduktør var C. Hall, Brodersøn af Ministeren, Konduktører Hansen og Nielsen.

Lokomotivførere vare Bailey og en Holstener Klüwer fra den sjællandske Jernbane. Men denne gik snart af og i Stedet kom J. Wilton fra Slesvig, en Englænder.

William Bailey, som afløste den fra Prøvetogene uheldige Gabriel Hinné, var født den 6te Oktober 1815 og havde som Dreng arbeidet i engelske Kulminer, først ved at køre med Ponyer og de smaa Kulvogne nede i Minegangene. Ofte skulde Vognene skubbes ind i Gange, som vare for smaa til Hesten. og Drengene vare for svage til selv at skubbe Vognene, da Sporet mest var opad. Drengen satte saa Benene mod Vognen, begge Arme om Hestens Hals og Skuldrene mod Hestens Bringe og fik saa Hesten til at gaa frem, skydende Dreng og Vogn foran sig saa langt den kunde komme. Hele Apparatet betragtedes som Hjælper for Kulbryderen.

Senere kom han selv til at bryde Kul og derfra til Arbeide ved Kulbaner over Jorden. Der var nemlig den Gang allerede mange længere Strækninger Jernbane i England, dog udelukkende til Transport af Kul, Jern og andre tunge Varer. Trækkekraften var Heste og Sporet fulgte med Terrainet, saa at det ideligt gik Bakke op og Bakke ned. Togene vare mest til 3 à 5 Heste, og den bageste Vogn var altid en flad, meget lav, tom Perronvogn. Naar Hestene fik Toget over Toppen af en Bakke, bleve de staaende ved Siden af Sporet, indtil Perronvognen naaede dem, saa sprang de alle op paa den og kørte saaledes, saa langt Toget kunde løbe af sig selv, ned ad Bakken og lidt op ad den næste Stigning, det var ofte længere Strækninger. Senere blev der brugt primitive Lokomotiver til dette Arbeide, adskillige Aar før Rainhill Prøverne 1829, hvorfra den egentlige Jernbandedrifts Begyndelse regnes.

William Bailey havde ogsaa arbeidet paa et saadant Lokomotiv, og det var derfor let for ham i en

ung Alder at komme i rigtig Jernbanetjeneste, først som Fyrbøder og senere som Lokomotivfører, og som saadan havde han kørt adskillige Aar, før han kom til Slesvig.

Han havde bl. a. ogsaa i sin Tid kørt med de Lokomotiver, som savnede Coulisser. Der var i Stedet kun een Excentrik paa hver Side, og denne sad løs paa Axelen, saaledes at den kunde dreies paa denne ca. $\frac{1}{2}$ Omgang, derefter medtoges den af en paa Axelen fastgjort Knast, som førte Excentriken videre rundt. Knastens Længde var afpasset saaledes, at den svarede til Glidervandringen, den ene Vei fremefter, den anden baglænds. Men der kunde altsaa ikke dannes variabel Expansion dermed. Ved Igangsætteren skiftedes Gliderne med Styrestangen og Haandkraft, og saa snart Maskinen bevægede sig, blev en Gaffelstang rykket ind, som da dannede Forbindelsen mellem Excentrik og Glider. Endnu i 1868 havde man denne Styring i mange Dampskibe, men de behøvede jo ikke variabel Expansion.

Før W. Bailey kom til Slesvig havde han i længere Tid kørt som Fører paa Eastern Countys Jernbane, hvorfra ogsaa baade Louth, Constantine og flere kom, hvor der allerede den Gang var en stor Trafik. Nu kaldes den Bane Great Eastern.

Den Gang indkom saaledes bl. a. hver Morgen 5 Viktualietog lige efter hinanden til London, nemlig et med Mælk, et med Fisk, et med Kjød, et med Grøntsager og et med blandede Varer. De kørtes som Ilgodstog og bleve alle fem indsatte paa eet Spor ved Læssevei, det første lige mod de faste Buffere, de andre lige tæt op til hinanden. Saa snart der var standset, maatte Fyrbøderen ned at smøre Skinner

og Hjul, og disse bragtes saa til at løbe rundt paa Stedet for at faa Kedlen pumpet fuld af Vand. De indkom nemlig næsten altid med lav Vandstand og havde kun Pumperne til at sætte Vand ind med. Disse dreves enten af Drivaxlen eller af Krydshovedet, og Maskinen maatte altsaa løbe rundt for at pumpe.

Eastern Countys Banen havde først i 50erne en stor Strike af sine Jernbanefolk, som varede et halvt Aar og endte med fuldstændigt Nederlag for de Ansatte. Under Striken hjalp man sig paa bedste Maade, og enhver, som tilbød sig som Lokomotivfører, blev prøvet, men der stod altid en Mand paa Endestationen for at opnotere Udfaldet, og han begyndte ved hvert Tog Dag ud Dag ind med det Spørgsmaal: »What makes your late?« Der kom nemlig aldrig noget Tog ind i rette Tid.

Man kunde altsaa neppe i 1862 finde nogen Lokomotivfører med mere Erfaring i al Jernbanedrift end W. Bailey, og det viste sig da ogsaa strax, at han var den rette Mand til at begynde Kørslen paa den ny Bane med de ny Maskiner. Han fremhævede for enhver ny Fyrhøder, som han fik til Uddannelse, at de tre vigtigste Ting at erindre for Tjenesten vare Safety (Sikkerhed), Punctuality (Punktlighed) og Economy (Sparsommelighed).

Det vilde være ønskeligt, at Nutidens Lokomotivpersonale ogsaa altid erindrede dette. Bailey kunde ikke taale at see et Stykke Cokes kastet ud ved Ildrensning, det maatte altid samles op igjen, eller at hans Maskine røg fra Skorstenen; det sidste ansaa han for Ødselhed med Brændslet og Uforskammethed mod Omgivelserne.

Da Bailey kørte paa Eastern Countys laa Lokomotiv Remisen i London lige op til en bar Mark. Han købte et Stykke Jord deraf og byggede efterhaanden, som han fik Midler dertil, Arbejderboliger paa den Grund. Boligerne bleve altid let udlejede til Jernbanens Arbejdere og gave Ejeren en god Indtægt i mange Aar. Men efterhaanden udvidede Jernbanen sit Omraade, saa at Baileys Ejendom blev en Enclave midt i Jernbanepladsen. Efter Forlydende købte Jernbanen ham da tilsidst ud. Iøvrigt har han formentlig kun ejet Grunden i 99 Aar, længere ere saadanne Grundstykker næsten ikke til at faa i England. Men i dette Tilfælde efterlod han sig en for hans Stilling ret betydelig Formue, som løjerligt nok kom til Danmark til hans danske Hustrues Arvinger.

W. Bailey kørte paa den jydsk Tverbane til 1865, derefter blev han forflyttet til Fyen, da Banen der skulde aabnes, senere kom han til Fredericia Vamdrupbanen, hvor han var Lokomotivformand og efter Aarhus Fredericiabanens Aabning i 1878 blev han Lokomotivmester (den første) i Aarhus. I den Stilling forblev han, indtil han i 1873 tog sin Afsked og flyttede til London. Han døde den 25de Oktober 1904 altsaa 89 Aar gl., saa hans Sundhed har ikke taget Skade af de mange Aars Kørsel paa Maskiner uden Hus.

Lønningerne.

Disse vare meget smaa, for de fleste Ansatte de samme, som for lignende Stillinger i Slesvig. Dette var dog ikke Mr. Louths Skyld, thi han var langtfra smaalig, men alene Dr. Poulsens, der ogsaa for denne

Bane var Peto, Brassey & Betts's Agent og som saadan gjorde alt hvad han kunde for at holde alle Udgifter nede. Han kunde dog ikke hindre at de ansatte Englændere fik ret anstændige Lønninger, Lokomotivførerne saaledes 2 £ 10 sh. à 3 £ om Ugen, men for mindre vare de ej heller blevne her.

Den Gang ansaa man 3 £ om Ugen for en høj Løn, nu vilde den næppe ansees for passende. Ved en Middag efter et af Prøvetogene holdt Mr. Louth en Tale, hvori han henvendte til de Ansatte bl. a. sagde: »Desværre kan jeg ikke give Dem nogen høj Løn, men jeg kan give Dem i Stedet noget, som er næsten lige saa godt, nemlig meget Arbejde«. Louth udtalte her en dyb Sandhed, og de fleste af dem, som hørte det, have senere i Livet indrømmet, at han havde Ret. Trods det meget Arbejde, som til Dels fremkom derved at der var meget knapt tilmaalt Personale og saa godt som ingen Fritid, var Personalet i sin Helhed tilfreds og arbejdede fornøjeligt og godt sammen i Selskabets Interesse. Lønningerne syntes ogsaa at slaa ret godt til, thi uden Fritid eller faste Fridage var der ikke megen Anledning til at give Penge ud. Arbejdstiden er den Del af Menneskets Tid, da han lever billigst. Fritid er dyrere.

Men næsten værre var det at Stationerne fik for lidt Hjælp. Paa de mindste af dem var Stationsforvalteren helt alene og han fik derved ofte baade alt for lang Tjeneste og for meget Slid. Den første Forvalter i Laurberg, Nielsen, var en stor og kæmpestærk Mand, tidligere Forvalter paa en Herregaard, og han rangerede helt alene baade læssede og tomme Godsvogne om paa Sporene, for at de kunde staa ret for Togene til Afgang. Men efter som Vognfærdslen tiltog

blev Arbejdet ham dog for svært, saa at han fik indvendig Skade og maatte gaa af, men vist døde snart efter. Det var et sørgeligt Tilfælde, thi Manden var meget for god til at ofres saaledes.

Banen og Stationerne.

I Jylland blev der strax anvendt Skinner med 65 R pr. yard Vægt og med Lasker, der var faste Stød paa $6 \times 12''$ Sveller, medens de øvrige Sveller vare $5 \times 10''$, alle af Fyrretræ og for største Delen leverede af John Mason i Memel. En Ingenieur under Anlægget, Søderberg, havde opholdt sig i Memel i lang Tid for der at kontrollere og modtage Svellerne. Han kom senere til Driften bl. a. som Stationsforvalter i Onsild.

Alle Broer vare af Jern, de kom i næsten færdig Tilstand fra Canada Works og bleve fuldtud samlede paa Stedet, hvor Broen skulde ligge. Langaa Bro var den største, derefter Fladbro og Rindsholm. Svingbroen i Aarhus blev først færdig i Vinteren 1862—63. Pillen i Midten var muret op om Sommeren inden i en Cylinder af Kobberplade, som vist sidder der endnu.

Vandbeholderne i Cisternehusene vare ogsaa alle af Jern og leverede fra Birkenhead, men samledes paa Stedet. De vare til Dels anbragte paa Dragere af Støbejern og disse vare støbte i de danske Jernstøberier. Der var anbragt Haandpumper i Cisternehusene, almindelige Slagpumper af Jern. Vandkranerne vare indrettede til Opvarmning ved Indfyring for neden.

Telegrafanlægget var færdig til Brug før Banen blev aabnet. Det var Morses System, men de Ansatte, som

havde brugt Wheatstones, fandt at Morse Telegrafren var utaaelig langsom at arbejde med.

Stationerne vare kun smaa og tarvelige men dog byggede af Grundmur. De mindre kaldtes Holdepladser (Laurberg og Mundelstrup) og havde kun en Etage. De andre havde 2 Etager, saa at Forvalteren havde Tjenestebolig paa 1. Sal. Paa Langaa Station var der tillige en Assistentbolig paa 1. Sal og paa Aarhus Station Hovedkontor. Denne Station var den største i enhver Henseende, Hovedbygningen var 80 Alen lang og Perronen 110 Meter. Der var et Halle-tag over 2 Spor i hele Stationsbygningens Længde. Begge ansaaes for at være meget store og det var de ogsaa til Trafiken i den første Tid. Men allerede ved det første Olufsmarked i Aarhus efter Banens Aabning slog hverken Station, Perron eller Personvogne til. Der blev kørt en Del Extratog foruden de regulaire og alle Togene vare saa lange, som Maskinerne kunde trække dem, saa at de naaede langt ud over begge Ender af Perronen. Personvognene kunde langt fra rumme Passagererne og der var derfor en stor Del Godsvogne, baade aabne og lukkede, i hvert Tog. Disse vare alle stuvende fyldte af staaende Passagerer, Bænke havde man nemlig den Gang ikke, og Passagererne toge denne Befordring meget gemytligt og vare glade for dog at komme med. Værst var det ved Ankomst og Afgang til og fra Aarhus at komme fra og til Godsvognene. Ned fra Vognen kunde de nok springe, men for at komme op igjen brugtes mange forskellige Ting til Trappetrin. En meget stærk Mand E. Møller, senere Brovægter ved Svingbroen og Børsvært, løftede en Mængde af Damerne op i Vognene.

I Aarhus var der foruden Hovedstationen et Varehus med Brovægt og Godsexpedition samt et forholdsvis stort Maskinanlæg, som omfattede følgende Bygninger m. v.

En stor Remise til Personvogne

En 14kantet Lokomotivremise, med Pladser til 12 henstaaende Lokomotiver samt Ind- og Udkørsels-



Banegaarden ved Aarhus 1862.

spor og Drejeskive i Midten. Ved Portene for Ind- og Udkørsel var der anbragt Vandkraner.

Kort Tid efter Banens Aabning kom en oplyst Aarhus Borger ud for at see Remisen o. s v. og sagde da til mig »det er dog helt urimeligt, at man her har bygget en saadan Kæmperemise til hele 14 Lokomotiver, saa mange kommer der da aldrig til at staa«. Jeg svarede at efter min Mening vilde den snart blive for lille, men det vilde han absolut ikke tro. Hvad

skal saa mange Lokomotiver faa at køre med, sagde han. Men allerede i 1868 blev Vognremisen taget til Hjælp for 14-Kanten og begge fyldte med Lokomotiver til sidste Flads.

Endvidere var der en stor Cokesovn med høj Skorsten, som sees til højre paa Billedet og 6 Indfyringer. Det var Meningen, at man skulde brænde Cokes til Lokomotiverne deri, men der kom aldrig Ild i den, da man straks kørte udelukkende med Kul. Paa Sjælland kørte man dog endnu med Cokes paa den Tid.

Endelig var der Reparationsværkstederne i 3 Fløje og med en lille Dampskorsten, som ikke kan sees paa Billedet, da den maa være bag ved 14-Kantens Kuppel. Lige ved Skorstenen var der en Tjenestebolig i 2 Etager, her boede Maskinmesteren, Værkføreren og en Overbanemester Done. Huset havde Haver paa de tre Sider og der hvor det Hele laa, har der nu i mange Aar været Kulplads.

Værkstedbygningerne rummede Kontor, Grovsmedie med 4 Ilde, Magasin, Lokomotivreparationsværksted med 6 Spor, Dampmaskine med Kedel, Drejerværksted (i Midtfløjen), Snedkerværksted, Vognreparationsværksted med 6 Spor og Malerværksted med 2 Spor. En Skydebro til Haandkraft forbandt alle Parallelsporene med hinanden og med Udgangssporet.

I Lokomotiv Reparations Værkstedet var der paa tværs under alle Sporene og de dertil hørende Fyregrave bygget en meget stor og dyb Grav med Sidevægge af hugne Granitblokke og over Sporene var der en Løbekran. Meningen var at man med Kranen skulde løfte Maskinen lidt, derefter fjerne et Stykke af Fyrgravens Spor og saa fire Hjulsættene ned i den

dybe Grav, dreje dem og trille dem langs ad Sporet i den dybe Grav til et frit Spor og der atter hejse dem op. Naturligvis blev dette Misfoster af et Apparat, som nok stammede fra Tyskland, strax kondemneret af de praktiske Englændere og det blev aldrig brugt. Den store Tvergrav blev senere fyldt op, da den kun medførte Fare og Ulempe, bl. a. med Stank. Saa vidt jeg ved bleve Granitvæggene dog siddende, vist fordi det ikke var muligt at undvære Pladsen i den Tid der behøvedes for at tage dem op, og de sidde formentlig endnu under den aller ældste Del af Lokomotivværkstedet. Naar Værkstederne en Gang i Fremtiden blive flyttede ud fra Aarhus og Grunden bliver udgravet til ny Bygningers Kældere, ville Fremtidens Arkæologer kunne faa et Problem at løse med at udfinde hvad de Granitmure have været bestemte til. Stenene have sikkert en vis Værdi.

Løbekranen foroven kunde ikke løfte hele Maskinen paa een Gang, men man løftede en Ende ad Gangen og trillede Hjulene bort. Senere kom der over ny Spor en udmærket Kran, som løftede en hel Maskine, ligeledes til 6 Spor. Da Banen aabnedes i September 1862 var dog hverken den første Kran eller andre Hjælpeidder i Værkstedet anbragt. I Løbet af Vinteren fik man efterhaanden alt indstalleret. Først Dampkedlen, en liggende Kanalkedel, derefter Dampmaskinen, som havde en vandret Cylinder, derefter Drivaxlen i Drejerværkstedet og derefter forskellige Arbejdsmaskiner saa som en Hjuldrejebænk, 2 andre Drejebænke, 1 Høvlemaskine, 1 Par Boremaskiner, en Centrifugalblæser, Løbekranen i Lokomotivværkstedet o. s. v.

Dampmaskinen kom dog først i Gang i Foraaret

1863 og Anledningen dertil var nye Hjul til Vogne til Langaa-Viborg-Banen, som snart skulde aabnes. Disse Hjul vare nemlig forsynede med færdigt valsede Bandager af Staal, vistnok de første saaledes valsede Bandager, som kom her til Landet, og de engelske Fabrikanter forment, at de vare valsede saa fint, at Afdreining ikke behøvedes. Men herpaa gik Kontrollen (Capt. Holst) dog ikke ind, men forlangte alle Hjulene fint afdreiede. Vognfabriken i Randers, »Hvide Mølle«, havde ingen Hjuldreibænk og Hjulene bleve derfor sendte til det ny Værksted i Aarhus og afdreiede der. Det var de første Jernbanehjul som bleve afdreiede i det Værksted (og i hele Jylland-Fyen), og der var stort Hastværk med dem.

Heldigvis var Hjuldreibænken leveret med alt Værktøi, Dreiestaal, Chabloner og Maaleapparater, men der var ingen i Aarhus eller hele Jylland, som før havde passet en saadan Bænk undtagen Værkmesteren Potts og den, der nu skriver dette. Jeg havde nemlig ogsaa afdreiet Jernbanehjul i Flensborg og fik derfor strax dette Arbeide betroet. R. Constantine i Flensborg lagde med Rette stor Vægt paa den nøiagtigste Hjuldreining, og han maalte bl. a. personlig alle afdreiede Lokomotivhjul efter, før de fik Lov til at forlade Bænken. Men skævt løbende Axler med en skarp Flange vare da ogsaa ukendte der.

Senere fik man desværre nok deraf, da man en Tid overlod Eftermaaling af afdreiede Hjul til næsten hvemsomhelst.

Da den heromhandlede Hjulafdreining blev sat i Gang var det samtidigt første Gang, at Værkstedsdampmaskinen blev brugt.

Jeg afdreiede saa disse Vognhjul i adskillige Dage

fra 6 Morgen til 10 Aften og endog en Søndag med. Jeg fandt, at de vare meget haardere end de gamle Bandager, jeg før havde kendt, hvilket ikke var saa sært, da de gamle vare af blødt Lowmoor Jern og de ny af Digelstaal, det eneste Staal man den Gang kendte. Dreiestaalene holdt derfor langt mindre. Det lykkedes dog at faa alle Hjulene tilbage til »Hvide Mølle« tidsnok. Der blev de atter besigtigede af Kontrollen med Maskinmesteren fra de sjællandske Jernbaner (den ældre Busse) som speciel Sagkyndig, og Hjuldreiningen blev befunden god nok. Jeg har senere ofte glædet mig over at jeg var den første, som udførte denne og flere andre Specialiteter i Jylland-Fyen.

I lang Tid derefter kom Værkstedsdampmaskinen kun i Gang af og til i nogle Dage, naar man havde opsamlet Arbeide nok dertil.

Nu er der vist mindst en halv Snes Hjuldreiebænke i Aarhus Værksted, som for det meste gaa baade Dag og Nat.

Det rullende Materiel.

Vognene.

Alle Vognene vare 2-axlede. Der var Personvogne med 1 første Klasses og 3 anden Klasses Coupéer og andre med 5 tredie Klasses Coupéer, de sidste alle i et Rum. Belysningen var flade Olielamper i hver Coupées Endevæg, altsaa kun 2 Lamper i en hel 3. Kl. Vogn. Coupéerne i 1ste og 2den Klasse havde Sidegardiner, dog ikke selvoprullende, Betrækket var rødt Plyds i 1ste Kl. og brunt eller graat Reps i 2den

Kl. Disse Coupéer bleve strax forsynede med Askebægere af R. Constantines Konstruktion. Til Opvarmning havdes kun de saakaldte Fodvarmere, flade Kasser af Jernblik fyldte med hedt Sand, men de gjorde kun ringe Nytte og denne kun en kort Tid, da de hurtigt bleve helt afkølede. Postvognene vare dog forsynede med en lille Kakkelovn, og denne gjorde ofte stor Nytte under Snestandsninger.

Pakvognene havde alle Skruebremser, Godsvognene kun en Haandbremse med een Bremseklods, Personvognene vare uden Bremse.

Axelhalsene (Slidstederne) vare under alle Vogne cylindriske paa hele Længden, ikke timeglasformede som dem i Slesvig, og Axelkasserne bleve ikke forneden pakkede med Svamp, som ligeledes brugtes i Slesvig men kostede 4 Kroner pr. Pund den Gang. Svampene (almindelige Vaskesvampe) maatte rystes i det uendelige for at befrie dem for de smaa Skaller, Korallfliser og Sandmel, som fandtes i dem, men de virkede derefter udmærket som Oliefører for Under-smøringen. I Jylland brugte man fra Begyndelsen Tvist, som var meget billigere end Svamp, efter amerikansk Skik, men Tvisten fordrede stor Omhu ved Pakningen, da den skulde ligge tæt til Axelen og dog ikke være for fast. I den første Tid kom der en stor Del Varmløbninger med disse Vogne, naar de kom i Driften som ny. Smøremidlet var i de første Aar »Grease«, senere brugtes kun en Blanding af Rapsolie og Palmeolie.

Personvognenes Hjul vare 3' 6" i Diameter paa Løbefladen, Godsvognenes 3'.

Alle Godsvogne vare til en Last af 12,000 Pund (6 Tons). Der var lukkede Vogne, aabne høie Vogne

med Presenningsbom og lavsidede Vogne til Tømmer, Sten, Grus og lign.

Alle Vognene vare byggede i »Hvide Mølle« under Ledelse af en Englænder, Gough, som bl. a. ogsaa havde været med ved Vognbygning i Amerika. En anden Englænder, Connor, var Hovedkasserer baade for »Hvide Mølle« og for Anlægene i det Hele. Endvidere havdes en Stab af Tegnere og lignende, deriblandt Wood, som senere kom til Driften. Men den i Amerika hentede Visdom var nok ikke helt tilstrækkelig, hvorfor bl. a. Værkføreren for Vognværkstedet i Flensborg, Daniel Lawrence, og Malermester J. A. Lund bleve tilkaldte til Hjælp. Lawrence var i sin Tid uddannet i Eastern Countys Vognværksted i Stratford, London, og han forblev i Vognfabriken i Randers næsten til sin Død mange Aar senere.

»Hvide Mølle« leverede de fleste Vogne paa ny Strækninger til de jydsk-fyenske Jernbaner indtil Randers-Aalborg Banens Aabning, derefter fik Peto, Brassey & Betts ikke flere Anlæg her i Landet. Vognfabriken overtoges af Rowan den yngre, en Søn af Overingenieuren og Opfinder af Grydesporet samt de Rowan'ske Dampsporvogne. Begge disse Opfindelser bleve anvendte paa Gribskovbanen og paa den første Strandveisbane ved Kjøbenhavn. Vognfabriken i Randers gik over til et Aktieselskab »Skandia« og blev senere flyttet.

Lokomotiver.

De ny Lokomotiver kom den Gang alle fra Canada Works i Birkenhead. De bleve sendt med Seilskibe, adskilte saa meget, at kun Kedel, Cylindre og

Rammen vare samlede. Tenderne vare fra Hjulene. De øvrige Maskindele, saa som Hjulene paa Axler, vare vel emballerede, Beklædningen og alle mindre Dele nedpakkede i Kasser af Træ.

Der var den Gang ingen direkte Dampskibsforbindelse mellem Aarhus og England. Alle Kul og lignende kom ogsaa med Seilskibe. Først i 1865 fik Broge en Dampskibsfart startet med de engelske Dampskibe Dwina, Fairy Queen og fl.

De første 4 Lokomotiver bleve samlede i Aarhus af engelske Montører, disse reiste strax efter at Nr. 4 var færdig. I 1863 ankom Nr. 5, som var det første, der blev samlet af Danske, nemlig af den, der skriver dette, med nogle Arbeidsmænd til Hjælp under Ledelse af Miles Constantine. Senere ligeledes Nr. 6. Disse 2 Maskiner vare anskaffede til Langaa-Viborg-Banen, som blev aabnet i 1863 og i Vinteren 1863—64 ankom Nr. 7 og 8, anskaffede til Viborg-Skive-Banen.

Disse Lokomotiver, af hvilke der efterhaanden ialt ankom 20 Stkr. til de jydsk-fyenske Jernbaner, havde udvendige Cylindre $15'' \times 22''$, som vare anbragte skraat for at faa Løbeaxlerne længere frem efter. De havde 3 Axler, Løbeaxelen forrest med $3' 6''$ Hjul. De 2 bageste Hjulsæt vare koblede og Hjulene vare paa Nr. 1, 2 og 3 med $5'$ Diameter paa Løbefladen, alle de andre med $5' 6''$. Til at trække svære Tog vare derfor de tre første de bedste. Drivaxlerne var foran, Kobbelaaxelen bag ved Ildkassen. Paa Rundkedlen var der en Dampdom og Ildkassen var bygget 3 à $4''$ høiere end Rundkedlen. Der var en Skærm med 2 runde Ruder paa Ildkassen, lige foran Førerpladsen. Styrestangen stod paa venstre

Side. Der var 2 særlige Excentrikker paa Drivaxlen til at drive de to Fødepumper, som vare anbragte under Rundkedlen mellem Gliderstyringerne, disse vare Gooches. Alle 6 Excentriker vare først kun fastgjorte paa Axelen med 2 Sætskruer hver, men disse holdt ikke, og der blev engang stort Hastværk med at indsætte Kiler i dem alle. Fødeventilerne foran paa Siden af Rundkedlen havde Kugleventiler. Til Smøring af Cylindre og Glidere var der kun en Oliekop paa hvert af de forreste Cylinderlaag, men denne Smøring, som kun kunde ske paa et Holdested, viste sig strax utilstrækkelig, hvorfor der i Hast blev anbragt særlige Glidersmørevaser, en paa hver Side af Røgkamret. Disse Smørevaser kom, raa støbte af Bronze, fra Flensborg, og jeg dreiede de første af dem færdige. Da der den Gang ellers intet Arbejde var for Dreiebænkene, blev den lille Bænk, jeg brugte, trukket af 2 Mænd ved Hjælp af et Svinghjul med Remskive paa en løs Buk.

Vaserne lukkedes med en Skrue og der maatte altid smøres med dem medens Maskinen løb uden Damp til, ned ad en Bakke eller ind til en Station, da Smøremidlet, smeltet Talg, ellers ikke vilde løbe ned. I haardt Veir med Storm, Is og Sne var det ikke behageligt for Fyrbøderen, at besørge denne Smøring, særligt i Mørke med baade Lygte og Talgkande i Hænderne.

Der var en Sandkasse paa hver Side lige foran Drivhjuls-kassen paa Fodpladen, men ingen Trækforbindelse dertil. Naar der skulde sandes maatte Fyrbøderen derfor ud paa Fodpladen og strø Sandet ned med Haanden, medens Føreren saa længe passede alt det andet alene.

De ny Maskiner fra Stephensons Fabrik, som ankom i 1868—69, havde allerede selvvirkende Glidersmøreapparater (Roscoes) og Sandtræk. Canada-Maskinerne fik derefter ogsaa disse Forbedringer. Men med Trækapparat til Sandet fordres tørt Sand, hvilket tidligere ikke behøvedes, og derved kom saa Sandtørreovnene i Brug.

Stemplerne i Canada-Maskinerne vare til Nr. 8 forsynede med 2 svære Stempelringe af Bronze, som spændtes ud mod Cylindervæggen ved Hjælp af Kiler og Fjedre. Uden for Ringene kom det med 4 Stk. 1" Stempelskruer fastspændte Stempellaag (»junctring«) og uden paa dette igjen en med 2 Splitpinde fastholdt Sikringsring af tynd Plade. Denne havde 4 Stk. 8-kantede Huller, et til hvert af Hovederne paa Stempelboltene. Disse Stempler holdt aldrig ret længe damp-tætte, og saa snart de ikke sluttede godt nok til Cylindervæggen gav Dampen et helt Hyl ved hver Igangsætning omtrent som en Ugles Tuden. Saa maatte Lokomotivpersonalet paa første Udvaskedag have Stemplet helt adskilt for at efterspænde Fjedrene. Cylinderlaagene blev pakkede med rødt Kit og Tjæregarn.

Der var næsten ingen Udvaskedag uden saadant Stempeeftersyn og hertil kom lige saa regelmæssigt Efterspænding af Stempelstang og Gliderstok-Bøsningerne. Disse bleve pakkede med Hør, flettet i passende Tykkelser og dyppede i smeltet Talg, men den Pakning holdt naturligvis ikke længe.

De fyenske Canada-Maskiner og Nr. 15 til 20 til Jylland ankom med forbedrede Stempler, saakaldte svenske, hvor hele Stemplet var støbt i eet Stykke med inddreiede 6 smaa Riller, i hvilke til Tætning

var anbragt tynde Stempelringe af Staal ca. $\frac{1}{4}$ " i Tværsnit, men disse tynde Ringe viste sig snart ubrugelige og man dreiede derfor Rillerne i Stemplet større, saa at der i Stedet for 6 Ringe kun kom 2, der vare af Støbejern og meget tykkere, ca. $\frac{3}{4}$ " \times $\frac{1}{2}$ ". Saa holdt Stemplerne godt og omtrent saaledes har man dem endnu.

Paa Fyrkassens Bagvæg var der tilhøire anbragt en Varmehane med Rørforbindelse til Føderøret, paa venstre Side en Skummehane. Men Skumning, som den Gang var uundværlig paa alle søgaaende Dampkedler, duede ikke paa Lokomotiverne, og denne Hane blev derfor ogsaa snart forandret til Varmehane.

Tenderne vare 2-axlede og havde en meget god Haandskruebremse, hvis Sving sad i højre Side. Men Bremseklodserne vare, som paa alle Vognene, af Træ og Bremserne holdt derfor bogstavelig intet under visse Veirforhold med Frost og Sne. Man maatte derfor under saadanne Forhold komme meget langsomt ind til alle Holdsteder og standse hele Toget med Styringen alene og Kontradamp. Men Togene vare den Gang kun smaa, saa at Kontradamp virkede ret godt paa dem.

Manometrene vare indrettede med en tynd Staalplade, valset i bølgeformede Ringe, til Paavirkning af Dampen og Drivkraft for Viseren. Disse Manometre vare opfundne af Schäffer & Budenberg i Magdeburg, som senere bleve verdensberømte paa dette Omraade, men ganske vist ikke paa dette deres eget System, som snart blev forladt, men paa det saakaldte Bourdon'ske, der har en oval-hul Spiral, bøiet i Cirkelform til Paavirkning af Dampen. Dette gode System, som bruges endnu, skal forøvrigt først

være opfundet af en Maskinmester Schinz i Tyskland.

De første Manometre arbejdede dog ret godt, men der kom ofte Revner i den bølgeformede Plade og saa vare de kassable. Da det første gik itu vilde M. Constantine absolut have at jeg skulde reparere det, men dette maatte opgives efter mange forgæves Anstregelser, mest fordi der ikke kunde skaffes en Staalplade, som var tynd nok og god nok dertil.

En stor Ulempe var det at Manometerrøret altid frøs i koldt Veir, selv om det var godt isoleret, da det sad paa Skærmen helt under aaben Himmel. Saa maatte vi køre alene paa Sikkerhedsventilerne.

Vandstandshanterne vare *skruede* ind i Ildkassevæggen. Det var et vanskeligt Arbejde, at faa dem pakkede saaledes, at de vare fastspændte og holdt tæt paa Kedlen netop, naar de begge havde den rigtige Retning og Afstand fra Væggen, saa at de passede til hinanden. Den mindste Feil medførte at Glasset gik itu, naar det blev pakket. Senere fik man som bekendt Flanger paa Hanerne, saa de passede af sig selv.

Der var et Vandstandsglas til venstre og 3 Prøvehaner til højre.

Canada-Maskinerne havde store Dæksler paa Siderne af Gliderkasserne og disse vare anbragte i Røgkamrets nederste Del. Dette var en stor Forbedring, da Afretning af Speilene derved blev lettet og Gliderkassernes Plads medførte tillige, at Dampen blev tørret og lidt overhedet af Varmen i Røgkamret. Men de store Dæksler vare vanskelige at holde tætte, skøndt der var 32 Møttriker paa hvert af dem, og naar det blæste under Kørslen kunde der ikke holdes Damp,

da der ikke blev Vacuum i Røgkamret saa længe Dampen arbeidede. Der blev derfor ofte en meget daarlig Kørsel, naar et af disse Dæksler blæste stærkt. Jeg tænkte den Gang ofte paa, at man burde have et Vacuummeter, som altid viste Røgkammervacuummet, men fik først mange Aar senere Lejlighed til at anbringe et saadant, den Gang til stor Ærgrelse for visse Andre. Nu leveres ny Maskiner fra visse Fabriker *med* saadant Apparat.

Kedlerne vare slemme til at løfte Vandet, og Resultatet var »Spytning« fra Skorstenen. Da der intet Tag var over Personalet, blev dette ideligt overklattet af sorte Vanddraaber, saa at det efter længere Kørsel ofte var kulsort paa Ansigt, Hænder og Tøi. I den Retning var Sidevind behageligst, men den yndes jo ikke af andre Grunde.

Det var derfor ikke helt ubeføiet, at det øvrige Personale i den første Tid altid omtalte Lokomotivpersonalet som »de Sorte«.

Driften og Arbejdet i den første Tid.

Trafikken var i Begyndelsen kun ringe, og Togene kørte ofte forbi flere Holdepladser, fordi der intet var til eller fra Toget der. Mundelstrup blev saaledes oftere passeret lige til 1866.

Vandforsyningen var endnu efter Banens Aabning ikke i Orden. Maskinerne fik kun Vand i Randers og ved en af Entrepreneurerne efterladt Træbeholder, som stod ved Aaen noget syd for Hinnerup. Her maatte altsaa alle Tog standse paa fri Bane for Vandtagning. I Aarhus blev Cisternen ikke færdig før sidst i Oktober, og Pumpeværket kom endnu langt

senere i Gang. Der var bygget en Beholder og en Vindmølle ude ved Mølleaaen for derfra at skaffe Vand ind til Jernbaneværkstederne, men denne blev dog ikke brugt strax, da en Brønd paa Stationspladsen i Aarhus gav Vand nok. I Vinterens Løb blev man ogsaa færdig med Vandforsyningen i Hinnerup, og da denne toges i Brug, indtraf det første større Uheld under Driften. Dette gik saaledes til:

Kontrollen havde forlangt, at der skulde pumpes uafbrudt fra Brønden, indtil Cisternen var fyldt, for at konstatere om Brøndens Vandtilløb var tilstrækkeligt. For at tilsee denne Prøvepumpning udsendtes for Entreprenørerne en Bygningskonduktør Olsen, som forresten senere oprettede det første bayerske Ølbryggeri i Viborg, samt for Driftsselskabet den, der skriver dette. Stationsforvalteren, Graae, havde faaet Frihed for at køre til Aarhus, men da Morgentogene den Gang krydsede i Mundelstrup, bad han mig passe Kontor og Telegraf tillige med Pumpetilsynet, indtil Afløseren kom med det andet Tog fra Aarhus, vel en halv Time efter. Dette reddede muligen mit Liv. Olsen og jeg vare stadigt i eller ved Cisternehuset, og lige efter Togets Afgang sydpaa undersøgte vi i Forening Vandstanden i Brønden under Vandtaarnet, gik derefter op i Taarnet for at see Vandstanden i Cisternen og konstaterede, at der endnu manglede ca. 4" i at den var fyldt. Der var 3 Mand til at pumpe, og de fik Ordre til at vedblive, indtil Vandet viste sig i Overløbsrøret. Jeg gik da over i Kontoret til Telegrafan, da Togmelding ventedes, og der desuden var et Par Passagerer, som vilde have Billetter til Toget nordpaa. Men jeg var kun lige kommet ind i Kontoret, som var lige for Vandtaarnet med kun 2

Spor imellem Perron og Taarn, før Olsen kom styrende bag efter, drivvaad og grædende og sagde: »Ak hvilken Ulykke, Beholderen er falden ned og har dræbt alle Pumperne.« Vi skyndte os ud til Vandtaarnet, og da Olsen vendte Ryggen til mig, viste det sig, at hele hans tykke Overfrakke var flænget saaledes, at Tøiet i hele Bredden hængte ned til Jorden bagud og Foret alene med hvidt Vat dækkede hele Ryggen til Bæltestedet. Døren til Cisternehuset, som gik indad, kunde kun aabnes ca. 6" og blev holdt fast af Cisternens ene Hjørne. Hvorledes Olsen var kommet ud af denne Aabning har altid været mig en Gaade, men skeet er det. Cisternen stod skraat, det ene Hjørne paa Gulvet, det modsatte høit oppe, og Vandet var kommet ud som et Vandfald i hele Dørens Høide.

Den ene af Pumperne var dræbt, den anden let saaret, den tredie uskadt.

Aarsag var at Støbejerns Dragerne vare knækkede. De vare leverede af et Jernstøberi i Aarhus, og Materialet skal have været upaaklageligt, men de havde ikke været stærke nok til fuld Belastning. Der blev i den Anledning indlagt 2 Dragere mere under hver Beholder.

Hen paa Foraaret var Cisternen atter repareret og bragt paa Plads, og jeg var da med nogle Hjælpere atter derude for at samle Vandrørene. Dette skete den Gang med det saakaldte Rustkit, nemlig Dreie- eller Bore-Spaaner af Støbejern blandede med tør Salmiak og stemmede fast i Mufferne. Denne Forbindelse var let at faa tæt, men det var umuligt atter at fjerne Røret ud af Muffen. Senere gik man over

til Blypakning, som vel er dyrere, men gjør det let at skille Rør fra Muffe.

Vi havde nogle stedlige Arbeidsfolk til Hjælp, og da vi gik bort fra Vandtaarnet til Middag, stillede jeg Salmiakposen afsides i et Hjørne af et Vindue, for at den ikke af Vanvare skulde blive væltet. Da vi kom igjen, kunde jeg imidlertid see, at der var flyttet med den, og en af Arbeidsmændene sagde derfor: »Ja, De maa undskylde, men vi har rigtignok brugt af det Salt til vor Mad.« »Ih Gudbevares,« svarede jeg, »har De spist deraf? det er ikke Salt men Salmiak, og det er vist giftigt.« »Ja, vi syntes nok, at det smagte saa stærkt,« sagde Manden. »Bare De ikke blive syge deraf,« sagde jeg, men han mente, at det kunde han ikke mærke noget til, og han mærkede ialfald ingen Ulemper, saa længe Arbeidet varede.

Den første Vinter gik ret godt uden videre Snefald, hvilket var ret heldigt, da Banen endnu ikke havde Sneplove. Derimod var der Ulemper med Dreieskiverne i Aarhus og Randers; de vare forsynede med Drivspil ved hver Ende, saa at man med Haandtag og en Tandhjulforbindelse kunde dreie Skiven. Tandhjulene virkede paa en af Løbeaxlerne, og hele Vægten hvilede derfor paa Hjulene, hvilket medførte, at Skiven blev meget tung at trække. Dreieskiven i Aarhus stod i Midten af 14kanten (Lokomotivremisen), og der var altid Hastværk for at faa den fra Randers indkomne Maskine dreiet, da den hurtigt skulde for Toget igjen. Der maatte derfor altid møde flere Mand fra Værkstedet for at hjælpe med Dreiningen, og Maskinmesteren, M. Constantine, var ogsaa ofte selv til Stede derved. Af og til løb hans ældste Søn, Joseph,

ca. 10 Aar, ogsaa med, og en Dag tog Drengen sig ikke iagt for Skinnerne paa den bevægede Dreieskive, saa at hans ene Fod kom i Klemme mellem Dreieskiveskinnen og en af de faste Spors Skinner, saa Foden blev knust. Faderen bar ham selv hjem og fik strax Lægehjælp, men Drengen døde faa Dage efter af Mundklemme. Det var en stor Sorg for Forældrene, de havde saa kun en Søn tilbage, Ezekiel, han blev senere en ret bekendt Ingenieur i England. Senere kom dog en lille Datter til. Jeg fik ved den Leilighed en gavnlig Skræk for at lade Børn færdes i eller ved Remiser og har altid efter bedste Evne holdt dem derfra.

I 1862 fik en Kjøbmand E. C. C. Christiansen i Frederikshavn Koncession paa Kørsel med et Landeveislokomotiv, som skulde medtage Godsvogne, mellem Frederikshavn og Hjørring. Lokomotivet kom selvfølgelig fra England og kørte nogle Ture, men viste sig helt uegnet til Arbeidet. Det havde en alt for stor Tilbøielighed til at køre i Veigrøfterne. Det var dog en Slags Forløber for Automobilerne, og en Tid mente man at kunne hjælpe sig med saadanne Lokomotiver paa Steder, hvor der ikke var Haab om Jernbaner.

Samme Aar fik Byerne Ebeltoft og Grenaa deres første Telegrafforbindelse.

I den første Tid fik Aarhus Værksted sine smaa Forsyninger af Metalstøbegods fra Flensborg Jernbane Værksted, men dette blev baade dyrt og medtog lang Tid. Forsendelsen skete med Dampskibet »Albion«, som gik hver Uge en Tur mellem Flensborg og Aarhus. Alle de Ansatte fra Slesvig flyttede til Jylland paa denne Damper. Mærkeligt nok brændte man

paa den udelukkende meget store Briketter af Waleskul.

Der blev imidlertid efterhaanden Brug for mere nyt Metal, og der blev derfor sat en Snedker, Østrup, i Gang med at lave Modeller, bl. a. af de før omtalte Smørevaser til Gliderne. Metallet skulde saa støbes hos en Gjørtler i Aarhus, og jeg maatte forhandle med ham derom. Constantine stillede den bestemte Betingelse, at han gratis skulde erstatte dem af hans Støbninger, som viste sig ubrugelige under Forarbejdningen, men han turde næsten ikke paatage sig dette, idet han frygtede, at han vilde faa alt for meget kasseret. Tilsidst lod han sig dog overtale og fik 2 Mark (66 Øre) for Pundet af Metal, naar Metal blev leveret, og 4 Mark pr. Pund, naar han selv levrede Metallet. I den første Tid var det ingen god Forretning for ham, men efterhaanden tog Leveringerne stærkt til, og han blev mere dygtig til Støbningen, saa at der næsten intet blev kasseret, og da havde han en god Indtægt deraf. Han beholdt Arbeidet til 1868, da var det tiltaget saa meget, at Jernbanen indrettede sit eget Metalstøberi med en fast Metalstøber. Den private Gjørtlermester hed Christensen og boede paa Volden. Han blev ved Jernbanens Arbeide i de 6 Aar en ret velstaaende Mand. Ved Siden af ham boede en Blikkenslagermester P. Meyer, som ogsaa i mange Aar havde Arbeide for Jernbanen med Lygter, Lamper, Tagrender o. s. v.

Østrup var oprindeligt antaget i Værkstedet for at hjælpe ved Anbringelsen af Kedelbeklædningen paa Lokomotiverne. Denne bestod af et Lag Kohaarfilt nærmest Kedlen, derefter et Lag høvlede og pløiede ganske smalle Fyrrebrædder og tilsidst, yderst, Jern-

plader med Jernbaand. Der blev lagt megen Vægt paa Beklædningens Tæthed overalt, og der var endog fuldstændig Beklædning paa Ildkassen, ogsaa paa dennes Bagside. Senere afskaffede man Beklædning der, samtidig med at Maskinerne fik Hus, men derved blev Pladsen for Personalet utaalelig varm paa flere Maskintyper, og denne Hede har vist ofte skadet enkeltes Sundhed.

Østrup var, ligesom de andre Arbeidere, kun antaget ganske foreløbigt, men efter Beklædningsarbeidet kom han til at forfærdige Modeller for Metalstøbnin-gen, og han forblev i Værkstedet til sin Død. Han efterlod sig 2 Sønner, af hvilke den ældste kom i Maskinkontoret og blev Regnskabsfører en Tid i Nyborg, den anden blev Maskinlærling og senere Maskinarbejder. Men det gik dem desværre meget daarligt tilsidst.

Da alt det kørende Materiel var nyt og godt, ventede man sig ikke ret meget Arbejde for Værkstedet. Constantine tog derfor meget nødtigt flere Folk og altid kun med det Forbehold, at Arbeidet kun ventedes at ville vare nogle Dage. Der blev dog i Vinterens Løb antaget en Smed, Larsen, en Maskinarbejder Franz, Helgolænder, og en Reserve Lokomotivfører Schnede.

Vinteren 1862—63 gik godt uden videre Ulemper af Sne, men der fandtes ei heller nogen Sneplov paa Banen, saa det var et Held, at Sneen ikke kom. Derimod kom der tidligt Sne i Efteraaret 1863 og da blev der leveret 3 Stk. Sneplove fra Værkstedet i Flensborg. Det var løse Snenæser, som skulde anbringes foran paa højsidede aabne Vogne. Andre Sneplove kendtes ikke den Gang. Plove ankom

adskilte og netop i Snevej, saa at der blev stort Hastværk med at faa dem anbragte. Constantine og jeg stode netop paa Værkstedspladsen og havde Samtale om Plovene, da der kom en meget høi, smuk Mand og spurgte om han ikke kunde faa Arbejde? Han stammede stærkt og Constantine forstod intet af hvad han sagde, saa jeg oversatte Mandens Andragende, han var Skibstømrer. Jeg fik Ordre at svare, at der ikke var Brug for ham. Han vendte sig og gik, men hørte, at jeg sagde noget til Constantine paa Engelsk. Denne peb i Fingrene, som var hans Kaldesignal, og da Manden derefter vendte sig om, blev han vinket tilbage. Han fik da den Besked, at han dog kunde faa lidt Arbejde, men det vilde kun blive i ganske faa Dage, og han skulde møde Dagen efter. Dagen efter var der imidlertid kommet Snestorm og den ny Mand saa vel som alle vi andre i Værkstedet arbejdede da Dag og Nat i 3 Døgn for at faa Sneplove samlede og anbragte, og de faa Dage, som vare lovede ham, bleve til 40 Aars uafbrudte Tjeneste. Hans Navn var Bruun, han blev senere Værkmester i Tømrerværkstedet og gik af med fuld Pension. Døde vist 1909.

Sidst i 1862 blev der bestemt, at Jernbanen skulde indrette en Planteskole paa den saakaldte Trekant, Stykket mellem Aarhus, Randers Banen, Viborgbanen og Gudenaen, til Brug for Jernbanens fremtidige Plantninger. Denne Trekant var den Gang næsten overalt bevoxet med Egekrat, formentlig Rester af en gammel Egeskov, og Krattet var tæt og indfiltret, som en hel lille Urskov. Anlægget havde ryddet den forreste Del, nærmest Banen, og der var opført en

Del Træhuse til Værksteder, Kontorer, Marketenderi o. s. v. samt en fri Plads, paa hvilken Kongeteltet til Aabningshøjtideligheden var rejst. Viborgbanen var kun ført igennem det høie Terrain med netop den fornødne Brede for Profilet til Sporet; den store Plads, som nu findes vest for Sporet, havde hele Høiden og er først efterhaanden afgravet, efter som Jernbanen fik Brug for Ballasten derfra. At man saa hurtigt fik Planteskolen sat i Gang skyldtes vist for en Del Dr. Poulsen, som selv interesserede sig meget for Plantning og tillige her benyttede Lejligheden til at faa en af sine Protegéer ansat. Poulsen havde i sin Tid modtaget en værdifuld Hjælp af en Præst og lovet ham, hvis han engang havde et Ønske da at gjøre sit Bedste for det til Gengæld. Mange Aar efter kom Præsten til ham og bad nu om den lovede Hjælp for at skaffe en af Præstens Venner en Ansættelse. Denne var en Lieutenant Benzen, som oprindelig havde været i Vinhandel i Kjøbenhavn og i den Tid ansat som Lieutenant ved det borgerlige Artilleri. I Treaarskrigen blev han sendt over til Hæren som Artillerilieutenant, men da Artilleriet i Felten var beredent, egnede han sig ikke saa godt til den Tjeneste, thi som han selv sagde, han havde aldrig været tilhest før. Han gik saa over til Infanteriet og fungerede der endog som Compagnifører. Efter Krigen blev han afskediget og kom en Tid som Bogholder til Riegels Planteskole ved Snoghøi, som den Gang var en meget anset Planteskole. Derefter fik Poulsen ham saa ansat ved Jernbanen, men han forstod sig hverken paa Plantning eller Jorddyrkning.

I Anledning af det forestaaende forøgede Arbeide paa Langaa Station, blev der omtrent samtidigt an-

sat en ung Gartner, Godber Bahnsen, som Stationsmedhjælper. Det viste sig snart, at Benzen ikke kunde magte Plantningssagen, hvorimod Bahnsen var udmærket sagkyndig paa dette Omraade. Man lod derfor de to bytte Plads, Benzen blev Stationsassistent, først paa Langaa Station, derefter paa Odense Station, og blev tilsidst Stationsforvalter paa Løsning Station, Bahnsen fik Planteskolen og denne drev han op til at være helt udmærket. Han har den endnu (1916) og har desuden været meget bekendt som Raadgiver ved mange private eller kommunale Plantningsanlæg. Han har søgt sin Afsked fra Septbr. 1916, over 80 Aar gammel.

Nu kom man neppe saa let over en saadan Bytning, men den Gang gik det næsten af sig selv. En Letteise var det vel ogsaa, at hele Plantningssagen den Gang var henlagt under Driftsinspektøren, F. Møller, som altsaa havde baade Stationstjenesten og Plantesagen under sig. Den sidste kom senere under Baneafdelingen, dog vist først efter Statens Overtagelse af Driften.

Aarhus var i 1862 kun en By paa 10 à 11000 Indbyggere. Fredenstov var først lige bleven bebygget, i Fredensgade var der aabne Pladser og i Østergade kun faa Huse hist og her. Hele den Plads, hvor nu Ryesgade, Banegaardsvei, Rosenkrantsgade o. s. v. ligger, var kun Mark eller Have. Uden for Banelinien var der kun et Par Smaahuse, hvoraf et Tarmrenseri i det ene, Sukkerfabriken, som aldrig kom i Gang, fordi Vand ikke kunde skaffes, samt Jægergaarden. Ellers Mark lige til Marselisborg. En Bekendt af mig, Kammerraad Esmann, havde i sin Ungdom skudt Agerhøns der, hvor Fredenstov nu er.

Frichs Fabrik var det sidste Hus i Søndergade og denne var kun halvt bebygget. For at komme fra Søndergade til Torvet maatte man ned ad en steil Bakke, hvor Clemensbroen nu er, derefter ad Fiskergyden over den lille Bro og opad Stentrappen, som den Gang ikke var Trappe, men en steil Skraaning, ikke til at passere i glat Føre. Stiftstidenden var eneste Avis, af Kvart Format og kun 4 Sider, den udkom kun 3 Gange om Ugen, Tirsdag, Torsdag og Lørdag.

I August 1862 blev Viborg Domkirke sat ud af Brug, da man frygtede for, at den vilde falde sammen. En stor Ombygning blev begyndt i 1863 og denne medførte efter Langaa Viborg Banens Aabning en ret betydelig Transport af Materialer paa Banen, særligt af en Mængde tilhugne Granitsten. En tidligere Stationsforvalter af Owschlag Station i Sydslesvig, Møller, havde her en Bestilling ved at seile Mursten fra Kallundborg til Aarhus i en lille Jagt. Stenene blev ofte kørt fra Aarhus til Viborg i Extratog.

I Sommeren 1863 blev Langaa Viborg Banen aabnet. Stationsforvalterne paa den ny Strækning vare Beyer i Bjerringbro, Prip fra Mundelstrup i Rødkærbro, Rasmussen i Rindsholm og Graae fra Hinnerup i Viborg. Dennes Søn, Gerhard Graae var Assistent paa Viborg Station. Til Erstatning kom Schmidt fra Tarp i Slesvig til Hinnerup og Wolck til Mundelstrup. Wolck havde været Malermester. Togene kørtes en kort Tid fra Viborg til Langaa af Jack Wilton, som var bleven forflyttet med en Fyrbøder til Viborg. En Morgen udeblev Fyrbøderen og Wilton tog da et Bybud fra Viborg med i Stedet. Det vakte nogen Op-

sigt paa Stationerne, da Bybudet stod der med sit store Messingtal paa Huen, thi paa de Maskiner stod Personalet jo altid helt synligt, og der var den Gang ingen Uniform paa Maskinerne. Der leveredes kun en tyk Kappe med sorte Hornknapper, og Personalet



Randers Banegaard 1862.

holdt sig selv med hele Resten. I slet Veir kørtes ofte med Sydvest og Olietøi.

Ja, det var den Gang. Nu kan en Lokomotivfører ikke køre, med mindre han har en indøvet og examineret Fyrbøder til Hjælp.

Kørslen fra Viborg blev dog snart forandret, saaledes at der stationeredes en Maskine i Randers, som kørte alle Tog mellem Randers og Langaa, medens

de øvrige Maskiner med Personale stationeredes i Aarhus og kørte Aarhus Viborg, senere Aarhus Skive, Aarhus Struer og Aarhus Holstebro og tilbage, efter som disse Strækninger efterhaanden kom i Drift. Til Lokomotivfører i Randers udnævntes Schnede, tidligere Maskinarbejder og Fyrbøder. En ung Styrmand, Carl Syberg, blev Fyrbøder. Ingen af dem blev der dog ret længe. Schnede tog sin Afsked og Syberg blev i Krigen indkaldt til Orlogs, var med ved Helgoland, kom efter Krigen atter en kort Tid til Jernbanen og kørte da bl. a. som Fyrbøder med mig, men tog da atter sin Afsked for at gaa som Styrmand med det nye Aarhus Fuldsbib «Kamma Funder» og døde der af gul Feber paa den første Reise. Efter disse to kom N. Hansen, den ældste Fyrbøder, tidligere Sømand, som Lokomotivfører til Randers og fik Daniel Lawrence jr., en Lærekammerat af mig fra Flensborg til Fyrbøder. I Aarhus ansattes som Fyrbøder en tidligere Oversergent fra den første slesvigske Krig, Hans Christensen. Han blev senere en meget bekendt udmærket Lokomotivfører (kaldet Baron) og kørte som saadan til han blev over 70 Aar gammel, da han gik af med Pension, og levede endnu adskillige Aar efter som Pensionist i Kjøbenhavn. (Findes i Ridderbogen).

Jernbanen m. m. under Krigen 1863—64.

Da Krigen brød ud i 1863 havde man i Jylland i Begyndelsen det bedste Haab om et nogenlunde godt Resultat. Man troede paa Dannevirkestillingen og paa Generalerne og fulgte med Spænding alle Efterretninger og Postulater i Aviserne. Bl. a. blev der i

en Avis sagt, at De Meza skulde have udtalt, at han kunde holde Dannevirke i 6 Dage og det skulde koste Fjenden en stor Styrke derefter at tage den. Men saa kom Efterretningen om Hærens Tilbagetog derfra som et Tordenslag. Constantine fortalte mig det, men jeg kunde ikke tro det, før han kom med Stiftstidenden til Bevis. Saa at sige hele Befolkningen blev overvældet og Stemningen saa nedtrykt, som jeg aldrig har set den hverken før eller senere.

Der var dog ogsaa enkelte af en anden Mening. Jeg rejste netop den Dag om Aftenen fra Aarhus til Langaa i en af de lange 3die Kl.s Vogne og sad alene i den forreste Coupée. Der var ingen i de tre mellemste, men i den bagerste var der 4 à 5 unge Mænd, som vare ellevilde af Glæde over den Efterretning, som knugede alle os andre, skøndt de talte dansk som Indfødte (ikke Jyder). Da de vare meget høirøstede, kunde deres Tale ikke misforstaaes. Jeg kendte intet til dem og har vist aldrig set de Slubberter senere.

En Modsætning til disse var en Stationsforvalter paa en Mellestation. Han var en meget haard Natur og fældede ellers aldrig en Taare, selv for de tungeste Familie- eller andre Sorger, som han havde haft sin rigelige Del af. Men den Aften, da et Tog bragte Efterretningen om Dannevirkes Rømning, gik han rastløs op og ned ad Perronen grædende bitterligt, saa at Taarerne ideligt løb ham ned af Kinderne. H. Christensen, Dbmd. og tidligere Commandeersergent i 3 Aars Krigen, var Fyrbøder for et af Togene og bemærkede dette, hvilket han senere fortalte til Bevis paa, at Stationsforvalteren var en ægte dansk-sindet Mand, hvorom andre havde tvivlet, fordi han

talte godt Tysk. Efter 64 var dette ofte nok til at gøre Folk mistænkte for tyske Sympathier.

Efter at Dannevirke var rømmet den 6te Februar, ventedes tyske Tropper snart i Jylland. De første kom dog først den 21de Februar ind i selve Jylland og naaede vist kun til Kolding. Den 7de Marts fik Jernbanen et større Uheld, idet der var sket et Dæmningsskred tæt ved Lerbjerg, hvilket foraarsagede, at et Aftentog løb af Sporet ud i Engen og fik baade Maskinen, No. 1, og nogle Vogne beskadigede. Det var det første Dæmningsskred og det medtog en stor Opfyldning, da det paafyldte stadig sank og voxede op igjen ude i Engen. Senere er der jo kommet mange lignende, endog paa meget gamle Dæmninger.

Den 8de Marts kom Kronprinsen, senere Kong Frederik den 8de, til Aarhus paa Gennemrejse for at slutte sig til Hegermann Lindencrones Armeecorps.

I Anledning af Beskadigelserne paa Lokomotiv No. 1 og af at en anden Maskine ogsaa var under Reparation, medens en tredie, No. 2, henstod afdækket i Værkstedet, ventende paa Kedelprøve, var der Travlhed i Værkstedet, saa at der blev arbeidet med Overtid. Men den 8de kom Constantine pludselig med Ordre, at *alt* Materiel saa vidt muligt skulde stilles til Disposition for Hæren *snarest*. Der blev saa arbeidet uafbrudt Dag og Nat i 3 Døgn af hele Værkstedspersonalet for at skaffe de to Maskiner færdige. Det sidste Døgn kunde Arbejderne kun daarligt holde sig fra at falde i Søvn, nogle af dem sov ind staaende, naar de kom til at staa stille et Øjeblik. Den 10de fik jeg Ordre til at gaa tidligt hjem og sove ud, da jeg skulde køre den 11te om Morgenen som Lokomotivfører med No. 1. Der var nemlig absolut

Mangel af Lokomotivpersonale, da Driftsselskabet kun havde 3 Lokomotivførere, men 7 brugbare Maskiner. Der var 3 Fyrbødere, som vare nogenlunde indøvede og kunde køre, men der manglede altsaa dog en Fører og det blev saa mig. Jeg kendte nok Tjenesten ganske godt, men havde aldrig før været indøvet i den. De tre faste Førere vare W. Bailey, J. Wilton og Schnede, de tre Fyrbødere, som fungerede i Førerstilling vare N. Johansen, N. Hansen og H. Christensen. Endelig kom jeg med No. 1, som havde en knækket Axelgaffel fra Lerbjergaffairen, hvorfor Maskinen maatte køre uden Sidestænger og derfor fortrinsvis skulde køre de lettere Tog. Dette var jeg ingenlunde ked af.

Til disse 7 Maskiner kom endvidere Entreprenuerernes Grusmaskine, den gamle No. 8 fra Slesvig, med sin egen Fører, R. Manthorpe. Den var den bedste af dem alle til de svære Militærtog, da den kunde trække hvad de læssede paa den, naar den kun skulde køre langsomt.

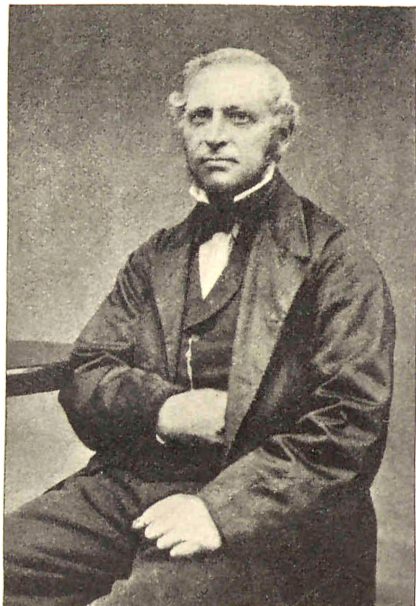
Fredagen den 11te Marts om Morgenen bleve saa alle 8 Maskiner bragt under Militærets Dispositioner. De skulde bruges til at bringe en Del af Hegermann Lindencrones Hær fra Langaa til Skive. Der udgik derfor tidligt om Morgenen Tog med alle de Vogne, som fandtes, fra Aarhus, Viborg og Randers, og de bleve alle samlede i Langaa, hvor Militæret med Heste, Vogne og Kanoner blev indladet. Jeg afgik fra Aarhus Kl. 11 Formiddag med den sidste Rest af Vogne (tomme), 2 Sneplove og det defekte Lokomotiv No. 2, alt trukket af Lokomotiv No. 1. En Pudser fra Randers, Schougaard, som havde gjort Fyrbødertjeneste enkelte Gange før, var med som

Fyrbøder. Han blev senere fast Fyrbøder, avancerede til Lokomotivfører og kørte som saadan i mange Aar under Statsbanedriften.

Der var selvfølgelig en utrolig Færdsel paa den lille Langaa Station, som langtfra kunde rumme alle Jernbanens Vogne og der dog skulde skaffes Plads til Militairets Indladninger. Vognene stode langt ud ad den fri Bane til Randers, hvorfra de saa blev trukne ind, efter som der blev Brug for dem. Veien mellem Stationen og Landsbyen var fyldt med Soldater, Heste, Kanoner o. s. v., og disse medtog desuden et stort Stykke af Markerne paa begge Sider. Hærens Overkommando var den øverste Ledelse og dens Ordre blev besørget til Jernbanepersonalet af Kaptajn Holst og hans Assistent, Prltnt. Müller. Disse assisteredes af Driftsinspektøren, F. Møller og Driftsbestyrerens Sekretair Chr. Larsen. Den sidste var ikke meget kendt af Personalet uden for Aarhus og han havde derfor anskaffet sig en Uniformshue med en ualmindelig bred Guldgallon om. Det var første Gang man saa en Jernbanemand med saa meget Guld paa, og Folkevittigheden døbte ham strax »den forgyldte Sekretair«. Mulig var dette den første Spire til den senere rigeligere Forgyldning.

Rangeringen og Indladningen ledes af Stationsforvalteren og hans Personale, og disse præsterede et ganske udmærket Arbeide ved den Lejlighed. Stationsforvalteren, Rambusch, havde ved Viborg Banens Aabning ladet alle sine Sporskifter forsyne med Numre, malede paa Vægtloddet og dette var ved denne Lejlighed til udmærket Nytte. Det var de første nummererede Sporskifter, Personalet havde seet, men efterhaanden blev saadan Mærkning almindelig.

Togledelsen skete alene ved mundtlig Ordre og pr. Telegraf. Krydsninger besørgedes af Lokomotivførerne, men af og til kom et Tog til at holde ret længe paa en Station, fordi det ikke kunde komme frem for de andre. Et Tog holdt saaledes en hel Nat i



Stationsforvalter C. A. G. Rambusch.
Langaa 1862.

Rindsholm, det skulde til Viborg, men Viborg havde ikke Plads til det. Ellers var Ordren hurtigst at komme tilbage til Langaa, saa snart et Tog var afleveret.

Da jeg kom til Langaa om Fredagen, maatte jeg rangere der i flere Timer, kørte derefter et Tog, som skulde til Viborg, men kun kom til Rindsholm, hvor

vi maatte vente det meste af Natten. Næste Morgen Kl. 5 naaede vi Viborg, hvor jeg atter rangerede indkomne Militairtog til henad Middag. Derefter kørte jeg et Tog fra Viborg til Skive, det første paa den Strækning. Der var en høi Officer og en Del Furerer i Toget, de skulde forberede alt i Skive til Hærens Ankomst. Desuden vare de fornødne Jernbane-Ansatte med til Stationerne paa Banen. Strækningen var nemlig endnu ikke færdig til Drift. Hver Station blev derfor fra mit Tog forsynet med Stationsforvalter, nogle Betjente og Telegrafapparater. Ledningen var heldigvis i Orden. Der var kun de tre Stationer Sparkjær, Høislev og Skive.

Sporet laa nogenlunde godt, men man havde henlagt Skærvebunker ved alle Overkørsler til senere Nedlæggelse mellem Tvangsskinnerne, og disse Skærver laa saa nær ved Sporet, at Fodtrinene paa vore Maskiner, som vare bredere end den gamle Grusmaskines, kunde naa ind i Skærverne og derfor ragede disse ned paa Sporet. Dette gav nogle slemme Stød for Tender og Vogne, men gik dog af uden Sporafløb.

I Sparkjær kom en Heering, i Høislev N. Selmer og i Skive Overkonduktør C. Hall som Forvaltere.

I Skive afleveredes først Officeren og alle hans Ledsagere, de fleste vare Furerer, og derefter maatte jeg samle en Mængde Grusvogne (Tipvogne) tilhørende Entreprenøren og bringe dem langt ud paa den helt ufærdige Struerbane, for at der kunde være Plads til de ventede Militairtog. Lokomotiv Nr. 2, som vi ogsaa havde havt med, blev ligeledes bragt derud. Saa snart dette var besørget, saa at Skive Stationsplads og et langt Stykke paa Struerbanen var helt fri, fik jeg Ordre til snarest at køre tilbage til Viborg

og derfra med Vogne til Langaa. Under Veis mødte vi flere Militairtog og der løb stadige Tog i begge Retninger. Den Dag vare vi nær ved at dø af Sult, thi intet Sted kunde vi faa noget at spise, hvad der var blev overalt stoppet i Soldaterne. Mellem Viborg og Langaa blev Fyrbøderen, Schougaard, derfor saa syg at han maatte lægge sig paa Tenderen, hvor han laa med store Mavesmerter indtil Langaa. Der fik vi saa et godt Maaltid af min Moder, som i de Dage bespiste næsten alle Jernbanefolk. Saa blev Schougaard helt flink igjen. Der blev saa rangeret og afsendt Tog hele den Nat og den næste Dag i et forrygende Veir med Storm og Snesjap, saa Tilværelsen paa Maskinerne uden Hus var ikke behagelig. Jeg kørte ogsaa et Par Tog til Viborg og tilbage og kom tilsidst til Slutrangeringen i Langaa. Der var en Maskine til, Lokomotivfører N. Johansen, og vi fik Ordre til at medtage alt, hvad der var tilbage af Vogne, samt de sidste Militaire. De forud kørte Tog havde Besvær med at komme frem, fordi andre spærrede og der altsaa var Stopsignal paa Stationerne. Saa bleve Soldaterne ustyrlige og skældte paa Lokomotivpersonalet, bebreidende dette, at det vilde lade Soldaterne fange af Tyskerne. Rent galt var det for et Tog med 2 Maskiner, som maatte vente en hel Nat i Rindsholm, fordi Viborg ikke havde Plads til det. Jernbanepersonalet fik hverken Mad eller Drikke der, men Soldaterne (af 1ste Regiment) havde ialfald faaet noget at drikke, saa de vare meget høirøstede og vilde true Lokomotivførerne til at køre videre, de vilde ikke forraades raabte de og derfor ikke opholdes længere der for at fanges af Tyskerne. Det vilde de ikke finde sig i, thi de havde lige kæmpet

for Fædrelandet. Naa, det har da andre ogsaa, f. Ex. jeg, svarede den ene Lokomotivfører, som var en ældre Mand. Har De, sagde Soldaternes værste Ordfører paa den haanligste Maade, naar mon det var? I 1849 lød Svaret, hvorefter Soldaterne bleve ganske tavse. Officerer saa man aldrig noget til under de Kørsler.

Hen ad Aften afgang saa det sidste Tog fra Langaa med Resten af det rullende Materiel, 63 Vogne og en Sneplov, samt en Del Soldater af 1ste Regiment. Min Maskine var forrest, Johansens lige bagved. Toget blev paa en Maade ledet af Premierlieutenant Müller, Ingenieur-Assistent under Capt. Holst. Vi fik Ordre at holde ved hver Station for at Ltnt. Müller og jeg kunde medtage Telegrafapparaterne. Vi holdt derfor med min Maskine tæt udenfor Kontordøren, og det varede ikke længe for at fjerne Apparatet, som blev anbragt i en af de forreste tomme Godsvogne. Men det lange Tog holdt derfor langt uden for Stationen, og Soldaterne anfaldt da ved Holdstederne den fungerende Overkonduktør med Behreidelser, fordi Toget ikke kørte. Ved Rødkærsbro bleve de saa nærgaaende, at bemeldte Konduktør fandt det rettest at komme hen til Maskinerne for at være i Sikkerhed. Der var en lang Række tomme Vogne mellem Soldatervognene og Maskinerne, og denne Vei holdt de tapre Krigere dog ikke af at passere i Mørket, saa Konduktøren E. Møller (Svingmøller) fik Fred derved og betjente da Bremsen i en af de forreste Vogne.

Man troede at Fjenden var lige bag efter os, og Lieutenant Müller forbød i den Anledning Brugen af Dampfløiterne. Toget var imidlertid saa tungt at trække for de 2 Canada Maskiner, at man sikkert

kunde høre de stærke Dampslag lige saa langt som de ret svage Dampfløiter. Kørslen gik da ogsaa meget langsomt op ad alle Bakkerne i Skridtgang. Senere viste det sig, at der paa den Tid saa godt som ingen tyske Tropper vare Nord for Veile.

Vort Tog kom til Viborg længe efter at Mørket var indtraadt og blev yderligt sinket af Stopsignal, da der ikke var Plads paa Stationen. Et andet Tog var færdigrangeret og skulde afgaa med 2 Maskiner, men saa havde den ene af disse (Fører Schnede) det Uheld ved Ildrensningen at faa Risterne til at falde ned, saa han kunde ikke blive færdig hurtig nok. Saa fik jeg pludselig Ordre til at gaa fra vort Tog, dreie, tage Vand og køre med det færdige Tog. Dette skete saa hurtigt som muligt og vi afgik derefter til Skive. Fører af den bagerste Maskine var N. Hansen, og han havde ikke før været paa Skivebanen. Han' fik derfor en stor Skræk, da han kom til at køre over Skærverne ved Overkørslerne, idet han troede at Maskinen var af Spor, saa han bremsede og gav gjentagne Stopsignaler. Jeg maatte da forklare ham Sagen og saa gik det meget godt videre.

Ud paa Natten (Onsdag) kom da efterhaanden hele Hæren og alle Togene ind til Skive. Byen var selvfølgelig aldeles overfyldt. Det nu helt forsultne Lokomotiv- og Togpersonale kunde ikke komme fra Stationen for Rangerarbejde, og det havde ei heller nyttet dem at komme i Byen, da der intet Sted var noget at faa. Men Captain Holst havde sørget for, at der blev tilveiebragt en hel Del kogte Skinker med Grønlangkaal fra Byens eneste Konditor, Harder, samt Øl og Brød, saa at Sult og Tørst blev stillet. Der spistes i Pakhuset, og her blev senere skaffet en

Del Halm ind til Natteleie. Det var nemlig ganske umuligt at faa Plads eller Mad i Byen, da hvert Hus var overfyldt af Soldater. Harder var den eneste, som overhovedet vilde levere den Mad vi fik, skøndt dette laa udenfor hans sædvanlige Forretning. Men han havde en ualmindelig dygtig Hustru, hende traf jeg 1910 i Viborg som Enke og takkede hende igjen for hendes gode Hjælp i 1864.

Der blev rangeret hele den Nat og de følgende Dage, dels for at faa Heste, Kanoner og alt det andet Materiel udlosset og bort, og derefter med at bringe alt det tomme Materiel ud paa Struer Banen, hvor en stor Del af det først havde været hensat med Læs paa, for at skaffe Plads for de senere indkomne Tog. C. Hall var konstitueret Stationsforvalter og ledede denne Rangering. Han rekvirerede sig en opsadlet Ridehest fra Hæren og dirigerede derefter til Hest hele Rangerarbeidet. Hesten blev brugt dygtigt, da der jo var en lang Vei mellem Stationen og de Maskiner og Vogne, som stode paa Struerbanen, og Forvalteren saaes ideligt paa sin Hest i fuld Galop imellem de to Endepunkter. Han havde i sin Ungdom gjort Militairtjeneste i det senere nedlagte Corps kaldet »de sorte Husarer« og var fra den Tid en udmærket Rytter. Det er vel nok et enestaaende Tilfælde, at en Rangerleder er tilhest, men i dette Tilfælde viste det sig praktisk. Den ny Ballast var dog blød og meget trættende for Hesten paa de lange Strækninger, saa at han red flere Heste trætte hver Dag.

Kronprinsen, Overgeneralen Hegermann Lindencrone og Overkommandoen boede paa Byens eneste Gjæstgivergaard, hvis Vært Møller (af Byens Borgere

altid kaldet Hattemageren, fordi de der hentede deres Blyhatte) næsten var fra Sands og Samling af Travlhed.

Foruden det kørende Personale var tillige alt det øvrige Værkstedspersonale fra Maskinmesteren Constantine og Værkfører Potts til den sidste Arbeidsmand ogsaa blevet bragt til Skive. De skulde holdes parate til Hjælp, hvis Uheld maatte indtræffe. Men endskjøndt Kjørslen var gaaet uafbrudt baade Nat og Dag i over fem Døgn med for største Delen uøvet og tilsidst aldeles overanstrengt Personale og tillige over en ny ganske ukendt Strækning (Viborg Skive) skete der ikke det mindste Uheld, ikke en eneste Vogn havde været af Sporet. Værkstedsfolkene slap derfor for at arbejde, de havde indkvarteret sig i en lukket Godsvogn, som de holdt tæt tillukket for at Militairet ikke skulde tage den fra dem, men de frøs og sultede ganske utaaleligt. Da de sidste Tog vare indkomne blev det imidlertid ordnet saaledes, at alle Jernbanefolk bleve bespiste hos Harders paa Jernbanens eller maaskee Armeens Regning, og ved de første Maaltider der aad en Del af dem som Vilde. Nogle puttede, saa snart de kunde, Fødemidler til sig for at sikre Fremtiden.

Lokomotivpersonalet udholdt den lange Tjeneste, fordi der af og til blev Ophold, saa Maskinen holdt stille. Da satte begge sig ned paa Fodpladen med Ryggen til Ildkassen paa hver Side af Fyrdøren og sov med det samme trygt til Nogen vækkede dem for videre Rangering. Men megen Søvn fik de alle tilgode, og da jeg efter endt Rangering endelig kom i Seng paa et Loft i en Bondegaard tæt uden for Skive, hvor Slægtninge af mig boede, sov jeg i et Træk 18 Timer. Samme Sted var iøvrigt fuldt besat af Mili-

tair, 2 Lieutenanter, Hegermann Lindencrone og Reedtz Thott, og en hel Del Soldater havde optaget alle Gaardens andre Rum.

Da alt det rullende Materiel var tømt, idet man dog lod Vandet forblive i Lokomotiver og Tendere, og bragt ud paa Struerbanen fik vi Ordre til at udtage Stemplerne fra Maskinerne, aftage de forreste Cylinderlaag, Excentrikringene med Stænger samt alle Pleil- og Sidedængerne, hvorefter Maskinerne og en Del Vogne bleve løftede af Skinnerne og satte i Gruset. De aftagne Dele bleve afleveret til Militairet, som førte dem med sig til Mors. Potts, som altid var praktisk, fandt dette ganske urimeligt, han sagde, at man meget lettere kunde gjøre Maskinerne utjenstdygtige for lang Tid ved blot at fjerne Ventilene i Fødepumperne og dette havde under de Omstændigheder, som senere forelaa, ogsaa været ganske tilstrækkeligt.

Militairet drog derefter videre gennem Salling til Mors og vi andre bleve kjørte paa Vogne ad Landeveien over Viborg og Randers til Aarhus.

I Værkstedet i Aarhus var der naturligvis ikke meget at bestille, da der hverken var Lokomotiver eller Vogne at faa fat paa. Der blev bygget Forlagstøi til Drejetaarnene paa de fire Lokomotivdreieskiver, saaledes at Drejetaarnene kom langt nok ud fra Sporet til at Snepløve og Personvogne kunde passere. Senere under den lange Driftsstandsning byggede jeg med et Par Andre disse Forlagstøi ind i Dreieskiverne i Langaa, Randers og Viborg. Men da vi havde arbeidet i Værkstedet en halv Snes Dage, blev jeg en Nat vækket af Constantine, som beordrede mig til strax at gaa ned paa Pladsen og køre med Draisine

til Skive sammen med 3 andre fungerende Lokomotivførere, Schnede, N. Johansen og H. Christensen. Der var nemlig givet Ordre til at alt Materiellet snarest skulde gøres køredygtigt igjen til ny Militairtransporter. I en Fart kom jeg i Tøiet og ned paa Bane-gaarden, hvor de andre omtrent samtidigt mødte og afsted kørte vi i Bælgmørke omtrent ved Firetiden. Vi trak selv Draisinen, som var af den gamle jyske Type paa hvilken 4 Mand kunde trække. Støien af Draisinen vækkede paa Veien en Del af Ledvogterne, saa de kom farende ud med Lygte efter at vi vare forbi. Det var jo en Begivenhed at høre Kørsel paa Skinnerne.

Ved 6-Tiden naaede vi Hinnerup, vækkede Baneformanden der og fik hans Hustru til at levere os Morgenkaffe med Brød, derefter kørtes videre over Langaa, men nu var det Dag og enhver Station vilde helst stoppe os for at høre lidt Nyt. De havde jo hverken Telegraf eller Post i den Tid. Hen paa Formiddagen naaede vi Bjerringbro og der stod tilfældigt baade Stationsforvalteren, Beyer, og Kjøbmanden, Sand, paa Perronen. De maatte selvfølgelig ogsaa tale med os og Sand indbød os til Frokost, som vi godt trængte til. Den fik vi ogsaa ganske udmærket, men den medtog en Del Tid. Derefter trak vi saa videre paa vor Draisine og naaede endelig Skive Kl. 3¹/₂ om Eftermiddagen. Det var dog ingen daarlig Præstation af de 4 Mand selv at trække Draisinen de 15 Mil, men vi vare ogsaa godt trætte tilsidst. Vi fik med Besvær et yderst tarveligt Logis, da Byen atter var overfyldt af Militair.

Dagen efter toges ivrigt fat paa at samle Maskinerne. Militairet bragte de medførte Maskindele til-

bage og henlagde dem ved Siden af Maskinerne. Alt det øvrige Maskinpersonale kom den Dag ogsaa til, de vare kørte med Vogne ad Landeveiene. Alt det opsparede Materiel blev bragt paa Spor, Vand til Maskinerne blev bragt, og saa snart et Tog var færdigt blev det fyldt af Militair med Tilbehør og afsendt østpaa. Transporterne gik dog kun til Viborg og Rødkærbro, hvor alt blev aflæstet for derfra at drage sydpaa. Men endnu før det Hele var afsendt kom der atter en stor Forskrækkelse, saa at Returnekørslen til Skive begyndte paany og denne Gang blev Retraiten endelig. Alt blev bragt til Skive, men Transporterne vare langt mindre end den første Gang og det Hele varede ikke ret længe. I Skive blev alt Materiellet hensat og behandlet som forrige Gang og Militairet trak sig tilbage, medførende de afkoblede Maskindele, først til Mors, derefter til Thy og Vendsyssel og endelig derfra til Fyen ad Søveien. Endnu i Juni Maaned laa der dog dansk Artilleri i Kollerup lige Nord for Limfjorden, og der gik flere Uger før de tyske Tropper kom op til Linien Aarhus-Viborg. Men senere kom de, som bekendt, helt op til Skagen, som blev besøgt af selve Prins Friedrich Carl.

Der havde den 14de Marts været en lille østerriksk Patrouille i Aarhus. Den red ind i Byen, saa sig om, vendte og red hurtigt syd paa igjen. Den 30te Marts var der en lignende. Men ellers viste der sig ingen tyske Tropper, det danske Postskib fra Korsør seilede dagligt fra 24. Marts. Den 5. April kom Kronprinsen fra Nordjylland og reiste fra Aarhus med bemeldte Postskib.

Først den 27de April blev Viborg og den 28de

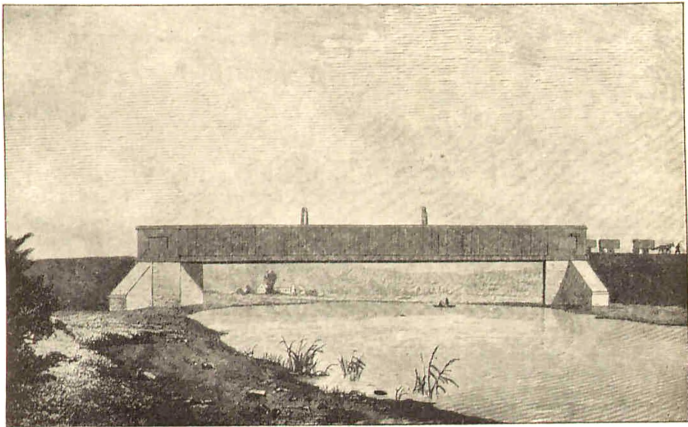
April Aarhus besat af de fjendtlige Tropper, og de forbleve der da til Freden.

Der skumledes meget i Befolkningen over Hærens Efterretningsvæsen. Lederen N. Sylow formentes ikke saa heldig, som Blauenfeldt havde været i den forrige Krig. Med et nøiere Kendskab til de tyske Fortroppers Stilling formentes, at den danske Nordhær ikke havde behøvet saa stort Hastværk med Tilbage-toget.

Der kom nu en meget stille Tid for Jernbanen. Intet rullende Materiel, intet Tog, ingen Telegraf, uregelmæssig Post og Aviser, ofte slet ingen. Løse Rygter, for det meste falske, vare omtrent de eneste Nyheder for Befolkningen. I Langaa kunde man dog høre lidt fra Krigen, thi nede i Grusgraven (paa Viborg Sporet) hørtes alle Kanonskudene ganske tydeligt, saa at man endog kunde skelne mellem de sværere og lettere Kanonskud. Den 18de April hørte man der en ualmindelig stærk Kanonade og talte om, at der den Dag maatte være et stort Angreb, hvilket senere viste sig rigtigt nok, desværre.

Medens alle Lokomotiver og Vogne henstod ved Skive vare Trollier og Draisiner efter Ordre nedgravede der, hvor de hørte hjemme. Heldigvis var dog en Draisine bleven glemt i Værkstedet, og denne blev flittig brugt af min Broder og mig mellem Aarhus og Langaa. Vi kørte ud hver Lørdag Aften og tilbage hver Søndag Aften. Det var den eneste Jernbanedrift vi havde lige til langt ind i Vaabenstilstanden, og helt uforstyrret gik den kun kort, thi saa snart Preusserne under General Vogel v. Falkenstein vare rykkede ind i Aarhus brød de Jernbanesporer op paa Strækningen mellem Fiskerhusbroen og Aaby

Ledet, saa paa det ret lange Stykke maatte vi skubbe Draisinen i Gruset, hvilket var et strengt Arbeide for os to, men det gik dog. Omtrent samtidigt lod Falkenstein Broen over Gudenaå ved Langåå sprænge, saa at de to svære Brodragere laa knækkede paa Siden, med det laveste Punkt tæt nede ved Vandet.



Langåå Bro 1862.

Den kunde dog passeres af Fodgængere, men Draisinen maatte blive staaende syd for Broen.

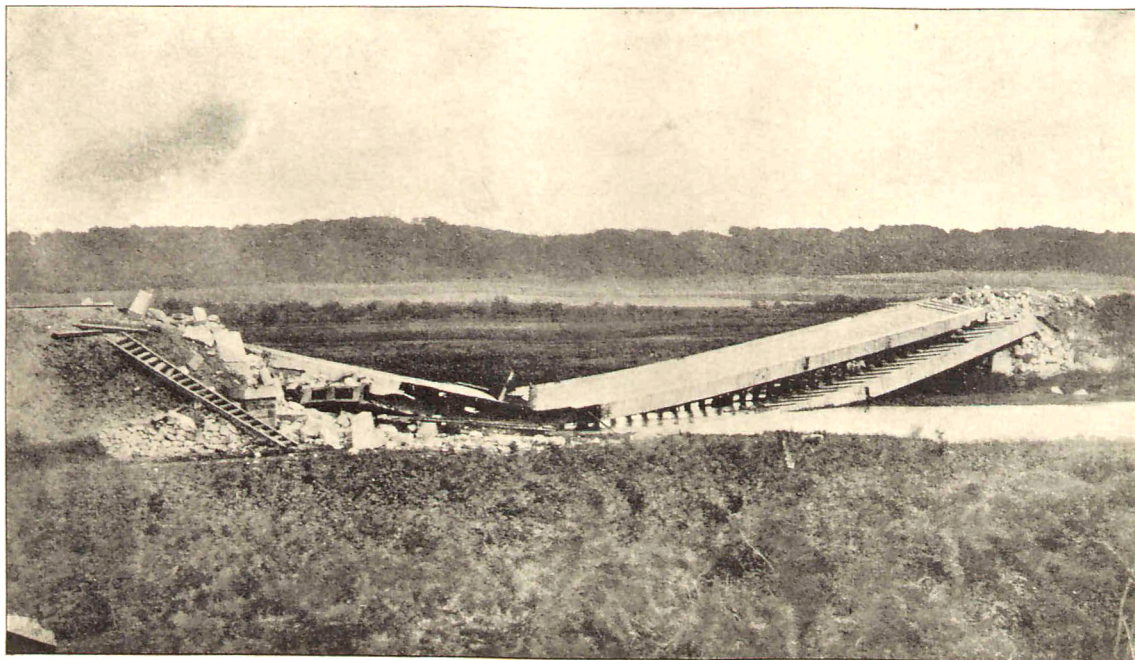
Inden Falkenstein øvede denne Bedrift havde han ladet den gamle Grusmaskine, en Persontogsmaskine samt nogle Person- og Pakvogne køre med Hestekraft fra Skive til Aarhus. Dette Materiel kom til god Nytte senere, da Driften blev sat i Gang igjen med Omlæsning ved Gudenaå.

Hæren havde nemlig medtaget de før omtalte Maskindele for at hindre, at Tyskerne benyttede Jernbanen. Men den tyske Hær forlangte den stillet til

Disposition og truede med ellers helt at ødelægge den. Begyndelsen hertil blev gjort med Langaa Bro, og der blev truet med at alle andre Broer og alle Stationsbygninger skulde gaa samme Vei. Men saa blev det dog den danske Regering for dyrt, og da der tillige kom den første Vaabenstilstand, kom der Ordre til at afhente Maskindelene fra Kjøbenhavn, hvor de vare havnede i den sjællandske Jernbanes Varetægt, og bringe alt det rullende Materiel i Orden samt begynde Driften paany. Vaabenstilstanden varede fra den 17de Mai til den 29de Juni, da Krigen begyndte paany, men da var Banen i Drift.

Under Vaabenstilstanden blev Dampskibsfarten mellen Korsør og Aarhus strax genoprettet, og Constantine reiste da med mig den Vei og videre med Jernbanen til Kjøbenhavn. Under Opholdet i Korsør besaa vi et derværende lille Jernbane-Reparationsværksted, som var under Ledelse af en gammel tysk Møllebygger, Rost, Svigerfader til Maskinmester Busse i Kjøbenhavn og altsaa Bedstefader paa mødrene Side til den senere Direktør Busse ved Statsbanerne. Korsør Værksted havde Dampmaskine, Hjuldreiebænk m. m. og en Del Vogne vare under Reparation, deres Hjul og Axler vare langt mindre og svagere end dem i Jylland og Slesvig. Dette Værksted blev senere nedlagt og Bygningen brugt til Lokomotivremise.

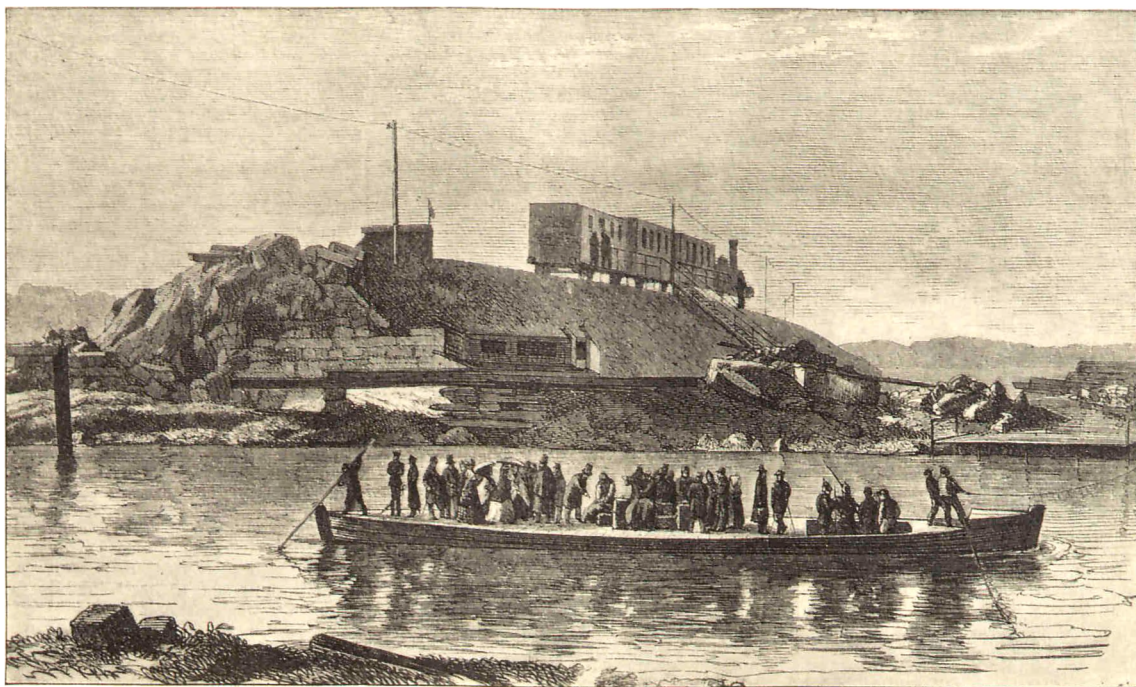
I Kjøbenhavn maatte vi først op i Landstinget til dettes Formand Mads Pagh Bruun (til Jærgaarden), som tillige var Formand i Bestyrelsen for det danske Jernbane-Driftsselskab, for at han kunde skaffe den endelige Tilladelse til Udlevering af Maskindelene. Efter at dette var ordnet, Maskindelene eftersete og expederede til Forsendelse, tog Maskinmester Busse



Langaa Bro sprængt 1864.

os ud at køre paa den ny Klampenborghane, som den Gang lige var sat i Drift. Vi kørte alle tre paa Maskinerne, som havde Cokes til Brændsel. Den brugte Damp kunde føres tilbage gennem Vandet i Tenderen saa at dette Vand næsten blev kogende. I Tenderens ene bageste Hjørne var der anbragt en Skorsten til at bortføre Resten af Udgangsdampen. Foruden de faste Pumper havde Lokomotiverne en lille Donkeypumpe paa tvers oven paa Langkedlen, saa at de kunde pumpe Vand i Kedlen under Standning, et Hjælpemiddel, som vi i Jylland meget misundte dem. I Busses Kontor blev der vist os en Injektor, som de havde faaet til Prøve, men endnu ikke havde havt anbragt. Det var den første jeg har set, men der gik dog kun faa Aar før de bleve almindelige paa Jernbaner. I Aarhus bleve de første anbragte i 1865, de vare meget store, mest af Støbejern og lodret staaende. De gjorde en ulidelig Støi, naar de virkede.

Hjemkomne til Aarhus med alle Maskindelene fik vi disse efterhaanden anbragte paa de tilsvarende Lokomotiver. Saa snart de ved Skive henstaaende Lokomotiver vare færdige bleve de med alle der-værende Vogne kørte til Viborg, Randers og Langaa og Driften begyndte strax efter. Fra Aarhus kørtes skiftevis med Anlæggets gamle Grusmaskine og den eneste Persontogsmaskine, som vare førte dertil før Brosprængningen. Aarhus Toget førtes lige til Broaabningen over Gudenaen, der var anbragt en Trætrappe ned ad den høie Dæmnings sydlige Side ad hvilken Passagerer og Gods gik ned til Aen, hvor de færgedes over med en Gudena-Kaag, leiet til det samme. Paa den anden Side af Aen gik man saa



Færgen ved Langaa.

op ad en lignende Trætrappe, saa det var en ret besværlig Overfart. Den første og fasteste Passengertrafik var den tyske Feltpost, som var med i hvert eneste Tog, og der var ogsaa megen anden Transport for den tyske Hær.

Som Sagen udviklede sig vil det sees, at Fjernelsen af Fødeventilerne fra Pumperne nok havde været tilstrækkelig.

Lokomotiverne maatte selvfølgelig altid køre baglænds den ene Vei paa Aarhusbanen.

Overfarten blev brugt saaledes uafbrudt lige til der efter Fredsslutningen var anbragt en interimistisk Træbro. Strax efter Freden blev den endog passeret af Kong Christian den 9de med Følge. Ved den Leilighed fik Driftsinspektøren, F. Møller, Sølvkorset, mange Aar efter blev han Ridder af Dannebrog.

Naar Brosprængningen undtages mærkede man iøvrigt ikke videre Ulemper af den fjendtlige Okkupation. En Del af Værkstedet i Aarhus, nemlig hele den Fløi, der var til Vogn- og Malerværksted, blev brugt til Hospital, hvorfor der var Skildvagter udenfor. Der blev desuden overalt rekvireret og præsteret forskellige Fornødenheder til Tropperne, Brød, Kjød og meget andet, men dette blev ordnet af vore egne civile Autoriteter, saa det Hele gik som et Urværk. Forulempelser af Befolkningen hørte man intet om. Ganske vist holdt Landbefolkningen ikke af, at der undertiden blev paalagt dem Kørsler (Ægter) og frataget dem Heste mod Rekvisition, da de tvivlede paa at faa Erstatning, men alt saadant gik ganske fredeligt af.

De første fjendtlige (preussiske) Soldater, jeg kom i Kast med, kom netop til Langaa, hvor jeg arbeidede

paa Dreieskiven. En Officer med en stærk Patrouille dukkede pludseligt op ved Stationen. Han lod mig vise sig ind i Kontoret og forlangte der Kassen udleveret. »Vi har ingen,« sagde Forvalteren, »Jernbanestationerne sende altid Beløbet ind hver Aften og nu har vi i lang Tid ingen Indtægt havt.« »Ja det veed jeg nok,« svarede Officeren, »men det er en Ordre at jeg skal undersøge det. «Ja,« sagde Forvalteren, »i den Skuffe ligge Pengene ellers og der er lidt Byttepenge deri.« Dem besaa Officeren og sagde saa: »Nei behold dem kun.« Saa besaa han Lokomotivremisen og derefter droge de bort.

Der stod en aaben Cigarkasse i Kontoret og Indholdet deri var svundet en Del, medens Forvalteren og Officeren vare i Remisen. Men ellers skete ikke den mindste Uorden.

Da Driften kom i Gang var der en Dag en preussisk Officer i en 1ste Classes Coupee og han havde det Uheld at slaa en stor Dørrude itu. Overkonduktøren meldte det paa første Station (Langaa), og Forvalteren affordrede Officeren det sædvanlige Beløb, 4 Rdlr. (8 Kroner). »Det er dyre Vinduer De har her,« sagde Officeren og betalte strax Beløbet uden videre Bemærkninger.

I Aarhus var der hele den Sommer Sangerinder i Vennelyst. De sad 3 à 5 paa Rad paa en Forhøjning i Salonens ene Ende, medens Klaveret stod i Hjørnet ved Siden. Den syngende Dame stod op. Efter hver 3 à 4 Sange gik en af Damerne rundt i Salen til alle Gæsterne med Tallerkener for at indsamle Bidrag fra Publikum, i Reglen mindst 4 Skilling fra hver, dette kaldtes Tallerkenvals. Der var altid en stor Del tyske Officerer og Underofficerer der,

de morede sig godt, betalte som vi andre og lagde intet Tryk paa Forestillingen, skøndt Sangene i den Tid vare meget aktuelle og undertiden ret nærgaaende mod Fjenden. Et Vers af dem var dette:

I Jylland har vi Svin paa Skov,
 de fylder deres Vomme,
 de jager Bonden fra sin Plov,
 gør alle Kasser tomme,
 de stjæler vore Heste
 naturligvis de bedste,
 ja naar man bare vidste,
 om det skal vare ved.
 Ja vor Stilling er fatal,
 Hjælpen er kun tynd og smal,
 Wrangel var en ækel Ka'l,
 men Falkenstein er værre.

Den Sang gik hver Aften flere Gange til lige stor Fornøjelse for Danske og Tyske, medens Falkenstein var Øverstbefalende og Guvernør i Aarhus.

Saa snart Driften kom i Gang, blev der taget ivrigt fat paa at fjerne den gamle Gudenaabro og erstatte den med en interimistisk Træbro. Den gamle Bro blev solgt til en københavnsk Hørkræmmer Larsen, Studiestræde, og blev hurtigt ført bort. Hvidemølle byggede den ny Træbro og derefter den ny Jernbro paa samme Sted. Den sidste staaer endnu, men bruges vist kun til Rangering.

Da Træbroen var færdig, henstod der 2 Lokomotiver i Langaa Remise. Jeg fik Ordre at hente dem med min Broder, som den Gang var Lærling i Værkstedet, til Hjælp som Fyrbøder og vi vare saaledes de første, som kørte over denne ny Bro. Med sine meget høie Bærestolper og Tømmerværket høit over Aaen og Terrainet saa den meget spinkel ud i Sammen-

ligning med den svære Jernbro, og der havde været Tvivl om den var stærk nok. Men den bar de to Lokomotiver godt nok, skøndt vi maatte holde stille omtrent paa Midten, fordi en af Anlæggets Bærebukke ikke var fri af Lokomotivets Skorsten og derfor maatte fjernes før vi kom videre, og Træbroen holdt ogsaa godt nok til alle Togene, indtil den ny Jernbro blev færdig.

Saa snart Træbroen var prøvet, blev Driften mellem Aarhus Viborg og Langaa Randers atter bragt i den gamle Orden. Skivebanen, som kun var brugt til Militairtransporterne, var dog ikke i Orden til regelmæssig Drift og en af Driftsselskabets Maskiner ført af mig, med H. Christensen som Fyrbøder, blev leiet ud til Anlægsselskabet for at køre Grus derpaa i et Par Uger. Vi kørte da ud fra Skive hver Morgen Kl. 5 og kom ind igjen hver Aften Kl. 10 $\frac{1}{2}$. Entreprenøren, en Englænder ved Navn Roberts, skulde naturligvis have saa meget som muligt ud af den leiede Maskine. Vi skiftedes til at sidde og sove lidt om Dagen paa Maskinen, medens Gruset blev paa- og aflæsset. I vort Logis i Skive kom vi iseng hver Aften efter 11 og maatte op hver Morgen Kl. 4.

En anden Maskine ført af Wilton kørte tillige en Tid Grus der, for at faa Strækningen hurtigt færdig. Viborg Skivebanen blev da ogsaa aabnet for Driften endnu samme Efteraar. Den eneste Aabningshøitidelighed dertil var at Louth m. fl. reiste til Skive, og der hentede jeg Selskabet, med Ordre at køre til Viborg saa hurtigt som muligt for at prøve Sporet. Der var kun 2 Vogne med og vi brugte 22 $\frac{1}{2}$ Minut fra Afgang til Stop (4 $\frac{3}{4}$ Mil), saa det var en god Fart for en Canada Maskine.

Snart efter blev ogsaa Strækningen Skive Struer og endelig Struer Holstebro taget i Brug, saa vidt erindres først i 1865, og dermed var saa den jyske Tverbane færdig.

Jernbanedrift efter Krigen.

Ved mine forskellige, noget dilettantmæssige, Kørsler som Lokomotivfører var det gaaet op for mig, at der var en hel Del at lære ved den daglige Lokomotivtjeneste. Efter Aftale med Constantine kom da C. F. Osterwaldt fra Flensburg Værksted til Aarhus, og jeg gik i fast Tur som Fyrbøder, først med W. Bailey senere med N. Hansen, idet jeg dog stadigt lejlighedsvis blev brugt som Fører for Extratog og ved Afløsning. Jeg kørte de 2 Vintre 1864—65 og 65—66, samt Sommeren imellem, og da disse udmærkede sig ved vældige Snefald og stærk Frost, blev det 2 ret drøie Vintre. Jeg har dog aldrig fortrudt den dertil brugte Tid, da Erfaringerne derfra har gavnet mig hele min Levetid.

Der var i de Vintre Snestandsninger paa over 14 Dage og mange paa 3 à 4 Dage. En Gang kørte Aftentoget fra Aarhus fast i den store Gennemskæring ved Yderup, mellem Brabrand og Mundelstrup. Der var over 200 Reisende med, deraf de fleste Handlende, som vilde til det store Februar Marked i Randers. Veiret var blevet forrygende, og Toget sad i flere Alen Sne. Ingen turde gaa fra Toget i Mørke, saa Natten var skrækkelig. Næste Morgen lykkedes det ved forenede Kræfter at faa Menneskene, deriblandt et Par Damer, ud fra Toget gennem Sne til Halsen og over Markerne til Landsbyen, hvor de bleve ind-

logerede hos Beboerne, dog kun saa som saa efter som Leiligheden kunde blive. En Kjøbmand blandt de Reisende fortalte mig med stor Glæde, at han havde et ret godt og varmt Natteleie, det var i en Baas i en Kostald. Andre laa i en Hestestald, men der frøs de meget. En anden Maskine, min, kom ud til Toppen af Brabrand Bakke Dagen efter med en Sneplov, men saa blev Veiret saaledes, at al Rydning var umulig. Vi logerede i Vogterhuset, hvor nu Aarslev Teglværkspor er, og Maskinen holdt paa en bar Plet en Telegrafstang der fra, men for Snefog kunde vi ofte ikke see den fra Huset. Vi levede i den Tid af Kartofler med lidt Flæsk og The uden Sukker, Brød og Sukker slap op efter et Par Dage og det var ikke muligt at faa ny Forsyning. Landsbyen Yderup var ogsaa næsten udspist og Beboerne havde allerede antydet, at de ikke kunde beholde de Fremmede længere, da Veiret endelig blev bedre. Der er fra Yderup kun en lille Mil ad Landeveien til Aarhus, og en velhavende Reisende bød Bonden, han boede hos, for-gæves 200 Rdlr. for at køre sig til Byen. »Nei,« sagde Bonden, »det gør a it, a wil it risikere Øgene«. Det var dog mange Penge den Gang.

Da Toget skulde kastes frit, var hele Gennemskæringen fyldt, Vognene vare ikke at see og Maskinen stod dybt nede i et Hul i Sneen. Det varede endnu flere Dage, før Banen blev frigjort helt til Randers.

En Gang traf det sig saaledes at vi, efter at have kørt Turen Aarhus Skive og Skive Hinnerup ikke kunde komme videre, da Aflentoget fra Aarhus sad fast ved Søften. Vi fik saa Ordre at føre Toget tilbage med Tenderen foran til Langaa og derfra videre til Skive igjen, hvor vi ankom efter Midnat, men dog

maatte tage Morgentoget igjen fra Skive til Aarhus. I de Tider var der ingen, som tænkte paa Overanstrengelse.

En anden Gang, da vi kom fra Holstebro, kørte vi paa Hjemturen fast i Sne tæt sydfor Hinnerup. Vi arbeidede længe uden Resultat og sendte Bud til Stationen om Hjælp. Der var haard Frost og saa danner der sig smaa Iskiler under Drivhjulene ved Frem- og Tilbagerykning. Saa staaer Maskinen ubevægelig og kan ikke flyttes med Damp. Saa maatte vi koble Tenderen fra, flytte den og alle Vognene lidt og anbringe en Dunkraft vandret mellem Tenderen og Maskinen. Tender og Vogne fastbremsedes, og saa blev Maskinen skubbet nogle Tommer med Dunkraften, saa den kom fri af de smaa Iskiler. Derefter samledes atter Maskine og Tender. Efter at disse Manipulationer vare gjorte 2 Gange kunde Lokomotivpersonalet ikke mere og satte sig paa Maskinen, idet de lænede sip op ad Kedlen, en paa hver Side af Fyrhullet, og der faldt de strax i Søvn.

Alle de andre Mennesker i Toget havde samlet sig i Postvognen, som havde Kakkelovn og derfor var det eneste varme Rum. Da de vare vel optøede der, sagde Overkonduktør Hansen, Fader til Stationsforstander Emmerich i Næstved, »men hvor er Lokomotivpersonalet, dog vel ikke endnu paa Maskinen« og da Ingen vidste noget derom, gik Hansen og en Konduktør Marx hen til Maskinen og kaldte paa os, men ingen vilde vaagne og svare. De slæbte os da ned med Magt og fik efterhaanden Liv i os igjen, og da vi kom med op i Postvognen, vare vi snart atter helt kvikke, men de andre fortalte bagefter, at vi vare næsten grønne i Ansigterne, da vi kom derind. Mange

Aar efter fik jeg en Gang et Brev fra Marx, som bragte den Begivenhed i Erindring, da han reddede mit Liv, som han skrev. Han var da i privat Virksomhed.

Endnu den 7de Mai fik vi det ene Aar en Snestandsning. Det havde da været Foraar i flere Uger og al Sne paa Markerne var længe bortsmeltet, men i Gennemskæringer og langs med Gjærder laa der endnu tykke Driver paa Skyggesiden. Vi kørte i dejligt Solskin og ligefrem varmt Veir fra Aarhus. Ved Laurberg var det blevet Graaveir, ved Langaa begyndte Sne at falde, ved Bjerringbro havde vi en forrygende Snestorm og lidt forbi Rødkærshro sad vi fast. Vi kæmpede ihærdigt med Hjælp fra Banefolkene for at komme frem, men Sneen fløi langt hurtigere, end der kunde kastes og hen ad Eftermiddagen maatte man opgive Fremkørslen og arbejdede Toget med stort Besvær tilbage til Rødkærshro, hvor vi maatte forblive i 2½ Døgn. Constantine var tilfældigvis med, han logerede i Kroen, vi andre paa Bænkene i 3die Kl. Ventasal. Mad fik vi dog fra Kroen.

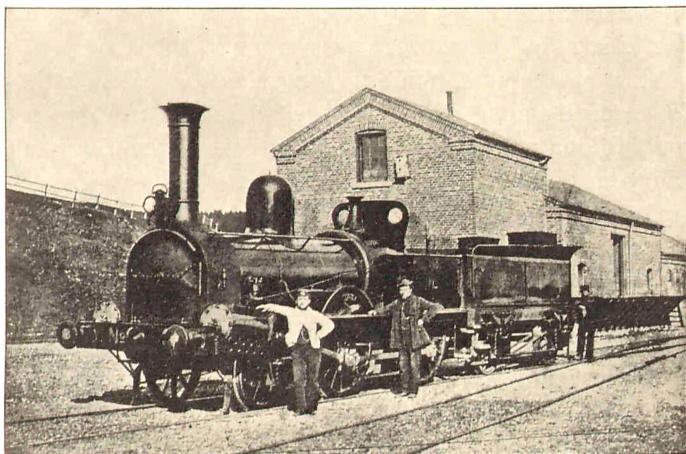
Der var bl. a. 3 unge Underofficerer med i Toget, de hørte til Garnisonen i Viborg og havde Orlov til Aftenen før, men de skulde først stille den Formiddag Kl. 11 og havde da regnet ud, at de kom tidsnok med vort Tog, som skulde være i Viborg Kl. 10½. Det blev der nu intet af, og strax da vi sade fast, gik de saa stærkt de kunde i den forrygende Snestorm ad Landeveien til Viborg. Men for seent maatte de alligevel komme der.

Passagererne mødte den Gang i den kolde Aarstid med tykt Reisetøi, Pelse, Tæpper og Fodposer eller

Pelstøvler og frøs dog ofte rædsomt. Særlig drøit var det for dem, naar Toget sad fast i Sne. I Mørke var der da ikke andet at gjøre end at vente i de iskolde Vogne til Dagen brød frem, naar der ikke netop var et Hus i Nærheden. Thi at søge efter et saadant i Mørke og Snefog var selvfølgelig helt umuligt. Det eneste varme Sted i Toget var Postvognen, som den Gang havde en lille god Jernkakkelovn og denne har da ofte gjort stor Nytte med Kul fra Lokomotivet, naar det andet Brændsel slap op. Men et Tog med mange Passagerer maatte lade disse forblive i Personvognene, da Postvognen umuligt kunde rumme et større Antal og det hændte oftere, at et Par Hundrede Passagerer tilbragte en lang Nat i de iskolde Vogne uden Mad eller Lys. De maatte saa naar Dagen brød frem, arbejde sig gennem den dybe Sne til de nærmeste Huse.

Med Nutidens fortrinlige Huse paa Lokomotiverne kan Personalet med en Presenning til Hjælp leve der i Dagevis uden at lide af Kulden, hvordan Veiret end er og saa længe der er Damp i Maskinen kan man holde en eller flere Vogne vel opvarmede til de andre. At holde Damp og Vand i Kedlen er jo nu ganske lige til, men den Gang kunde der ikke sættes Vand paa Kedlen, med mindre Maskinen bevægede sig, saa det vil let forstaaes, at det var vanskeligt under længere Ophold i Frost og Sne at beholde saa meget Vand tilbage i Kedlen, saa at der var noget til at køre videre med, naar dette endelig lod sig gjøre. Det hændte da ogsaa, at Vedkommende maatte lade Dampen falde, udtage en Sikkerhedsventil og fylde Kedlen op med Spande, men dette var ikke rart i haard Frost.

Den daglige Tjeneste for Lokomotiverne var den Gang 2 Dagturre (Aarhus Holstebro og tilbage), derefter 2 Natture over samme Strækning og derefter Udvaskedag. Hver Dag maatte Fyrbøderne støde de 170 Kedelrør ud. Paa Udvaskedagen maatte man for det Meste baade efterspænde Stempelringene og om-



Canada Lokomotiv Nr. 3.

pakke de 4 Pakdaaser til Stempel og Gliderstænger. Pakningerne dertil maatte man flette af Hør, som derefter blev dypet i smeltet Talg. Stempelestersynet toge lang Tid. Først maatte Cylinderlaagene tages af, Fladerne renses og ny Pakning af Rødkit og Tjæregarn paalægges. Saa blev forreste Plade paa Stempellerne »the checkplate« aftaget, der var 2 Splitpinde for hver af dem. Saa blev den store »junctring« aftaget, den var fastskruet med 4 Stk. 1 " Bolte med rund Anlægsflade og Firkant udenfor. Hertil brugtes

Topnøgle og Tommybar, da de Bolte altid vare meget faste, skøndt de gik i Broncebøsninger, der sade fast i selve Stempelkroppen. Saa var der endelig Adgang til de 2 Ringe. Hver Ring havde 4 Fjedre med Møttrik og Kontramøttrik, som altsaa skulde efterspændes. Til sidst Samling af det Hele.

Undertiden kunde et Stempel dog gaa flere Ture, men saa snart Ringene bleve lidt for løse, gav Dampen stærke Hyl ved Igangsætningen.

Lokomotivpersonalet skulde ogsaa selv passe Stanglagerne til, men dem blev der ikke videre at gjøre ved, thi da vi altid drev Kilerne efter hver Dag, saa blev der intet at file. Men ogsaa andre Arbeider indtraf, hvor man maatte hjælpe sig selv. Efter en første Dagtur kom vi en Aften ind med begge Gliderdæksler utætte. Vi bad Constantine om Nogen maatte pakke dem om. Nei, sagde han, I maa selv pakke dem om, thi jeg har ingen Hjælp jeg kan skaffe Jer. Naar disse Dæksler blæste, kunde man af Mangel paa Vacuum i Røgkamret ikke holde Damp under Kørslen og vi maatte derfor bide i det sure Æble og selv gaa i det hede Røgkammer. Der var 32 store $\frac{7}{8}$ " Møttriker for hvert Dæksel, saa der gik mere end den halve Nat med Ompakningen. Men saa holdt den ogsaa tæt.

Efter Fredslutningen i 1864 vare Forholdene for de faa tilbageblevne Danske i Jernbaneværkstedet i Flensborg ikke behagelige, da de indfødte Slesvig-holstenere nu altid chikanerede dem. Efterhaanden flyttede derfor de Fleste over til de danske Jernbaner. En af de første, som kom, var C. F. Osterwaldt. Han var født i Kolding, Søn af en Guldsmedmester der. En af Guldsmedens bedste Forretninger den Gang

var Handel med store Merskumpiber med Sølvbeslag, som købtes meget af rige Herremænd og Bønder, og kostede flere Hundrede Kroner pr. Stk. I Reglen forlangtes disse Piber ny, men frisk tilrøgede, og Guldsmeden besørgede da Tilrøgningen, som fore-



C. F. Osterwaldt 1896.

gik saaledes: Først blev Hovedet dyppet i smeltet Vox, saa langt som den brune Farve ønskedes og saa længe til Merskummet havde suget sig mæt. Efter at det var optaget og det overflødige Vox var løbet af, blev Piben stoppet og tændt, hvorved den voxede Del af Hovedet ikke maatte berøres. Saa maatte den udrøges og strax stoppes og tændes paany,

og saaledes maatte man vedblive uden at Hovedet afkøledes indtil den brune Farve kom frem og fik den rette Tone. Da een Mand umuligt kunde udholde denne Tiltrøgning, blev der altid indbudt 4 Venner til Hjælp paa en forud bestemt Dag. De 5 Mand skiftedes saa hele Dagen.

C. F. Osterwaldt blev ansat som Trompeterdreng ved et Infanteriregiment og kom strax med i Krigen 1848. Han var ganske umusikalsk og interesserede sig mindre for sin Trompet end for at deltage i Kampene. Ofte mistede han Trompeten i Fægtninger og det bestemtes, at han skulde gaa fra Musiken og ansættes som Underofficer. En Tidlang var han med i en Del Smaafægtninger i Egnen mellem Wedelspang, Selk, Breckendorf og Ascheffel, og blev en Gang saaret i det ene Ben. I Hospitalet vilde Lægerne sætte Benet af, det hed sig den Gang, at de vare overmaade ivrige for at amputere, da hver Amputation medførte god Extrabetaling, men for den Saarede var den rædsom, da man ikke forstod at bedøve under Operation. Chloroform kom først i Brug efter 1850. Osterwaldt protesterede bestemt mod Amputationen, og da Lægerne fastholdt deres Hensigt, deserterede han fra Hospitalet Dagen før Operationen skulde ske og meldte sig til Tjeneste igjen. Benet kom sig alligevel. Han havde bl. a. lært den den Gang berømte Infanteri Excercering med Bayonnet, hvorved en Infanterist kunde forsvare sig mod tre Cavallerister. Den var i sin Tid bleven forevist for Kong Fr. Wilhelm den 3' af Preussen. Men senere fik Cavalleriet Skydevaaben, og saa var den Kunst uden Nytte.

Efter Krigen blev han afskediget for Svagelighed, dog ikke for Benet, men for en Lungesygdom, og

dette kom ham vist vel tilpas. Han gik strax i Maskinlære i det den Gang ny Jernbaneværksted i Flensborg og blev snart en efter Datidens Forhold meget vellønnet Maskinarbejder. Han var imidlertid bleven gift og havde 1866 fire Børn, men sad ret godt i det og havde leiet sig en lille Have paa Pladsen lige bag ved Jernbane Værkstedet, som den Gang var Coloni-haver lige op til Jepsens Jernstøberi. I den Have tilbragte vi mange Sommeraftener, og der fik jeg hans Levnedsløb fortalt til 1862. I 1864 overgik han til Jernbane Værkstedet i Aarhus, for at kunne overtage Pladsen som Værkfører efter Potts, naar denne gik til Fyen, hvilket var bestemt. Osterwaldt viste sig meget dygtig og avancerede senere til Værkstedesfor-stander, Maskinmester og Maskininspektør. Som saadan gik han af med Pension og Justitsraadtitel, da han var 65 Aar gammel.

Den 7de September (Dronningens Fødselsdag) 1865 blev den fyenske Bane Nyborg Strib aabnet for Driften, og nogen Tid forinden var Værkmesteren fra Aarhus, Thomas Potts, ansat som Maskinmester i Nyborg. Der var foruden en Lokomotiv Remise bygget et lille, vel indrettet Værksted i Nyborg, med Hjuldreiebænk og andre fornødne Arbeidsmaskiner, samt en Tjenestebolig til Maskinmesteren, med Have. Denne indrettede Potts til Dyrkning af fine Grøntsager, som han solgte paa Torvet til gode Priser. Med Tjenesten gik det ikke altid saa heldigt for ham, navnlig fordi han havde faaet et Par meget uheldige Lokomotivførere fra Sjælland. En af dem kom en Dag i Slagsmaal med sin Fyrbøder medens Toget kørte mellem Aarup og Middelfart, og det endte med, at begge faldt af Maskinen. Heldigvis saa Overkon-

duktøren dette og han entrede da langs Vogne og Tender hen paa Maskinen og fik denne standset. Hele Historien kom i de lokale Aviser og de uheldige Elementer blandt Personalet benyttede denne og flere andre Leiligheder til anonymt at falde over Potts. Heldigvis havde han dog ogsaa to meget dygtige og solide engelske Lokomotivførere, den før omtalte W. Bailey og Edvard Wright. Den sidste var oplært paa en Jernbane ved Newcastle o. T. og havde kørt i Slesvig fra 1854. Han var i enhver Henseende en udmærket Fører og tillige et ualmindelig solidt og godt Menneske. Hans eneste Fornøjelse og Adspredelse i Fritiden var Musik, han spillede godt Violin og havde endog i Flensborg selv bygget sig en meget god Violoncell. Hans eneste Søn, Roger Wright, havde været min Skolekammerat i Gymnasiet i Rendsburg og Lærerkammerat i Flensborg. Fra Flensborg gik han til Armstrongs Elswich Works i Newcastle, tog der alle Præmier, som kunde faaes i Armstrong Teknikum, og blev en i England meget anset hydraulisk Ingenieur. Han blev hos Armstrongs til han trak sig tilbage fra al Virksomhed, ca. 70 Aar gammel. Faderen kørte i mange Aar paa Fyen og vendte tilbage til England, da han gik af paa Grund af Alder.

Potts havde ogsaa personligt Uheld med sig. I de Tider maatte Maskinmesteren leilighedsvis selv køre en Maskine eller et Tog over Banen, og skøndt Potts godt kunde køre, savnede han Evnen til at bedømme Farten ved Standsningen, hvorfor han hyppigt kørte forbi Holdstederne. Mulig var en medvirkende Grund den, at han i England havde haft bedre Bremses i Toget til Hjælp, saaledes den gamle »Chainbrake«, som var en af de første genneingaaende Bremses og

havdes længe før baade Trykluft og Vacuum blev opfundne. Ved en Leilighed kørte Potts til et Tog, der holdt stille og ventede paa hans Maskine til Hjælp, saa kraftigt, at nogle Vogne gik itu derved.

Mange Aar efter opdagedes i Tyskland, at visse ældre og dygtige Førere ligeledes savnede Evne til at bedømme Togets Hastighed, og dette var en medvirkende Aarsag til, at alle tyske Lokomotiver forsynedes med paalidelige Hastighedsvisere.

Da Staten overtog de jydsk fyenske Jernbaner i 1867, gik Potts af og erstattedes med Wood fra Aarhus. Herom senere. Potts gik til London og skal have haft en god Grønhandel der i sine senere Aar.

I 1865 blev det første Hus over Fyrpladsen anbragt paa en Maskine i Aarhus, og omtrent samtidigt blev de første Injektorer anbragte. Disse vare dog ikke heldige, de vare saa store, at der ikke var Plads til dem i Førerhuset, men de hensattes paa Fodpladens venstre Side foran Huset. De vare omtrent 6" tykke og $3\frac{1}{2}$ Fod høje, de stode lodret og for at bruge dem maatte man altsaa ud af Huset og hen paa Fodpladen foran dem. Det kørende Personale var dog meget glad over dem, da der saa kunde sættes Vand paa Kedlen medens Maskinen holdt stille. Injektorerne gjorde iøvrigt en ulidelig Støi, naar de arbeidede. En anden betydelig Forbedring kom med to Lokomotiver No. 15 og 16, nemlig Stempeler i et Stykke med ljedrende Ringe af Staal i Riller i Stempelkroppen. Personalet slap derved for det tidligere møisommelige stadige Eftersyn med Efterspænding af Ringene.

Strækningen Fredericia Vamdrup blev aabnet i 1866 og W. Bailey flyttet fra Nyborg til Vamdrup,

hvor han fungerede som Lokomotivformand. Boserup blev Stationsforvalter i Vamdrup. Denne Station havde til Perronklokke en Triangel af Staal, som endnu opbevares i Kolding Musæum paa Slottet, efter at den forlængst er afløst af en Metalklokke.

I Aaret 1866 gik J. S. Louth af som Driftsbestyrer for de jydsk fyenske Jernbaner. Paa Grund af



H. M. J. Boserup.
Stationsforvalter i Vamdrup 1865.

Grænseflytningen i 1864 havde den danske Regering forlangt, at Driftsbestyreren fremtidig skulde bo i Aarhus, og henstillede til Louth at flytte dertil samt opgive de slesvigske Baner. Men Louth vilde ikke flytte fra Flensborg før han kunde vende tilbage til England, hvilket skete faa Aar senere, da Driften af de slesvigske Jernbaner gik ind under Altona Kielerne og senere den preussiske Stat. Ved Louths Afsked fra de jydsk fyenske Jernbaner, blev der overrakt ham et meget smukt Sølv Drikkehorn fra Personalet som Tak for hans Virksomhed. I Stedet for Louth blev en hidtil her ukendt Englænder Trevithick, en

Sønnesøn af den berømte store Ingenieur T., ansat som Driftsbestyrer. Denne Trevithick havde været Driftsbestyrer for en ganske lille privat Jernbane i Tyskland, saa at han kunde tale ret godt Tysk, men ikke et dansk Ord. Den, som kunde tale Tysk med ham, blev vel anset, og som Exempel skal anføres, at en Mand, tidligere Underofficer i Hæren, som søgte en Plads ved Banen, blev modtaget med det Spørgsmaal »Sprechen Sie Deutsch«, hvortil Ansøgeren svarede »Jawohl Hr. Betriebsdirector«. »Dann sind Sie angestellt«, og dermed var den Sag i Orden. Trevithick var dog ikke altid saa heldig i sine Dispositioner, som i dette Tilfælde, da han fik en virkelig brugbar Mand. Randers Station (1' Cl) blev ledig under ham, og til Stationsforvalter der tog han en ung Overkonduktør, som han havde for-gabet sig i. I denne Anledning kom der et Inserat i en Viborg Avis, saalydende »Kære Cousine, nu kan Du igjen godt reise alene paa Jernbanen, thi Overkonduktøren er bleven Stationsforvalter«. Manden kom dog ikke til at blive ret længe i Randers, da han ikke kunde klare sig, han flyttede ideligt fra en Station til en anden, men altid nedad, og endte vist paa en af de mindste.

Trevithick kom senere til Afrika til en engelsk Jernbane der, som Maskinmester, og forblev der i mange Aar.

Samtidigt med Louth afgik ogsaa Miles Constantine fra Tjenesten. Han overtog Ledelsen af et mindre Værk i England. I hans Sted blev en ung Tegner fra Hvidemølle (Skandia) ansat i Aarhus, ved Navn Wood, han havde ikke før havt med Jernbane-drift at gjøre og var i det hele mindre vel skikket

til Pladsen. Det lykkedes ham dog at forblive i Tjenesten, efter at Staten overtog Driften, dog ikke i Aarhus, men som Afløser for Potts i Nyborg. Her forblev Wood næsten til sin Død.

Jernbanernes Drift overtages af Staten.

Det Aar, da Baneerne styredes af Trevithick og Wood, betragtedes senere af de fleste Ansatte som en, heldigvis kortvarig Rædselsperiode. Glæden var derfor stor, da Styrelsen gik over til Captain Holst, og enhver, som forstaar sig paa Sagen og har kendt Holst og hele hans Virksomhed, maa hævde, at en bedre Mand neppe kunde findes til den Stilling. Man har ei heller senere her i Landet havt hans Lige til Styrelse af voxende Jernbanedrift. Hans hele Livsgjerning bør en Gang skildres af en bedre og værdigere Pen end min.

Holst kendte fra sin Virksomhed som Statens kontrollerende Ingenieur ikke alene alle det danske Driftselskabs Anlæg, men tillige saa godt som alle Selskabets Ansatte. Han var strax paa det Rene med, at han behøvede en anden og bedre Overmaskinmester end Wood, og søgte ivrigt efter en saadan. Han stillede den bestemte Fordring, at Vedkommende skulde kunde tale, læse og skrive Dansk samt være praktisk uddannet i Maskinfaget og i Jernbanetjeneste.

Man søgte en Tid forgæves efter en saadan Mand. Heldigvis kendte Kontorchefen ved Kontrollen, Pr. Lieutenant Wanscher, Mr. Blair og anbefalede ham til Holst. Et Møde blev ordnet, hvorved Blair gjorde Rede for sine tidligere Virksomheder, og da Holst

spurgte ham om han havde Anbefalinger fra tidligere Jernbanetjeneste, viste Blair ham sit Gulduhr, der i Kapslen havde følgende Indgraving: »Presented to John Blair as a token of regard by the officers and servants of the Maryport Carlisle Railroad«. Saa blev



N. Holst.

Blair strax fast ansat som Overmaskinmester ved de danske Statsbaner, som disses første Overmaskinmester.

John Blair var født i Morpeth i Nordengland den 8' Januar 1818 og kom 14 Aar gammel i Lære hos Maskinfabrikant R. Hawthorn i Newcastle, en Slægtning af ham. I sin Ungdom gjorde Blair allerede flere Reiser til andre Lande for Firmaet, for at opstille og aflevere større Maskinanlæg, bl. a. en stor Dampmaskine i Hannover og et Dampmølleanlæg i

Kjøbenhavn. Senere var han en Tid Maskinmester ved Maryport Carlisle Jernbanen i England og kom derfra som Montør og Maskinmester til Norge, hvor han monterede de første dertil sendte Lokomotiver under aaben Himmel og i streng Frost. Banens Bygninger vare nemlig endnu ikke færdige, da man vilde bruge Maskinerne. En Tid var han beskæftiget i den gamle Ankersmed Caspersens Fabrik i Kjøbenhavn, og blev gift med en af dennes Døttre. I hans Tid byggede Caspersen Bugserbaaden »Dan«, det sagdes, at Blair havde konstrueret Maskinen (»Sidelever«). Den bugserede i mange Aar i Kjøbenhavns Havn, hvor jeg saa den i 1866 eller 68. Blair havde bl. a. ogsaa at gjøre med Indbygning af et Dampvarmeanlæg i det gamle kongelige Theater. Det blev indrettet med cylindriske Ovne, som stode lodret og havde en Mængde Luftrør. Naar Ovnen var dampfyldt, strøg Luften op ad Siderne og igennem Rørene og opvarmedes derved godt. Ovnene vare anbragte i Kælderommene og skulle have givet et godt Resultat.

☛ Ved den Lejlighed blev Blair godt bekendt med Bournonville. Naar denne skulde optræde, gik han altid lige før Forestillingens Begyndelse en rask Tur hele Volden rundt i et Par Sko med svære Blysaaler under. Naar han saa ombyttede disse med Balletsko, følte han sig saa let, at Dands og Spring gik af sig selv.

Lignende Sko bruges altid af Dykkere for at kunne sænke sig ned paa større Dybder. Senere kom Blair i dansk Marinetjeneste og var under Krigen 1864 1ste Maskinmester i Dampfregatten »Skjold«, hvori han var med til Affairen ved Rügen. Blair paastod, at Skjold var det hurtigste Skib i Eskadren, naar den

blev presset til sit yderste, og at den en Dag kunde have indhentet og afskaaret de tyske Kanonbaade »Grille« og andre, hvis den havde faaet Ordre til fuld Kraft. Men Signalerne beordrede Kølvandslinie



Overmaskinmester John Blair 1875.

og Admiralens langsommere Skib var forrest. Blair fik Ridderkorset for sin Marinetjeneste.

Efter Krigen blev Blair første Maskinmester hos E. Switzer, som den Gang kun havde en Bjergningsdamper »Skandinavien«. Denne Virksomhed interesserede ham meget, og han har vistnok hjulpet til dens gode Fremgang i de Aar.

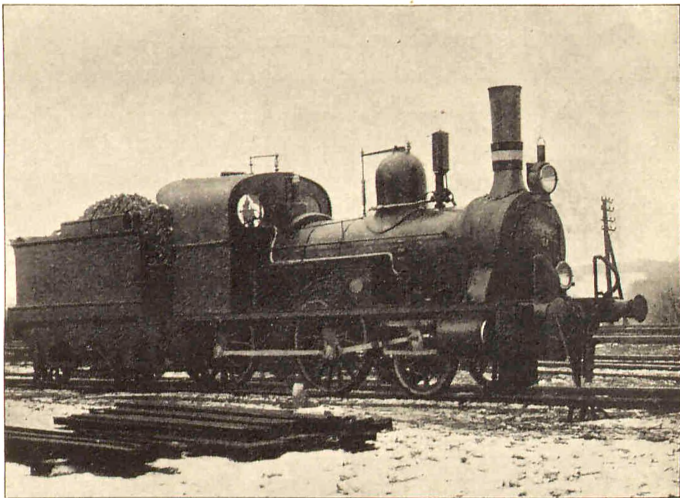
Før hans Tid blev Luftpumpen til Dykkeren altid

trukket af 4 Mand, og dette var et strengt Arbeide, særligt paa større Dybder med det høie Tryk. Blair foreslog at bruge en Dampmaskine hertil, men baade Dykkere og Søfolk protesterede, da man mente, at Dampmaskinen kunde svigte og saa vilde det se slemt ud for Dykkeren. Tilsidst gik man dog ind derpaa og Luftpumpningen med en lille Dampmaskine blev en stor Forbedring. Dykkerne fandt, at Trykket blev holdt langt mere konstant end før, og det svigtede aldrig.

Man havde ogsaa en særlig mindre Dampmaskine, som blev sat ombord i Havaristen for at lænse denne. Blair fik »Skandinavien«s egen store Skibsmaskine indrettet, saa at den kunde trække en stor Centrifugalpumpe og dermed hjælpe til Lænsningen, som selvfølgelig saa gik meget hurtigere, og det er ved alt Havariearbeide af største Betydning, at det kan gaa hurtigt, medens Veiret er godt.

Da Blair overtog Maskinafdelingen var denne, saa vel som Statsbanestrækningerne, i en rivende Udvikling. Strækningerne Aarhus Randers, Langaa Holstebro, Nyborg Strib og Fredericia Vamdrup vare i Drift, men Strækningen Aarhus Fredericia var næsten færdig og Randers Aalborg stærkt i Arbeide. Der havde ialt fordelt paa de tre aabnede Strækninger kun 20 Lokomotiver af Canada Typen No. 1 til 20. Disse vare kun smaa og ret svage, $15 \times 22''$ Cylindre og kørte med kun 100 Ø Damptryk. Paa Banen syd for Aarhus kom den lange Hasselager Stigning med 1:100 af en Mils Længde og flere andre næsten lige saa slemme Stigninger. En Canada Maskine kunde ikke tage noget svært Godstog op ad dem. Holst og Blair maatte derfor strax sørge for en større Anskaf-

felse af ny og kraftigere Lokomotiver og disse blev bestilte hos R. Stephenson & Co. i Newcastle o. T., som bekendt den første Lokomotivfabrik, der nogensinde blev oprettet. Hele Bestillingen omfattede 29 Lokomotiver, deraf vare 11 Persontogsmaskiner noget stærkere end Canadatypen, 6 vare lette Persontogsmaskiner og 12 vare Godstogsmaskiner med 3 kob-



lede Axler. I Sommeren 1868 blev de første 20 Stk. leverede og de sidste 9 i Sommeren 1869.

For at skaffe duelige Montører til de bestilte Maskiner, sendte Blair de to ældste Maskinlærlinge, Gustav Hansen og Holger Rambusch, til Newcastle i Foraaret 1868, for at de kunde deltage i Fabrikationen af de første Lokomotiver. De forblev der i ca. 3 Maanedes og erhvervede sig en Erfaring, som senere

kom til god Nytte for Jernbanen baade i Aarhus og Nyborg Værksteder. Begge bleve senere Værksførere, Hansen tilsidst Lokomotivmester, i mange Aar i Struer, hvorfra han afgik 1916.

De 4 første Persontogsmaskiner bleve forsendte til Nyborg og monterede der, da de behøvedes paa den fyenske Bane, alle de andre kom til Aarhus. En meget fin Montør, Mr. Grey, var af Fabriken medsendt for at hjælpe ved Montering og Aflevering.

Lokomotiverne forsendtes den Gang helt demonterede. Kun Kedel, Ramme og Cylindre vare samlede. Kedlen var afdækket og uden Hus. Forsendelsen skete med Seilskibe og Kedlen med sit Paahæng stod paa Dækket. I Reglen havde et Skib 2 à 3 Lokomotiver med. Axler med Hjul og alle de andre Dele vare i Lasten, under og imellem Kullene, hvormed Lasten iøvrigt var fyldt. En meget solid Emballage var derfor nødvendig for alle de løse Dele, det meste var i stærke Trækasser med Jernbaand. Der skulde passes godt paa for at faa de rette Kasser aabnede først, efter som Arbejdet skred frem, men heri var Mr. Grey en Mester. Emballagen fyldte urimeligt op i Værkstedet, saa at der kun var Plads til det nødvendigeste ad Gangen. Alligevel kunde man den Gang modtage og samle det Hele og bringe Maskinen færdig til Prøvetur i 3 Dage i Aarhus Værksted, saaledes at der i længere Tid i Sommeren 1868 blev prøvet 2 Lokomotiver hver Uge. Der blev dog i den Tid uafbrudt arbeidet med Overtid, fra 6 Morgen til 10 Aften, men der blev ogsaa arbeidet med en ualmindelig Flid og Iver, skøndt det Hele gik paa Dagløn. Den gode Frokost ved Prøvekørslen var derfor vel fortjent. Strax efter Prøveturen, som altid gik til Randers og

medførte en god Frokost for alle Deltagerne, Arbejderne med, undertiden med Champagne, gik Maskinen i Drift. Paa de Maskiner kom der ingen Børnesygdomme, som man senere fik nok af paa andre, især de hjemmekonstruerede.

Alle disse Lokomotiver kom med et godt Førerhus og havde en Injektor og en Pumpe. Den sidste blev en Del Aar efter Ijernet og en 2den Injektor anbragt i Stedet. Dette har jeg altid beklaget. I den seneste Tid spekuleres der paa at køre med stærkt ophedet Tendervand og saa anbringes der Pumper igjen, da Injektorerne ikke tage det hede Vand.

Damptrykket var 120 Ø pr. \square Tomme.

De trekoblede Godsmaskiner vare vel egnede til den daværende Trafik, de trak 24 belæssede Vogne op ad Hasselager Bakke, hvilket man den Gang var meget tilfreds med. Desuden lød man dem ofte løbe saa stærkt de kunde, indtil de af Politireglementet tilladte 10 Mil i Timen. Der udgik en Tid 2 Tog paa en Gang fra Viborg, hvor Udkørslen den Gang var mod Syd baade ad Langaa og ad Skive til, saa at begge Tog løb ved Siden af hinanden paa et ret langt Stykke. Her løb Godstoget altid fra Persontoget. Men de trekoblede Maskiner kom med stor Hastighed til at slingre stærkt og det hændte en Gang allerede i 1868, at en saadan Maskine med et svært Tog ned ad Hasselager Bakken knækkede alle Laskebolte og en Del Lasker samt slog Skinnerne løse og delvis væltede dem paa en Strækning af 27 Telegrafpæle. Overbanemesteren, en ældre Englænder ved Navn Hodge, kaldte dem derfor »the rail crushers«. Den Gang endte det dog med kun Sporfløb, uden at der skete større Skade. Men nogle Aar efter skete derimod

en meget stor Ulykke med en lignende Maskine foran et Soldatertog ved Hugstetten i Bayern, hvorved der blev saaret og dræbt mange Hundrede Mennesker, og det blev paavist, at Ulykken maatte skyldes Maskinens Slingren i en for stærk Fart. Derfra skriver det nu gældende Forbud mod stærkere Kørsel end 50 Km. med 3akslede og trekoblede Maskiner sig.

Der blev hurtigt en betydelig Trafik paa de jyske Baner, da Forbindelsen mellem Aarhus og Fredericia kom i Brug. Noget før var den sydslesvigske Jernbane ogsaa forlænget nordpaa til Vamdrup, og Vogne kunde altsaa køre igennem fra Holstebro og Randers til hele Tyskland. Der kom da ogsaa fremmede Vogne op i Jylland.

I en Række af Aar var der hvert Foraar i April Maaned en stor Forsendelse af magre Kreaturer fra hele Jylland den Vei til Husum, hvor de bleve solgte paa de bekendte Husumer Foraarsmarkeder til Fedning i Marsken. Til denne Transport maatte alt hvad der havdes af Maskiner og Vogne tages i Brug, og der kørtes baade Dag og Nat med alle Maskiner og alt det Lokomotivpersonale, som kunde skaffes. Hele Transporten varede i 3 à 4 Uger, og disse vare den strengeste Tid for Jernbanen af hele Aaret.

Studetransporten var i flere Aarhundreder forud skeet paa den Maade, at Studene i store Flokke blev drevne fra Hjemlandet ad de gamle saakaldte Oxveje gennem Midtjylland og Slesvig ned til Marsken. Der var hele Veien store Kroer og Bedesteder, som næsten alene levede af denne Transport, men da Jernbanedriften kom i Gang, hørte den aldeles op.

Efterhaanden tog ogsaa Jernbanetransporten af, idet man gik over til Udførslen af federe Kreaturer

med Dampskibe til England. Denne Udførsel begyndte fra Aarhus, foranlediget af Hans Broge og senere kom en lignende i Gang fra Frederikshavn og Aalborg. Udførslen til England gik ret jævnt hele Aaret rundt, og Salget af de magre Kreaturer til Marsken hørte efterhaanden op.

Foruden det store Arbeide med Samling af de mange ny Maskiner maatte Værkstedet tillige modtage 29 Personvogne og 83 Pakvogne samt andre Godsvogne i de 2 Aar 1868 og 69. Disse Vogne kom alle fra England, dels fra Midland Waggen Co., dels fra Gloucester. Vognene vare alle 2axlede og indrettede omtrent som de ældre fra Hvidemølle. Endvidere byggedes der i Aarhus Værksted nogle nye Sneplove paa egne Hjul, som altsaa ikke, som de ældre, skulde hænges paa en aaben Godsvogn. De nye vare efter Overbaneingenieur Bayers Forslag og de viste sig meget brugbare i en længere Aarrække. Tillige tiltog Reparationsarbejderne meget stærkt, saa at man først i 1869 fik de sidste Canada Maskiner forsynede med Hus, Sandtræk og Injektor. Der blev ogsaa arbeidet en hel Del for Baneafdelingen, bl. a, forfærdiget en Mængde Sporskifter, Hjertestykker, Trollier og Værktøi.

Der blev derfor den Gang antaget mange ny Arbeidere, de dygtige forbleve i Tjenesten, men de mindre heldige bleve afskedigede lige saa hurtigt som de vare antagne. Efterhaanden fik man derved en virkelig udmærket Stab af Arbeidere.

Kedelprøverne skulde fra Begyndelsen i Henhold til Politireglementet overværes af vedkommende Maskinmester og en dertil af Ministeriet særligt beskikket Mand. Under den private Drift var denne Mand

Maskinmester Busse fra de sjællandske Privatbaner men under Statsdriften blev beordret, at en Baneingenieur skulde deltage i Stedet. Prøven foregik den Gang altid, medens Kedlen var i direkte Forbindelse med et aabent Kviksølv Manometer, som var det eneste Kontrollen ansaa for paalideligt. Der var derfor baade i Aarhus og Nyborg og senere i Frederikshavn Værksted anbragt et saadant, som maatte have en Høide af ca. 30 Fod for at tage Prøvetrykket, som for de nyere Maskiner var 180 at . Det var derfor en ret besværlig Prøve og særligt uheldigt var det, at den kun kunde skee fra et Spor, nemlig der hvorved Kviksølv Manometret var anbragt. Det medførte altsaa en idelig Omflytning af Maskiner, naar flere skulde prøves.

Det var vist først sidst i 70erne, at man kom saa vidt, at Prøverne kunde skee med Kontroltrykmaaler, som jo nu bruges overalt.

Holst var stadig betænkt paa at forbedre Jernbandedriften. For Passagererne var hans første Forbedring at lade 3die Klasses Vogne forsyne med Trækgardiner for Vinduerne. Dette var Driftsbestyrer Rothe paa de sjællandske Privatbaner meget imod, og han sagde i den Anledning til Holst, at denne nok helt vilde af-folke de 2den Klasses Coupéer med saadan Luxus i tredie. Holst gik dog stadigt videre paa samme Vei, og Rothe maatte modstræbende følge efter. For at faa en bedre Varme i Togene om Vinteren end de elendige Sandkasser lod han i 3die Klasse anbringe smaa stedsebrændende Ovne til Cokes. Disse Ovne vare byggede efter samme Princip, som de nu saa almindelige Stedsebrændere, men de maatte være ret smaa, da de skulde staa i Coupeen i en Siddeplads

og Personalet kunde ikke ret lære at behandle dem, da hele Principet den Gang var ukendt. Fyldningen skulde skee fra oven, og Ovnene derfor først skrues tæt til forneden, thi saa trak Røg og Ild gennem Skorstenen og Fylderøret holdt sig frit og koldt. Men Portørerne fyldte ofte i uden at skrue tæt forneden, og saa sloge Flammer og Røg lige op af Fylderøret og tilsmudsede haade Coupeen og dennes Loft. En Fyldning kunde holde i 18 Timer. Brændselet skulde være i smaa Stykker, da Fylderøret kun var 6 à 7 Tommer indvendig, men ofte kom der for store Stykker imellem, og saa satte Brændselet sig fast og faldt ikke ned til Ilden, saa denne brændte ud. Ovnene gjorde derfor kun Gavn en kort Tid, saa opkom der en tysk Opfindelse med vandrette smaa Ovnør, som anbragtes under Sæderne og brændte dertil fabrikerede Briketter. Disse varmede ret godt og jævnt, da Briketterne kun brændte væk fra en Ende og Ilden altsaa altid havde samme Tværnit. Men Briketterne vare ret dyre, og den altid sparsommelige Trafikafdeling fandt derfor paa at bruge Tørvekul i Stedet. Herved blev imidlertid Systemet helt fordærvet, thi Tørvekullene som henlaa i en lang Bunke i Ovnørret, brændte ganske ujevnt efter som Vinden var. Med en stærk Sidevind kom hele Bunken i Glød paa en Gang og gav da en ulidelig Hede, saa at Træet under Sæderne sved, røg og lugtede og Kullene brændte ud, længe før næste Fyldsted blev naaet. Passagererne fik derfor først alt for stærk Varme og senere slet ingen. Disse Varmeapparater holdt sig dog lige indtil man gik over til Dampvarmeledninger i Togene.

Medens der saaledes blev arbeidet paa at skaffe en bedre Togopvarmning, fik man tillige efterhaanden

nogen Varme i Værkstederne. Disse vare i den private Tid helt uden Opvarmning, saa at Arbeiderne i streng Kulde daarligt kunde taale at behandle det kolde Metal. Der blev saa anskaffet en Del Ovne til Kulfyring og i nogle Værksteder blev der opsat Dampovne af samme Slags, som i sin Tid anbragtes i det gamle, kongelige Theater og før ere omtalte. Men Ovnene i Værkstedet maatte staa over Gulvet og gjorde derfor ikke saa god Nytte som i Theatret, hvor de stode i Kælderen.

Randers Aalborg Banen aabnedes i 1869 og hermed afsluttedes den engelske (Peto, Brassey & Betts) Entrepreneur Virksomhed for Jernbane Bygning her i Landet. Lokomotivfører Robert Manthorpe, som med sin gamle 3koblede Maskine havde kørt Grus paa alle de jydskke Strækninger, gik over i Stats-tjenesten og kørte der som Persontogfører til sin Død. Den gamle Grusmaskine blev repareret for sidste Gang i Statsbanernes Værksted i Aarhus, pudset pænt op og malet og derefter sendt tilbage til England efter Eiernes Ordre.

I 1871 aabnedes Vendsysselbanen, Nørresundby-Hjørring-Frederikshavn. Denne Bane var bygget alene af danske Ingenieurer og Entreprenører. Baron Gedalia var Hovedentreprenør og en Overintendant Swendsen samt Ingenieurkaptajn Brummer (senere Driftsbestyrer af Gribskovbanen) ledede Arbeidet.

Der var bygget et godt Maskinværksted i Frederikshavn, og Værkstedsforsender Osterwaldt fra Aarhus blev ansat som Maskinmester der. I hans Sted blev jeg forfremmet til Værkstedsforsender. Jeg havde været fast ansat som Værkfører fra 1869.

Overfarten mellem Aalborg og Nørre Sundby be-

sørgedes af den lille Dampbaad »Lillebælt«. Dette Skib havde tidligere seilet i Postfarten mellem Middelfart og Snoghøi, hvor den gamle Postforbindelse var, og havde været i Aarhundreder, først besørget af Seilsmakker. Som Barn var jeg i 1848 ført over med en saadan Seiler, da mine Forældre flyttede fra Korsør til Jylland. Seiladsen var dengang drøi nok og ret langvarig, vi Børn laa tæt under Skanseklædningen indsvøbte i Tæpper og Vandet vaskede over det Hele. Senere kom der saa Dampdrift med »Lillebælt«, som ikke var større end Smakkerne.

Under Forhandlingerne paa Rigsdagen om Anlægget af de jydsk fyenske Jernbaner havde der staaet en vældig Kamp om hvorvidt den fremtidige Overfart skulde være mellem Middelfart og Snoghøi, som hidtil, eller mellem Fredericia og Strib. Repræsentanterne for de to Byer kæmpede drabeligt hver for sin, men Fredericia seirede altsaa tilsidst.

Da Jernbanerne paa Fyen og Fredericia-Vamdrup aabnedes, blev Postrouten strax flyttet til Strib-Fredericia og der seilede »Lillebælt« ogsaa en Tid, men blev senere afløst af 2 andre smaa Dampere »Freir« og »Gerda«. Freir havde før Jernbanetiden seilet i Postfarten Aarhus Korsør.

Disse 2 besørgede hele Trafiken over Lillebælt, indtil den første Færge kom i Gang der.

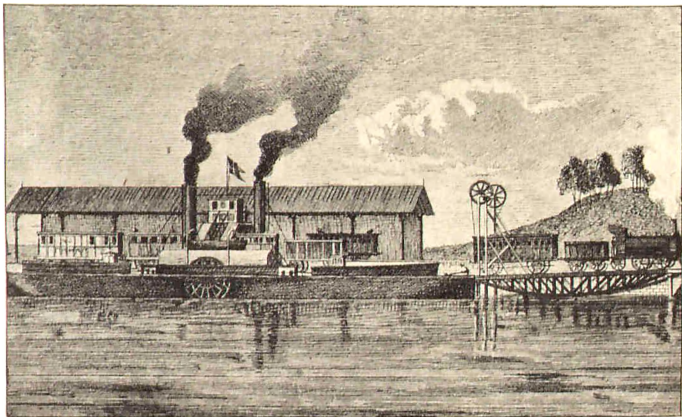
Det vil heraf sees, hvor ganske ringe Trafiken over Lillebælt og Limfjorden den Gang var. At den nu er saa kolossal skyldes mest Færgerne.

Lillebæltoverfarten fik allerede i 1872 den epokegørende Forbedring, at den første Dampfærge »Lillebælt« blev sat i Drift. Det var en af Direktøren, Etatsraad Holsts største Fortjenester af Fædrelandet,



Snoghøi.

at han imod megen Indflydelse fra mange Sider og under Modstand og Tvivl fra Regering og Rigsdag fik Bevillingen til denne første Dampfærge her i Landet ført igennem og Bevillingen dertil blev knebet ned til det yderste, saa at Færge og det hele Anlæg blev saa lille og tarveligt, som man kun lige kunde nøies med. Broklapperne bleve af samme Grund byggede af Træ,



Dampfærge »Lillebælt«.

til en høieste Belastning af kun 1 Ton pr. løbende Fod. Allerede i 80erne maatte de derfor forstærkes til 4 Tons pr. løbende Meter. Færge kunde kun tage 5 korte Godsvogne.

Der var dog Folk nok paa begge Sider af Bæltet, som mente at den Færge aldrig kunde faa Vogne nok at seile med. En større fyensk Forretningsmand sagde saaledes til mig »hvorfra skal der komme 5 eller flere Vognladninger hver Dag mellem Fyen og Jylland, nu sender vi jo ikke een«.

Der var stor Spænding i Jernbanekredse angaaende denne ny Færge. Den Dag da den blev ventet, reiste Direktøren og alle Afdelingscheferne til Fredericia for at tage imod den ved Ankomsten. Men uheldigvis blev det stærk Storm, og om Eftermiddagen saa jeg ganske tilfældigt fra Vinduerne i Aarhus Vognværksted, hvorfra der den Gang var fri Udsigt over Bugten, at der langt ude kom et ret aparte Fartøi, som jeg strax skønnede at kunne være Dampfærgen. Den kæmpede sig langsomt ind efter mod den krappe Sø, snart vendte den en Side til, snart Forenden, og saa saae man 2 Skorstene, en paa hver Side. Den slingrede ganske voldsomt, den var jo i det Hele ikke godt indrettet til at gaa i høi Søgang. Da den kom nærmere, blev man snart sikker paa, at det var Dampfærgen, da den ikke lignede de almindelige Dampskibe. Langt om længe naaede den ind i Aarhus Havn og Grunden var Kulmangel, da alle Kul vare medgaaede paa Grund af Stormveiret. Efter endt Kultagning gik den strax videre til Fredericia og kom hurtigt i Drift.

Den fik meget snart alle de fem Godsvogne med, som den kunde tage og maatte foruden de regulaire Ture seile mange Extrature. Den første Skibsfører var Kaptajn Jespersen, som tidligere havde ført Freir og Gerda, den første Maskinmester var Linnemann, anden Mester Therkil Petersen. Disse to, hver med 2 Fyrbødere, besørgede hele Seiladsen baade Nat og Dag.

Da Peto, Brassey & Betts vare færdige med deres Jernbanebygning her i Landet, afhændede de Vognfabriken i Randers »Hvidemølle« til Rowan, som drev den en Tid for egen Regning med en Søn Fred.

Rowan som Direktør. Fabriken havde dog i mange Aar Nød med at bestaae, dels fordi den ikke kunde konkurrere med flere af de bedre tyske Fabrikker, dels fordi Bestillingerne indgik ret uregelmæssigt, saa at der ofte manglede Arbeide til det ret store Personale, skøndt man tog alt med, hvad der kunde faas og en Tid endog byggede almindelige Vogne til Hestekraft. Den blev overdraget til et Aktieselskab og til ledende Direktør ansattes G. Conrau, den Gang Trafikinspektør ved Statsbanerne. F. Rowan fik Eneret paa et nyt Sporsystem med store Jerngryder til Underlag for Skinnerne i Stedet for Sveller, og paa en saakaldet Dampvogn, en lang Personvogn i hvis ene Ende der var indbygget et Lokomotiv med rund, opret staaende Kedel og med Galloway Rør gennem Ilden. Begge disse Opfindelser anbragtes paa Gribskovbanen og paa Strandvei Sporveien, som byggedes af F. Rowan. Den sidste maatte som bekendt snart fjernes, og paa Gribskovbanen fandt man Dampvognen uheldig, saa at Lokomotivet blev udtaget af hver Vogn og Coupéer indbyggede i Stedet. Lokomotiverne kørte dog derpaa i mange Aar, og Sporet viste sig særdeles billigt at vedligeholde. Den ualmindelig praktiske og dygtige Driftsbestyrer Stub paa denne Bane har oftere udtalt, at Banen i mange Aar slet ikke kunde have bestaaet, hvis den havde haft Træsvellespor i Stedet for Grydesporet, da Svellerne kostede langt mere i Vedligehold. Gryderne brugtes lige til Sporet blev udvexlet med et helt nyt og langt sværere.

De Rowanske Vogne vare de første 4axlede Personvogne med 2 Trucker, som kørte her i Landet. Desuden var der en Del 3axlede Godsvogne, som løb

særligt let i Kurverne, da Axlerne vare til Dels forskydelige.

Stationsrangeringen besørgedes til 1871 overalt med Heste eller med Haandkraft. Det var imidlertid et drøit Arbeide for Hestene, idet der stadig kom sværere Vogne i Brug og særligt gik det ud over Hestene op ad Aarhus Havnebane, hvor der er en stærk Stigning. Der maatte 3 Heste til for at tage en Vogn med 6 Tons Last op. Man anskaffede derfor 2 smaa Entrepreneur Lokomotiver dertil fra Chaplin & Co. De havde lodret staaende runde Kedler med nedhængende Vandrør, som vare lukkede i den nederste Ende, i Ildkassen. Det ene Lokomotiv var lidt større end det andet, men begge viste sig snart for smaa. Allerede i 1874 fik man derfor 2 andre af almindelig Lokomotivtype fra Fletcher, Jennings & Co. og disse gjorde god Fyldest i mange Aar. Nu ansees ogsaa disse for at være alt for smaa til Trafiken.

I 1870 var det paa Grund af den fransk tyske Krig ofte ret vanskeligt at faa Kul til Banerne, og Kulpriserne vare ret høie. Som altid ved slige Leiligheder blev der fra flere Sider velvilligst givet gode Raad om at der burde bruges det hjemlige Brændsel, Tørv, i Stedet og der blev derfor i 1871 gjort en Del Forsøg med saadanne. Tørv ere imidlertid meget brandfarlige for Omgivelserne, naar de bruges i Lokomotiver, hvor der altid maa være en ualmindelig stærk Træk, og man byggede derfor en rigtig amerikansk Skorsten med stort Volumen og Paraply i Midten paa en Canada Maskine. Med denne kørttes der saa Prøveture med de bedste Tørv, der var at faae. Blandt andre kørttes et Prøvetog med fuld Belastning af Vogne fra Aarhus til Hobro og tilbage.

Tenderen var fyldt op saa høit som Skorstenen og desuden var der en aaben høisidet Godsvogn lige bag Tenderen ogsaa fyldt med Tørv til Reserve. Allerede paa Udturen var Tenderen tømt ved Randers og paa Hjemturen brugtes al den Tørv, som fandtes i Godsvognen. Saa opgav man for den Gang at køre med Tørv.

Man havde dog før den Tid kørt med Tørv som Brændsel for Lokomotiver i Bayern, men det har formodentlig kun været paa korte Strækninger og med let Trafik. Den før omtalte Kochske Tørvepresse kom op i den Anledning, og i Danmark blev der ogsaa gjort lignende Forsøg. Tandey i Flensborg konstruerede en anden Tørvepresse, som blev patenteret i Danmark og der blev bygget en saadan Maskine hos Burmeister & Wain i 1865. W. Bailey satte Penge deri, og Maskinen blev opstillet i Skaungaard Mose ved Rødkærsbro Station. Denne Mose tilhørte den Gang en Prokurator Bjerring i Randers, som ogsaa begyndte at lade tilvirke og sælge Tørve-meel derfra til Strøelse. Tandey's Maskine kom i Gang og skal have arbejdet godt, den leverede pressede Tørv fra sig saa hurtigt, som en Mand kunde aftage dem, og de vare saa faste og tørre, at de straks kunde bruges i den lille oprettede Dampkedel ved Siden af, som leverede Kraften til Pressen. Eierne af henholdsvis Mosen og Maskinen kunde imidlertid ikke enes om Driften, og Maskinen kom derfor til at henstaa ubenyttet i lang Tid. Hvorvidt den senere er brugt, ved jeg ikke.

W. Bailey tabte en Del Penge derved.

Der indtraf i Aarene 1867—74 ikke saa faa større Uheld paa Banerne, ved hvilke Maskiner og Vogne

afsporede og delvis væltede og stærkt sønderløges. Grunden var i Reglen pludselige Skred eller Sænkninger af Banelegemet, som jo overalt var ret nyt. Et saadant Uheld skete bl. a. mellem Bjerringbro og Langaa med et Tog ladet med Heste af hvilke en blev dræbt, et andet ved Indkørsleu paa Horsens Station, et tredje mellem Veile og Børkop og flere andre, men heldigvis kom der ingen Mennesker til Skade. Ved Veile-Børkop Uheldet var dette nærmest et Vidunder, thi Afsporingen gik for sig, da Toget var i meget stærk Fart, Maskinen blev helt endevendt, saa Skorstenen viste mod Veile, og væltet, Tenderen blev helt kastet om, saa alle 4 Hjul viste lige opad, og Vognene hang til Dels oven paa hinanden. Kassen af en Bremsevogn var kastet helt ind i Skoven over 20 Alen fra Banen, medens Hjulene og Undervognen laa i Banegrøften under en anden Vogn. Konduktøren i Bremsevognen, Frenckler, blev funden tilsyneladende død, men var kun besvimet og blev næste Dag helt rask igjen. Lokomotivføreren Søren Rasmussen, og Fyrbøderen kom begge til at ligge under Tenderen og vare nær ved at druknes af Tendervandet, men kunde dog selv krybe ud, aldeles gjennemblødte. De gjorde dog snart igjen Tjeneste og kørte i mange Aar derefter. I en anden Klasses Endecoupée sad der 7 unge Mennesker, af hvilke den ene skulde til Udlandet, og de andre vilde ledsage ham til Grænsen. De havde havt meget at drikke og vare ganske overstadige med Sang og Støi, da Veile passeredes. Ved Uheldet kom Bagvæggen af en anden Vogn ind i deres Coupée, saa denne blev indskrænket til $\frac{1}{3}$ af sin oprindelige Størrelse og kun havde en lille Trekant fri, men de 7 toge mærkeligt nok ikke mindste

Skade, skøndt de vare ret omtaagede. De sang dog ikke mere, da Reisen fortsattes.

Aarsag til Uheldet var en pludselig Sænkning af Banelegemet. Ved slige Uheld er det altid af største Betydning snarest at bringe Hjælp og atter bringe Banen i farbar Stand. Medens Osterwaldt var Værkstedetsbestyrer, kaldte han efter modtaget Telegram om Uheldet alle Mand i Lokomotiv Reparations Værkstedet sammen og lod dem hurtigst samle alt til Uheldsarbejde fornødent i en Vogn. Han kunde en lang Remse udenad og denne fik Personalet at samle efter. Den var omtrent saaledes: »Dunkrafte, Stænger, Skraller, Tallieblokke, Løbere, Stropper, Kæder, Hamre, Meisler, Skruenøgler, Forhamre, Koldmeisler, Trækiler, Pakningstræ, hele Sveller, Oliekander, Lygter, Sauge og andet Træværktøi«.

Alt blev kastet i en Godsvogn, en Personvogn medtoges til Personalet og en Maskine kørte afsted med det Hele i fuld Fart. Da jeg fik Aarhus Værksted, fandt jeg det rettest altid at have de til Uheldsoprydning fornødne Redskaber og Materialier samlede i en henstaaende Vogn, hvorved Udrykning kunde ske hurtigere. Men det viste sig ofte ønskeligt at have en bedre Ordning af Redskaberne og en Del til Øiemeddet særligt indrettede Hjælpemidler, og jeg foreslog derfor at lade bygge en særlig dertil indrettet og udstyret Vogn. Overmaskinmester Blair bifaldt dette, og Direktøren var enig med ham derom. Maskinafdelingens Tegner, Petersen, blev sat i Gang med at tegne en saadan Vogn efter mine Forslag. Dette var i 1873. Men inden Sagen kom saa vidt, at Bevilling kunde faas, blev jeg flyttet til Frederikshavn, og dette saa vel som andre Grunde medførte, at den

blev udsat indtil videre. I Begyndelsen af 80'erne fik man endelig den første Hjælpevogn og senere kom flere til, som have gjort udmærket Nytte i mangfoldige Tilfælde.

Til Vendsysselbanen og Skanderborg Silkeborg-banen blev der i 1871 leveret 9 Lokomotiver af den lettere Type fra Kitson & Co., Leeds. Disse Maskiner viste sig i alle Henseender helt udmærkede. De gjorde ogsaa god Tjeneste i mange Aar.

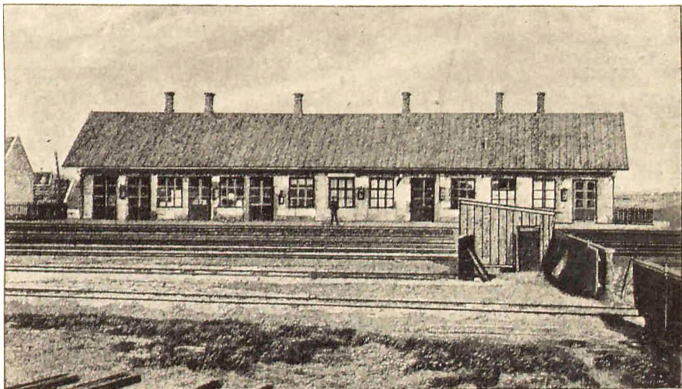
I 1873 fik Banerne en Del ny Lokomotiver fra Hawthorns Lokomotiv Fabrik, nemlig 4 svære Persontogs, 4 Godstogs og 6 lette Persontogsmaskiner. Disse Maskiner havde forskellige Feil, bl. a. var der paa de svære af dem ikke Frigang for Stemplerne i Cylindrene og Grunden var den, at man først havde tegnet Stemplerne til smalle (svenske) Ringe, men under Bygningen forlangtes, at der skulde leveres brede Stempelringe, og Fabriken havde da forsømt at forlænge Cylindrene tilsvarende. Det var en kedelig Feil for begge Parter.

Kedlerne i disse Lokomotiver holdt sig imidlertid særlig godt, skøndt Støtteboltene i Ildkassen vare af Jern og forsynede med store firkantede Møttriker paa Ildsiden.

Statsbanerne havde i den Tid en særlig Repræsentant i Newcastle, Ingenieur Hans Caspersen, og denne besøgte alle Indkøb af baade Maskiner og Materialier i England. Han var en flink og dygtig Mand, men blev senere uheldig gift, hvorefter det gik tilbage for ham, og han døde i stor Fattigdom. Efter ham holdt Banerne ikke nogen Repræsentant og man kom mere og mere til at handle med tyske Leverandører. Dog blev der endnu i mange Aar udelukkende købt engelske Kul.

De lette Lokomotiver fra Hawthorn vare bestemte til den jydsk Vestbane, som blev taget i Brug ved den Tid. De blev dog snart for svage til Trafiken dér.

I Jylland begyndte man paa Aarhus Randers Strækningen med 65 R Staalskinner. Svellerne vare 6×12 Tommer under Stødene og 5×10 Tommer som Mellemsveller. Man havde flade Lasker og altid



Eshjerg Banegaard (Perron-Siden).

faste Stød. Men allerede paa Strækningen Langaa Holstebro og Vendsyssel blev Skinnerne kun 58 R , paa Skanderborg Silkeborg og hele Vestbanen gik man ned til 45 R , og paa Thy og Sallingbanerne endog til 35 R pr. engl. Yard. Denne Sparsommelighed i Anlægene viste sig efterhaanden meget uheldig. Trafiken tog overalt hurtigt til og Maskinerne blev da for svage, saa at idelig Forspand og Extra-kørsel behøvedes. Vognene blev desuden efterhaanden tungere, særligt kom der fra Udlandet svære Godsvogne, som paavirkede de lette Spor uheldigt.

For at skaffe Vognene en roligere Gang, gik man over til svævende Stød, men dertil vare Skinnerne ikke stærke nok, saa at de svævende Stød efter kort Tid gjorde mere Skade end Gavn, idet Skinneenderne høiedes permanent nedad, saa at Skinnernes hele Overkantlinie blev krum. Det samme gik forøvrigt ikke bedre i Tyskland, skøndt man der havde meget sværere Skinner.

Paa Vendsysselbanen blev der gjort Forsøg med én den Gang ny Belysning, nemlig Fedtgas, ogsaa kaldet Pintschgas. Der blev bygget et Fedtgasværk paa Frederikshavn Station, som afgav Belysning til baade Station, Værksted og Remise og lidt senere et andet lignende i Langaa. Denne Belysning viste sig ret billig, men der var mange Ulemper ved den. Alligevel fik denne Gas en Del meget ivrige Tilhængere; der var dem, som en Del Aar senere kæmpede stærkt for ved Hjælp af den at holde det elektriske Lys ude fra Banerne.

En Del jyske Personvogne bleve forsynede med Fedtgasbelysning, og denne kunde selvfølgelig let overstraale de gamle, flade Olielamper. Naturligvis blev den ny Belysning derfor i høi Grad fremhævet, og der blev tillagt den alle mulige gode Egenskaber, saa som Billighed, Brandsikkerhed og ringe Uleilighed med Pasningen. Ingen af disse paastaaede gode Egenskaber vare dog ubestridelige.

Derimod var der mange Ulemper ved den Belysning, først en ulidelig Stank, som altid følger med Fedtgas, og og ikke kan holdes borte fordi denne Gas ideligt tærer Rørforbindelserne og lignende, saa at der lækker Gas ud, dernæst Pasningen, som for-drede, at Togpersonalet skulde tænde Lamperne fra

Vogntagene, da man den Gang ikke havde Gennemgangsvogne og de saakaldte Vaageblus ei heller var opfundne, og den ubestridelige Fare, som var uadskillelig fra de store Beholdere med stærkt sammenpresset Gas. Gasvennerne fremhævede altid den store Sikkerhed, som laa deri, at alle Ledningerne fra Beholderne til Lamperne vare anbragte under og uden paa Vognene. Men den Sikkerhed var kun Indbildning, thi ved Uheld som Sporafløb, Sammenstød og lignende var det første, der gik itu de tynde Gasrør under Vognene, og saa straaledede Høitrykgassen frit ud i Luften til den naaede en eller anden Flamme. Saa fremkom en kolossal Gasflamme, som hurtigt kunde forvandle et helt Tog til et Baal.

Her i Landet skete heldigvis ingen større Ulykker med Gasvognene, men flere Steder i Udlandet have saadanne medført de skrækkeligste Ulykker.

Selv de ivrigste Forkæmpere for Gasbelysning i Togene, de preussiske Statsbaner, fik tilsidst en bestemt Ordre fra Jernbaneministeren om efterhaanden helt at gaa bort fra denne farlige og uheldige Belysning.

I den ældre Tid havde man altid Lokomotiv Kedelrør af Messing. Disse holdt særdeles godt til det lavere Tryk af ca. 100 atm pr. Kvadrattomme, men allerede med 120 atm , som havdes i Stephensons, Kitsons og Hawthorns Maskiner, kom der Ulemper med dem. En medvirkende Grund var dog vistnok den, at man brugte Messingrørene for længe, saa at de blev benyttede efter, at Vægtykkelsen var forringet for meget. I Norge brugte man i 1874 Lokomotiv Kedelrør af Kobber og de holdt godt, skøndt de ved Udtagning til Kedeleftersyn, hvorved Enderne maa

skæres af, blev trukne i en Trækkebænk, indtil de igen vare lange nok til ny Indsætning. Messingrørene hos os fik i slige Tilfælde altid ny Ender paaløddede. I Vendsyssel var der især mange Forsinkelser, fordi Kedelrørene gik itu under Kørslen og af og til slukkede Ilden før Personalet kunde faa Rørpropper indsatte. Den Gang havde man ingen Reservemaskiner under Damp, og hver Tender blev derfor forsynet med et Bundt let tændeligt Brænde (en kasseret Gasolietønde i Staver), saa at Personalet dermed kunde fyre hurtigt op, hvis Uheld indtraf. Men nogen Forsinkelse fik Toget alligevel.

Kedelrørene blev fra først af altid drevne tætte i Rørvæggene med en Stemmer og Haandhammer. Stemmeren var flad paa det Stykke, som gik ind i Røret, og de to Kanter, som gik imod Røret, vare selvfølgelig en lang Konus, tilstrækkelig til at den kunde drive Røret fast og dog holdes løs. I 70erne kom Rørvalserne op og med disse blev Arbeidet lettet betydeligt. Hvorvidt det derimod blev bedre, er vistnok tvivlsomt, ialfald havde man ikke saa mange utætte Rør i Stemmetiden som senere, men dette kan ogsaa have andre Aarsager. Man begik imidlertid en Feil ved at bibeholde de koniske Rørhuller, efter at Valserne brugtes. Med Stemmeren *maatte* Rørhullerne være koniske, og formodentlig beholdt man derfor denne Form, da den ikke kunde afskaffes paa ældre Maskiner og Valseapparatet dermed var lettere at fremstille, idet Valserne da kunde være cylindriske og kun Dornen konisk. Med cylindriske Rørhuller maa Valserne have samme Konus som Dornen og vendes den modsatte Vei. Det var absolut en Feil, at man beholdt de koniske Rørhuller, og i den sene-

ste Tid gaaer man over til de cylindriske. Omtrent samtidig med Valserne blev ogsaa Kedelrør af Jern eller blødt Staal almindelige. Disse ere meget billigere i Anskaffelse og stode godt for det høiere Tryk, men de paavirke Rørvæggen mere uheldigt end Metalrørene gjorde.

Støtteboltene i Ildkassen bleve i Flensborg indsatte med Halvdelen af Jern, den anden Halvdel af Kobber. Jernboltene havde Hoveder paa Ildsiden, men nittedes paa den udvendige Side. De holdt godt tæt, men fortæredes paa Midten af Vandet, saa at de ved Udtagningen ofte kun havde Halvdelen af den oprindelige Tykkelse. Man brugte hertil det bedste og blødeste Lowmoor Jern. De smaa Borehuller i Enderne af Støtteboltene, hvormed man nu altid forsyner disse, for derved at opdage Brud, vare den Gang helt ukendte; Støtteboltene bleve prøvede med lette Slag af en lille Haandhammer, og ved Klangen kunde den erfarne Kedelsmed da udfinde de Bolte, som havde Brud. Men saadan Undersøgelse kunde kun ske i Værkstederne, og der var derfor altid en Fare for, at en Kedel kunde køre med alt for mange knækkede Bolte. Endnu først i 80erne havde en stor engelsk Jernbane i et Aar 11 exploderede Lokomotivkedler af denne Grund, og man lod derfor alle Ildkassebolte prøve med Hammer hver 3die Maaned. Opfindelsen af Borehullerne var endnu ikke kendt den Gang, og den maa anses for at være af største Betydning for Sikkerheden.

Sidst i 70erne blev den første Jernbanebro over Limfjorden bygget. Paa Grund af Vanddybden og et tykt Mudderlag i Bunden, var det et meget vanskeligt Arbeide. Det var et fransk Selskab, som overtog

Bygningen, og der blev næsten alene brugt franske og italienske Arbeidere dertil. Da man ved Bygningen af Pillerne kom ned i de større Dybder under Vandet, blev Personalet selvfølgelig udsat for et forholdsvis stort Tryk, og for overhovedet at taale dette, skete Nedgang og Opgang gennem 3 efter hinanden følgende Rum eller Kamre, saaledes at Trykket blev fordelt i 3 lige store Dele, lige som der blev gjort Ophold i hvert enkelt af de 3 Rum, før man gik videre til det næste. Men med al Forsigtighed fremkom der dog mange Sygdomstilfælde og endog Dødsfald. Et af de mest beklagelige var Statsbanernes Baneingenieur i Aalborg, Wistoft, en meget dygtig og afholdt Ingenieur. Han interesserede sig naturligvis meget for det store Broarbejde og skulde efter Ordningen senere have Vedligeholdelsen at passe, og han gik derfor ned i Pillerne flere Gange. Han indbød mig ofte til at gjøre Turen med, idet han dog sagde, at behagelig var den ikke, ofte løb Blodet ud af Ørene naar man fra det høie Tryk atter kom i Luften udenfor. Jeg betakkede mig derfor for den Fornøielse. Den sidste Gang, Wistoft var nede i en Pille, kom han paa Tilbageveien helt op paa øverste Trin af Stigen i det mellemste Rum, altsaa allerede i nedsat Tryk, men da maa han pludseligt være bleven syg, thi han styrtede ned af Stigen og slog sig ihjel paa Stedet.

Bygningsentreprenuerne, Compagnie des Fives, Lille, tog sig iøvrigt ikke andre lignende Ulykker nær. Arbeiderne vare nok dels sydfranske, dels Italienerne, og ingen spurgte efter nogen af dem, naar de forsvandt. Det hed sig saa, at de vare reist hjem, men der sivede dog Rygter ud om, at ialfald nogle

havde faaet blivende Hjemsted nede i Bropillerne, og det paastodes, at hver Pille mindst indeholdt et Lig, foruden at en Del vare døde iland. Da Pillerne byggedes af Beton, vare de Døde godt gemte dér.

Som Kuriosum meddeles, at Broarbejderne om Sommeren ofte søgte hen til en Gartner Berg i Nørre Sundby, som solgte Jordbær med Fløde at nyde i Haven. Italienerne, eller hvad de nu var, spiste Mængder af Jordbær, men frabade sig Fløden og brugte i Stedet *Eddike* paa Jordbærrene.

Broen skulde efter Kontrakten have været bygget færdig i 3 Aar, men der hengik meget længere Tid til Arbeidet, vist 6 à 7 Aar. Imidlertid besøragedes Overfarten stadigt af den lille Dampbaad »Lillebelt« og med Omlæsning i Aalborg og Nørresundby af alt Godset. Trafiken var kun ringe og nogen videre gennemgaaende Forsendelse var der ikke. Saa snart Broen kom i Brug, steg Færdselen stærkt, og navnlig tog den svenske Trafik til. Toggangen blev ogsaa hurtigere, fordi der ikke mere medgik de lange Ophold ved Limfjorden. Der kom nu gennemkørende Personvogne lige fra Frederikshavn til Vamdrup og senere til Hamburg.

Til disse Persontog, som kun havde forholdsvis faa Stoppesteder og korte Ophold, lod Holst indrette enkelte Vogne med Toiletrum. Disse Vogne havde en lille 2den Classe Salon til 6 à 8 Passagerer; der var en Sofa i den ene Ende, et rundt Bord i Midten og nogle Lænestole omkring dette. Fra Salonen var der Indgang til et lille Toiletrum med Kloset. Salonen blev forbeholdt Damer, som vare paa længere Reiser. Et andet Toiletrum var ved Siden af før-

nævnte og havde Indgang fra en Bremsekupé, den sidste Kupé i Vognen.

For at komme dertil maatte vedkommende Passagerer altsaa skifte Kupé paa en Station, nemlig hen i Bremserummet, og atter skifte tilbage senere.

Næst efter den engelske Kongevogn, som før er omtalt, vare disse Vogne de første i Danmark, som havde Toiletrum og Kloset. De vare en stor Forbedring fra de oprindelige Forhold, og Publikum satte megen Pris paa dem. Men Holst gik videre paa samme Vei og allerede i 1885 fik Statsbanerne Vogne med I og II Kl. Kupéer, hvor der var Toiletrum til hver Kupé. Hermed var Idealet naaet paa dette Omraade.

I den ældste Jernbanetid var der ikke saa megen Trang til saadan Indretning, da Togene holdt ved hver Station og havde Tid nok, saa de altid kunde vente efter udstegne Passagerer. Senere da man fik hurtigere Tog med færre Ophold, blev der ved Opholdenes Fastsættelse ogsaa taget Hensyn til nødvendige Ærinder. Jeg har saaledes en Gang kørt med saa kaldte Iltog i en Tur Dage og Nætter fra Tilsit til Calais. Togene kørte $\frac{3}{4}$ à $\frac{5}{4}$ Time uden Standning, men der var med visse Mellemrum Ophold paa 3 Minutter, 8 Minutter og 20 Minutter, de sidste vare til Middag eller andre større Maaltider. Andre Ophold, de fleste, vare kun paa et Minut. Saa derefter maatte enhver rette sig, men der hang ogsaa et Oplag i Kupéen, hvorpaa de længere Ophold og Hensigten med dem var opgivet.

Endnu i 1878 var denne Ordning gældende i Togene mellem Hamburg og Paris. I 1889 derimod var der Toiletrum i de tyske Vogne til Køln. Men i de

Vogne, som kørte fra Køl'n til Paris, fandtes kun Toiletrum til enkelte 1ste Classes Kupéer, og alle de andre Kupéer savnede ganske disse Bekvemmeligheder. De franske Baner ansaa Toiletrum for en Luxus og kaldte den dermed forsynede Kupé »Coupé de luxe«. Min Hustru og jeg sade en Gang i en saadan Kupé i Belgien, og da var hver Plads i den besat. Paa Grænsestationen (Erquelines) fik alle de andre Passagerer travlt med at stige ud, vi antog af Hensyn til Toldeftersynet, men de kom ikke tilbage. Lidt senere kom derimod Konduktøren og spurgte om vi vilde forblive i den Kupé, da det var en Coupé de luxe, og vi saa maatte løse en Tillægsbillet til hver à 4 Fr. 50 Ctm. Da der intet Ophold var paa Resten af Turen, foretrak vi at betale de 9 Fr., og paa Hjemveien købte vi ogsaa de to Tillægsbilletter paa Nordbanegaarden.

Medens vi sade i vor Coupé de luxe før Afgang fra Paris, kom en fin fransk Herre fra den nærmeste 1ste Kl. Kupé (uden Luxus) hen til os og sagde omtrent saaledes: Undskyld, mine Herskaber, jeg hører paa Deres Tale, at De ere Udlændinge og vil derfor gøre Dem opmærksom paa, at Deres Kupé af vore Jernbane Autoriteter kaldes »Coupé de luxe«, og at der derfor fordres en extra Billet à 4 Fr. 50 Ctm. pro persona, naar man kører i den. Ja mange Tak for Deres Venlighed, svarede vi, men vi kende Forholdet og have allerede Tillægsbilletterne. Ja, sagde Herren, er det dog ikke skammeligt, at Jernbane Eierne saaledes flaa Passagererne, det kender man ikke i andre Lande. Heri kunde jeg give ham Medhold, thi baade i Danmark, Sverrig, Norge, England og Tyskland har man altid betragtet de ny indførte Toiletrum som en

Forbedring, der gratis skulde være til Publikums Raadighed.

Saa vel i denne Henseende som i mangfoldige andre have de danske Statsbaner i Virkeligheden altid fulgt godt med i den Udvikling, som Tiderne førte med sig.

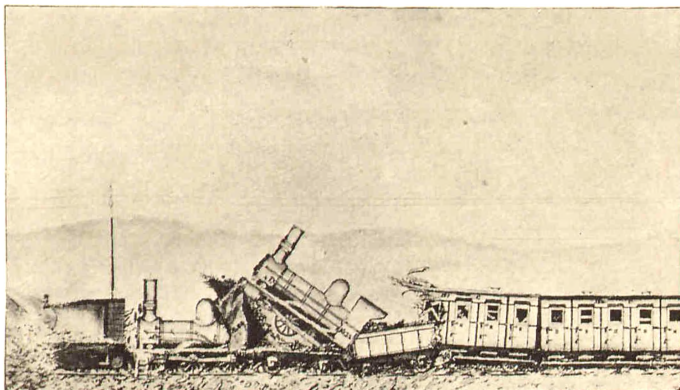
Mangel af Toiletrum i Togene gav i de ældre Tider ofte Anledning til Lidelser og store Ubehageligheder for Passagererne. En Mand styrtede saaledes en Gang ud af et Tog, der neppe endnu var standset paa Rendsburg Station, løb tvers over Perronen og stillede sig med Ryggen mod et Vindue der, hvorefter et stort Ærinde paafulgte ned ad Ruden. Den tyske Forretningsfører, Bormann, sad ved sit Skrivebord lige inden for Ruden, og han kom ud i en Fart for at protestere. Den stakkels Passagerer var meget ulykkelig.

En i sin Tid meget bekendt Skuespiller kom i sidste Øieblik ind i et Iltog, som lige derefter afgik fra Kjøbenhavn. Heldigvis var der kun 3 Herrer i den Kupé. Da Toget var kommet i Gang, sagde Skuespilleren kort: »De maa undskylde, mine Herrer, jeg kan ikke vente længere«, og lod saa en Masse Vand løbe i det tykke Skindtæppe (kaldet Bjørneskind), som de sjællandske Jerbaner den Gang havde i nogle Kupéer.

Men nu skænker man neppe den Forbedring, som Anbringelse af Toiletrum i Togene i Virkeligheden er, en Tanke, undtagen maaske for at gøre Ophævelser over, at de ikke ogsaa findes i alle Lokaltog, som f. Ex. Klampenborgtogene. Da dog ingen (endnu) finder paa at forlange dem i Sporvognene, som dog have længere Køretid end Togene, er en saadan For-

dring kun et Udslag af den Urimelighed, som det nu altid er Skik at vise mod Statens Institutioner.

I 1876, anden Juledag, indtraf den første større Ulykke paa de danske Statsbaner. Der var stærkt Snefald med Fygning, og der blev udsendt et Rydningstog fra Aarhus ad Sydbanen, bestaaende af Sneplov, 2 Godstogslokomotiver og nogle Vogne med et større Antal Snekastere Foruden Lokomotivperso-



Jernbanekatastrofen ved Hansted 2den Juledag 1876.

nalet var der en Baneformand paa hver Maskine til Udkig og paa den ene Maskine desuden Strækningens Overbanemester, Sørensen, som ledede Arbeidet.

Medens Toget tilsyneladende kørte med almindelig jævn Fart kom der nær Hansted pludselig et stærkt Stød, som kastede Snekasterne om mellem hinanden, slog Vognene mere eller mindre itu og af Sporet, og derefter holdt det Hele stille. Nogle af Snekasterne havde faaet en saadan Skræk, at de løb lige bort fra Toget tværs over de snedækte Marker. Nogle Baneformænd og Banearbeidere gik frem for at see til

Maskinerne og fandt dér et rædsomt Syn. Den ene Maskine stod oven paa den anden og alle 7 Mand paa dem vare dræbte paa Stedet, til Dels paa den uhyggeligste Maade. En Mand var spiddet paa Styringsstangen, saa at den gik midt igjennem ham.

Der blev snarest sendt Bud til begge Sider og telegraferet om Hjælp, som ogsaa kom saa hastigt det lod sig gjøre.

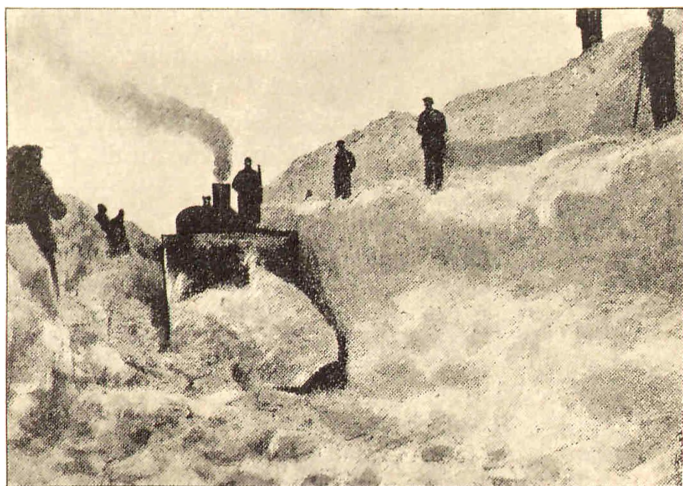
Senere blev oplyst, at en Ledvogter tæt foran Uheldstedet havde set Toget passere, og da forekom det ham, at der var et Mellemlum af ca. $\frac{1}{2}$ Vognlængde mellem Maskinerne. Man har derefter tænkt sig, at Koblingerne mellem de to Maskiner ere sprængte ved en tidligere Pløining, uden at Personalet har opdaget det. Der er i Snefoget da fremkommet et Mellemlum, og da den første Maskine med Ploven saa senere kørte fast i høi Sne, var Sammenstødet uundgaaeligt.

Efter nogle Ytringer af Overbanemesteren og en af Lokomotivførerne, som angaves hørte af en tilfældig Nærværende paa det sidste Sted, hvor Toget havde holdt før Uheldet, kom ogsaa den Forklaring frem, at man med Villie havde kørt i 2 Hold, for at bagerste Maskine ved Stød kunde hjælpe godt til, naar den forreste kørte fast. Da alle de Paagældende vare døde, kunde man dog aldrig faa Sagen helt oplyst, men hvis der har været en saadan Aftale var den absolut forkastelig.

Hvis Personalet havde haft større Erfaring i Snekørsel, hvis f. Ex. den gamle W. Bailey eller E. Wright havde været den ene af Lokomotivførerne, saa var denne Ulykke neppe sket.

Der var her, som altid med saadan Kørsel, en

særlig Udkigsmand, som stod paa Tenderen, saa høit, at han kunde see ud over Maskinens Tag. Fra Maskinen kan nemlig intet sees i Snefog, fordi Vinduesrunderne ideligt tildækkes helt af Sne og ikke kunne holdes fri derfor. Men Udkigsmanden kan ei heller see godt til enhver Tid, da Sneen ofte stryger saa tæt imod hans Ansigt, at den ganske blinder ham.



Der blev i Sagens Anledning strax udgivet flere forebyggende Bestemmelser. Den vigtigste og heldigste var den, at der ikke maa forceres Driver uden foregaaende Standsning, ved hvilken Vognene med Snekastere o. s. v. skulle frakobles før Pløining begynder. Men herved forsinkes Rydningen ikke saa lidt.

Al Kørsel med Lokomotiver i Sne er mere eller mindre farlig og Faren forøges med Sneplov og usigt-

bart Veir. Saa længe der pløies er der paa Maskinen absolut intet at see fremefter, saa Føreren maa have det paa Fornemmelsen om det gaaer galt. Men i lange Rækker af Aar kommer der saa at sige ingen Sne, saa det kun er tilfældigt at enkelte Førere faa Leilighed til at samle Erfaring med saadan Kørsel.

Under visse Veirforhold samler Sneen sig op mellem Skinnerne og trykkes da sammen af Hjulflangerne, saa at den bliver lige saa fast at køre paa som selve Skinnen. Der kan med stadig Frost og ideligt gentagne Snefald opsamles saa høi, fast Sne lige inden for Skinnerne, at Kørslen foregaaer alene paa Flangerne, og hvis dette fortsættes indtil Flangernes Yderkant kommer op i Høide med Skinnernes Overkant er Sporfløb Følgen. Baneafdelingen sørger derfor saa vidt muligt for at oprense Sporet paa den indvendige Side, men dette er et langvarigt Arbeide, da den faste Sne ikke kan tages bort med Skovle, men maa hakkes løs med Stophakkerne. Forholdene kunne derfor blive saa slemme, at Arbeidet ikke kan overkommes hurtigt nok, saa at Toggangen helst maa suspenderes.

Med Sne i den Tilstand har man under Pløining idelige Sporfløb af Sneploven og da gælder det for Føreren strax at mærke det og at standse hurtigst.

Et Par Aar efter Hansted-Ulykken indtraf der et andet Uheld, men af en ganske anden Art, paa Vendssyssebanen, heldigvis uden Skade paa Mennesker. Det var i Eftermiddagstoget fra Frederikshavn, den Gang det hurtigste Tog, med Forbindelse til Hamburg.

Lidt vest for Tolne sprængtes en Hjulbandage i flere Stykker midt under Kørslen, et Stykke fløi op gjennem Gulvet ind i en 3die Kl.s Coupé, Resten

spredtes omkring Sporet. Vognen løb videre paa Hjulstjernen, men denne var selvfølgelig langt fra stærk nok til saadan Behandling og gik derfor i lutter Smaastykker, der senere fandtes paa en længere Strækning langs Banen. Vognen fik herved en meget ujævn Gang, saa Passagererne raabte og skreg af Angst. Der gik dog nogen Tid før Lokomotivføreren oplagede, at der var noget galt og derefter standsede, heldigvis lige før Toget naaede Broen over Aaen ved Sindal Station. Hvis den defekte Vogn havde naaet over denne var Uheldet sikkert blevet større. Efter Standsningen blev Passagerer og Gods hurtigt anbragte i de forreste Vogne, hvorpaa Toget kørte videre. Den defekte Vogn og alle de andre Vogne bag ved den bleve senere fjernede af et Hjælpetog fra Frederikshavn.

Sagen gav Anledning til at hele den Serie Hjulsæt, til hvilken det itubrudte Hjul hørte, blev erklæret for ubrugeligt til Personvogne. Alle disse Hjul bleve derfor udvexlede over Hals og Hoved og erstattede med andre fra Godsvogne, medens de tidligere Personvognhjul kom under Godsvognene. Denne Afgørelse var vist noget forhastet, thi det enkelte Tilfælde kunde lige saa godt have indtruffet med ethvert andet Hjul, naar en lignende Bandagesprængning fandt Sted. Ingen Hjulstjerne, undtagen maaske Skivehjul, vil kunne holde til Kørsel, naar Bandagen er fjernet. Uheldet skete kun fordi Bandagen sprængtes i mange Stykker og derfor strax faldt af.

De saaledes degraderede Hjulsæt havde iøvrigt kørt flere Aar uden Ulemper og kørte ogsaa mange Aar efter, nogle af dem køre muligvis endnu.

Det samme Uheld gav dog tillige Stødet til en ny

gavnlig Sikkerhedsforanstaltning, nemlig Anbringelse af Togliner paa de hurtigste Tog til Forbindelse mellem Toget og Maskinen. Der blev anbragt en Slags Kroge i Kanten af Vogntagene og i disse lagdes en tynd Snor, som fortsattes fra den bageste Vogn langs med hele Toget til Maskinens Dampfløite. Ved at hale i Snoren kunde man fra enhver Vogn i Toget bringe Fløiten til at lyde. Der medgik ca. 6000 Kroge til den første Forsyning.

Paa den holstenske og en Del andre tyske Baner havde man fra Begyndelsen anbragt alle Konduktørerne (Bremsevogterne) i aabne Sæder paa Taget af Vognene. Den forreste Vogn var da altid en Bremsevogn og mellem Bremsesædet paa den og Maskinens Dampfløite var der en Forbindelsessnor. Der var fra disse Sæder udmærket Overblik over Toget og Konduktørerne kunde altsaa i paakommende Tilfælde let avertere Maskinen. Senere med de hurtigere Tog maatte de aabne Sæder paa Vogntagene forlades og man fik da Toglinen langs med hele Toget til Erstatning. Det var ganske vist en Nødhjælp, men den var hverken heldig eller videre paalidelig. Den blev dog brugt i en Række Aar, lige til man fik en bedre Forbindelse med de automatiske Bremsere.

Sidst i 70erne kom de fleste Baner ifærd med en grundig Forbedring af Togbremserne. Man havde hidtil kun havt Konduktørernes Haandskruebremser at stole paa, saaledes som man endnu har det i rene Godstog og paa mangfoldige smaa Baner, men denne Bremsning var med de større Hastigheder og tungere Tog langt fra betryggende. Haandbremserne bleve først skruede til efter Signal med Dampfløiten, men disse Signaler blev ikke altid hørte, navnlig ikke med

stærk Sidevind, og Bremsningen tog i bedste Tilfælde alt for lang Tid. Man fandt at der i Sikkerhedens Interesse burde fordres, at hele Togets Bremsning kunde ske fra Maskinen, at Bremsningen kunde ske hurtigt og paalideligt samt at Bremsen virkede paa hver Vogn i Toget.

Man havde allerede i mange Aar, allerede før 1868, havt gennemgaaende Bremsning af forskellige Systemer i England. Det mest brugte System var Clark & Webbs Kædebremse, men den var ikke heldig. Bremseklodserne bleve trukne fast mod Hjulene af Fjedre og Vægtlodder og for atter at løsne dem maatte man dreie et Svinghjul en 30 à 40 Gange rundt i bageste Bremsevogn, hvorved en Kæde vikledes op og denne trak derved Klodserne tilbage. Dermed var Bremsen klar til en ny Bremsning, som bevirkedes derved at Lokomotivføreren slog en Stoppepal fra. Lokomotivføreren bremsede altsaa selv hele Toget, men der medgik Tid paa hvert Stoppested for atter at bringe Bremsen klar.

Der var iøvrigt mange andre Opfindelser i den Retning, nogle endog med elektrisk Drift, men den eneste praktiske Løsning af Spørgsmaalet kom med Brugen af Luften til Forbindelsesmiddel.

Saa vidt erindres kom Westinghouse først frem med sin Luftbremse under høit Tryk, men omtrent samtidig kom tillige Vacuumbremserne i Brug.

Den første Vacuumbremse var Smiths saakaldte simple Vacuumbremse. Den var enestaaende enkelt indrettet. Hele Apparatet bestod i en Luftsuger (Ejektør) paa Maskinen, som sattes i Virksomhed, naar der skulde bremses, og derved trak Luften ud fra en Rørledning og gennem denne ligeledes fra Cylindre

under Vognene, dog kun fra den Ende af Cylindrene, som var over Stemplet. Stemplet var til Dels et Diaphragma af stærk Gummidug eller Læder. Under dette havde Luften fri Adgang og virkede altsaa med sit normale Tryk til at drive Stemplet opad, naar Luften foroven blev suget ud. Stemplet var forbundet med en Bremsearm, som trak Klodserne til. Lokomotivføreren bremsede altsaa hele Toget ved at lade sin Ejektor suge og, da Luften skulde suges ud til hver Bremsning baade af Ledning og alle Cylindre, medgik der nogen Tid før Bremsen virkede stærkt. Den kunde ei heller bruges fra Toget og man maatte derfor beholde Toglinerne. Tillige havde den den Feil, at Brud paa Ledningen gjorde al Bremsning umulig, hvilket under visse Omstændigheder kunde medføre Uheld.

Trods disse Mangler var denne Bremse dog et stort Fremskridt fra Haandbremsebetjeningen, og de danske Statsbaner vedtog dens Anbringelse paa Materiellet, efter at man først havde prøvet den i længere Tid i en enkelt Togstamme.

Der var den Gang egentlig kun Valg mellem denne Bremse og Westinghouses, men Westinghouse-Bremsen var og er endnu et overordentlig kompliceret Apparat og fordrer høit Lufttryk i Ledning og Cylindre. Man frygtede, og vistnok med Rette, at Betjening og Pasning af dette Apparat vilde volde daglige Vanskeligheder og at man neppe kunde sikre sig Forbindelses-slangere, som vare stærke nok til det høie Tryk. Det sidste har man da ogsaa endnu stadigt Ulemper af paa de Baner, hvor Bremsen med de høie Lufttryk bruges. Hver Gang en Slange sprænges, og det sker

ofte, kører Toget nemlig istaa og kan ikke komme videre før Slangen er udvexlet.

Den saakaldte automatiske Vacuum-Bremse, »Smith & Hardys«, var den Gang endnu ikke kommet frem. I sin nuværende forbedrede og næsten fuldkomne Skikkelse blev den først færdig omtrent 1883. Man gik her, som bekendt, over til den i 90erne og fik derved en Bremse, som i alle Henseender staaer lige med eller over Luftryksbremserne, men tillige er lettere at passe og vedligeholde.

Det synes nu for mange mindre heldigt, at man først indførte den simple Vacuumbremse og efter neppe 10 Aars Forløb maatte forlade den og antage den automatiske. Men det var ei heller saa godt den Gang vedblivende at udsætte al Bremseforbedring, særligt da man langt fra var sikker paa, hvilken Bremse, der tilsidst maatte blive den bedste. Desuden maa enhver, som har fulgt hele Sagen fra Begyndelsen, indrømme, at vort Personale, som da var ganske ukendt med slige Apparater, i høi Grad har havt Gavn af de Erfaringer, som indvandt ved Brugen af den simple Bremse, og at den senere Overgang til den automatiske derved lettedes betydeligt.

Der blev iøvrigt strax agiteret voldsomt af Westinghouse-Compagniet i alle Verdens Lande for den Bremse, og intet Middel forsømt til Reklamering for den og Nedsættelse af Vacuumbremsen. Men næsten overalt, hvor den virkelige Sagkundskab raadede, foretrak man dog Vacuumbremsen. I England tog dog Westinghouse ved Hjælp af ihærdig Reklame Overhaand, men en meget fremragende Jernbane-Ingenieur sagde en Gang herom til mig: »Ja alle vi Jernbane-Ingenieurer holde paa Vacuumbremsen, men Westing-

house har ved Hjælp af sine Aktier sørget for at have Flertal i Bestyrelserne af forskellige Jernbanselskaber, og derfor have disse Bestyrelser tvunget hans Bremse igennem.«

Endnu i 1912 blev der afholdt store vanskelige Bremseprøver i Tyskland paa en Bjergbane og med meget store Tog for at sammenligne Vacuumbremserne med de bedste Høitrykluftbremser. Alle Prøverne endte med Seir for Vacuumbremsen. Der var ogsaa danske Ingeniører fra Statsbanerne til Stede ved disse Prøver.

I 1882 blev Thybanen aabnet. Denne Bane blev bygget efter de lettest mulige Principper. Skinnerne vare kun 35 Ø pr. Yard, medens Statsbanernes tidligere letteste Skinner vare 45 Ø , og Materiellet maatte derfor konstrueres derefter. Hidtil havde man kun havt et saa let Spor paa nogle Privatbaner.

Til Thybanen blev i den Anledning bygget nogle særlige smaa Lokomotiver. De vare konstruerede af daværende Maskiningenieur O. Busse, som senere blev Overmaskinmester o. s. v. ved Statsbanerne. Disse Maskiner vare de første, som konstrueredes i Statsbanernes eget Konstruktionskontor. Senere fik de en Række mere eller mindre heldige Efterfølgere fra samme Kontor. Thybanemaskinerne vare ganske gode, men viste sig hurtigt alt for smaa til Trafiken, og i det Hele kom man snart til at fortryde, at man var gaaet ned til et endnu lettere Banesystem, det havde været bedre at gaa den modsatte Vei. Men i dette, som i mange andre Tilfælde, tænkte man ved Anlægget aldrig at Trafiken vilde blive stor, derimod gjaldt det frem for alt at faa en Jernbane for den mindst mulige Anlægssum. Man sparede ogsaa paa

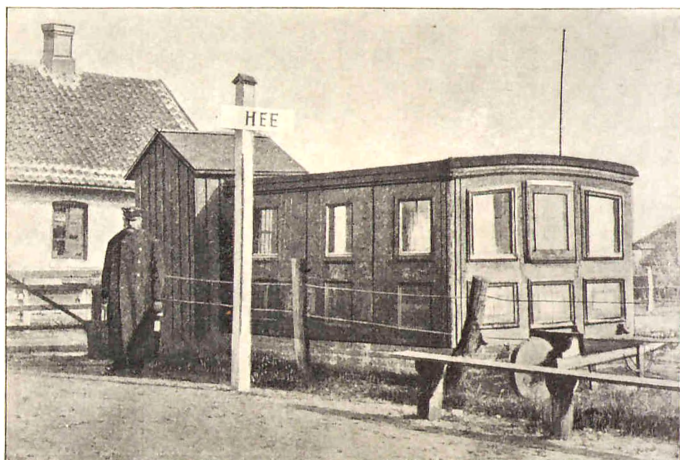
Jordarbeidet saa meget det lod sig gjøre, og fandt sig i den Anledning i stærkere Stigninger (1 : 80) end man før havde tilladt paa jydsk Baner, hvor man hidtil havde holdt paa 1 : 100 som stærkeste Stigning. At man sammen med det *lettere* Spor tog *stærkere* Stigninger gjorde selvfølgelig de smaa Maskiners Trækraft endnu mere utilstrækkelig, end den vilde have været paa en fjærnere Bane. Driften blev derfor meget vanskelig og dyr, da der ideligt maatte køres med Forspand eller Extra.

Til Thybanens Aabningshøitidelighed kom Deres Majestæter Kongen og Dronningen til Stede. De lange Aabningstog kunde ikke trækkes af 2 af de ny Thybanemaskiner, og man laante derfor 2 af den jydsk Vestbanes letteste Lokomotiver til denne Høitidelighed, skøndt de efter de brugte Beregninger vare vel tunge for Sporet. Dette tog dog ingen Skade deraf.

Aabningsmiddagen blev præsteret i den nybyggede Lokomotivremise i Thisted, og her blev for første Gang leveret elektrisk Belysning paa Statsbanerne. Der var nemlig kommet Tilbud fra et kjøbenhavnsk elektrisk Installatørfirma om at belyse Remisen til den Fest. Firmaet opgav hvilket Forbrug af Hestekraft, der behøvedes, og man anbragte dertil Dampmaskinen fra en af de første Rangermaskiner (Chaplins) paa Pladsen koblet til en af det elektriske Firma leveret Dynamo. Apparatet skulde levere Strøm til et Par store Buelamper paa Pladsen og til Glødelamper for alle Bordene i Remisen. Men ved Prøven viste det sig, at det Antal Glødelamper, som kunde præsteres, langt fra kunde oplyse hele Rummet. Man anbragte da alle Glødelamperne over Hovedtaflet alene og belyste Resten af Rummet paa anden Maade.

Naturligvis vakte denne Belysning deroppe en vis Opsigt navnlig gjorde de store Buelamper paa Pladsen Lykke.

Man fik da ogsaa ret snart derefter Stationspladsen



Jernbanestation ved Hee.

i Aarhus belyst med store Buelamper, men de vare den Gang endnu langt fra saa heldige, som de senere blev. Især var det en Ulempe, at de kastede alt for stærke Skygger, saa at enhver beskygget Del af Pladsen var kulsort. Senere kom man som bekendt godt over denne Ulempe.

AFSLUTNING

MED 1882 mener jeg det rettest at slutte disse Erindringer. Den efterfølgende Tid medførte i teknisk Henseende kun en videre Udvikling og Uddybelse af de Forbedringer, til hvilke de første Spirer lagdes i de foregaaende Aar. Der kom Dampvarme, en forbedret Bremse og elektrisk Belysning i Togene og Dampfærger kom i Drift mellem Fyen og Sjælland, Sjælland—Falster, Sjælland—Sverrig samt Falster—Tyskland. Desuden mellem Salling og Mors og over Oddesund. Maskiner og Personvogne bleve større og tungere og Toghastigheden noget forøget.

Men Resultatet af alle disse Herligheder blev i økonomisk Henseende negativt. Statsbanerne have enten Underskud eller i de bedste Aar en yderst tarvelig Forrentning. Med dette for Øie maa Virksomheden ansees for mindre heldig.

Der hævdes herimod fra mange Sider at Jernbaner, særligt Statsbaner, nærmest skulle drives for at tjene Publikum og ophjælpe Landet. Allerede i 60erne af forrige Aarhundrede skrev en Nationaløkonom Scharling i Dagbladet en Række Artikler betitlede »Frimærke-Systemet og Jernbanerne«, i hvilke han fordrede minimale Taxter for al Jernbanebefordring og han har stadigt havt mere eller mindre dyb-

sindige Eftersnakkere. Mange Aar efter fik man i Ungarn et lignende Tarifsystem indført (Zonesystemet), men det viste sig snart helt umuligt og maatte forlades. Ingen tænker paa, at de lave Taxter kun ere til Gavn for dem af Befolkningen, som ere velhavende nok til at reise eller forsende noget, men at Statens Penge lige saa godt tilhøre den fattige Husmand eller Arbejder langt ude i Hede eller Klitter, som i hele sit Liv ikke kommer til at bruge nogen Jernbane.

Taxterne synes for en Del at være indrettede efter altid at gaa under ethvert andet Transportmiddel, enten Jernbanen saa skal give Penge til for Befordringen eller ei. Det er da ogsaa lykkedes efterhaanden næsten at eliminere den tidligere ret livlige Fragt og til Dels Personseilads mellem de mange indenlandske Havne. Hvor vidt hele Samfundet har Gavn heraf maa staa hen, og i det Hele er den ideelige ofte ret formaalsløse Flytten af Personer og Gods pr. Jernbane neppe ubetinget til Gavn for Samfundet, men i Stedet ofte kun et unyttigt Spild af Penge, Tid og Kraft.

Naar man saaledes har seet at Ost fra Odsherred sendes til Thy, medens Thy Oste sælges flere Steder paa Sjælland, at der en Tid næsten ikke kunde faaes Aarhus Øl paa de Aarhus Hoteller og Restauranter, men kun Tuborg eller Carlsberg, skøndt Aarhus Øl fra gammel Tid og endnu er bekendt som fortrinligt, og mange tilsvarende Forhold, maa man spørge om det ikke var bedre for Landet, at baade Osten og Øllet bleve fortærede nær Hjemstedet i Stedet for at sendes til den anden Ende af Landet først.

Et andet Resultat af Jernbanernes Ragen al Transport til sig ved Hjælp af lave Taxter er dette, at

Transportmængderne ofte overstige Banernes virkelige Befordringsmuligheder og Resultatet viser sig i den stadigt ringere Præcision af Togene. Saa snart der kommer en lidt ualmindelig Trafiktravlhed er det ganske umuligt at faa Togene rettidigt fremførte.

En Del af Toggangens Uregelmæssighed skyldes ganske vist den urimelige Venten paa Tilslutning fra andre Tog. Et forsinket Jyllandstog skal afventes i Slagelse af Næstvedtoget. Dette kommer saa atter for seent til Næstved. Her maa Toget fra Falster afvente det, og dette ret vigtige Tog faaer altsaa ogsaa sin Forsinkelse ad Roskilde til. I Roskilde holder Iltoget fra Kjøbenhavn og maa naturligvis vente efter Falstertoget. Det faaer altsaa *sin* Forsinkelse, og det er hændet at denne paa sin Vei til og igjennem Jylland ikke bliver formindsket men maaske endog forøget, saa at krydsende Tog bringe den med tilbage til Sjælland næste Morgen. Skrue uden Ende.

Naar det saa hænder, at hvert Sinkested kun faaer nogle faa Passagerer over fra det ene Tog til det andet maa man spørge, om dette skal kaldes humant? Man forsinker rettidigt mødte hundreder af Passagerer i deres Tog for at undgaa at f. Ex. 3 eller 5 andre, som allerede ere forsinkede, skulle vente paa et Mødested til et senere Tog, som der jo er nok af.

Med en intensiv Trafik er al Venten umulig, hvis ikke hele Toggangen skal forkludres. Jeg kom en Gang i Rhinprovinsen til en stor Overgangsstation præcis 3 Minutter efter det andet Togs Afgangstid. Jeg spurgte efter det, men fik Svaret: »Selvfølgelig afgaaet for 3 Minuter siden.« »Men venter De da ikke det Par Minutter?« spurgte jeg. »Nei, det kunde aldrig gaa an,« svarede Stationsforstanderen, »saa

vilde snart det Hele være i Uorden.« Jeg kom saa videre med et senere Tog, som desværre var meget langsommere end det forud kørte.

Særligt paa vore enkeltsporede Baner, som endnu ere de fleste, *kan* der ikke faaes en præcis Toggang med Venten efter Tilslutninger.

Nogen Tid før Krigen udbrød havde der i England været nedsat en Kommission til Undersøgelse af, hvorvidt det maatte anses for heldigt at lade de store engelske Jernbaner overgaa til Statsdrift. Kommissionen fandt, at dette maatte fraraades, navnlig fordi Statsdriften, paavirket af Parlamentet, snart vilde blive tvunget til at indføre billigere Taxter, og Resultatet kunde kun blive store Udgifter i Stedet for Indtægter, *samt* den efter Kommissionens Mening *skadelige Følge* af de billige Taxter, *at Forretningerne mere og mere ville samles i de større Centrer og gaa bort fra alle de mindre.* Erfaringen har her i Landet beviset, at Kommissionen saa rigtigt paa Sagen. Alene Indførelsen af de billige Abonnementskort medførte saaledes i sin Tid, at et ikke stort Hotel i en lille Provinsby mistede over 600 Overnatninger af Reisende og endnu langt flere Deltagere i Middagsbordet om Aaret. Hvilken Fordel har Samfundet i sin Helhed af den Slags Besparelser?

Der tales ofte om, at Kjøbenhavn bliver for stor i Forhold til hele Landet. Statsbanernes lave Taxter medvirke godt til at gjøre den større endnu.

Naar Statsbanerne ret ofte i Aarsregnskaberne opvise et Overskud, bør lægges Mærke til en § paa Finansloven (tidligere § 27) »Erhvervelse af Formue og Afdrag paa Gjæld«. Her findes i Reglen nogle nette Summer til Statsbanerne, saa som til ny Spor, Sta-

tionsudvidelser, ny Vogne og Lokomotiver og lignende. Disse Udgifter burde gaa ind i Statsbanernes eget Regnskab, saa var Overskudet nok væk.

Det synes for en Lægmand ret uforstaaeligt, at Anskaffelsen af ny Spor, Stationspladser, rullende Materiel og lignende, til Dels ved Hjælp af Statslaan, som *skulle* forrentes, til Jernbaner, som *ikke* forrente sig, kan kaldes Erhvervelse af Formue. De ny Erhvervelser af den Art give nemlig ikke altid forøget Indtægt, men derimod ganske sikkert strax forøget Udgift, til Vedligeholdelse og Pasning. Den Slags Formue vil en Privatmand vist betakke sig for.

Forholdet her er lig det, som naar et privat Jernbaneselskab udsteder ny Aktier og sælger dem for at faa Penge til Udvidelser og Forbedringer. Dette prøvede en stor engelsk Jernbane i 1868. Den gav i flere Aar godt Udbytte, men behøvede Forbedringer, hvortil da ny Aktier udgaves. Aktierne stode efter Udbyttet i ca. 140. Men saa kom Aktieemissionen frem i Bladene og forskrækkede Publikum, saa at der blev Panik. I nogle Uger faldt Aktierne fra 140 til 35.

Jeg var i Liverpool den Gang og kom hver Dag paa den ny Børs, som lige var taget i Brug. Der var daglige Telegrammer »Caledonian 70, Caledonian 62, Caledonian 55⁰ o. s. v. til de 35 var naaet. Saa kom en Standsning og et Par Uger efter begyndte Aktierne langsomt at gaa opad til de naaede ca. 72, hvor de forbleve; det var vel deres virkelige ny Værdi.

Saa vidt mig bekendt har ingen større engelsk Jernbane senere prøvet lignende. Nu tages Pengene til Udvidelser og Forbedringer først fra Overskudet og kun Resten gaar til Udbytte.

De preussiske Statsbaner indbetalte før Krigen hvert Aar henved en Milliard Mark i Statskassen, efter at alle Udvidelser og Forbedringer vare afholdte. De bayerske indbetalte ligeledes nogle hundrede Millioner Mark aarligt efter samme Ordning, og her have de endog forud af Overskudet bygget hele smaa Byer til Værksteddrift og Arbejderboliger, rene Mønsteranstalter. Men i disse Lande gaaer Administrationen ogsaa sin rolige Gang efter de en Gang fastsatte Love og Principer, og der bliver ikke til enhver Tid lavet om, ydet mere eller transporteret billigere efter Øieblikkets Stemning, fordi en Vælger, Rigsdagsmand eller Foreningsformand forlanger det.

Der kendes ei heller i andre Lande de saa uheldige saakaldte humane Bestemmelser, som de danske Statsbaner lider under, at Mængder af Gods af en eller anden Grund, som nærmest kun vedrører Modtager eller Afsender, skal befordres særligt hurtigt, endog med saakaldte rene Persontog, uden at betale højere Fragt efter Ilgodstaxt. Det er de saakaldte »Haster« Varer dette handler om. Oprindeligt tænktes derved kun paa let fordærlige Varer til Brug for det store Publikum, saa som Mælk, Kjød og Fisk, men efterhaanden have ihærdige Forsendere faaet Begrebet udvidet, saa at man endog seer Ost og Øl i Flasker fare over Banen som »Haster« Varer, skøndt Ost som bekendt nærmest bliver bedre med Tiden og Flaskeøl kan forsendes Jorden rundt uden at tage Skade. Hastværket kommer i disse Tilfælde kun af, at Varen er bestilt for seent. Ind- og Udlevering af disse Varer paa Mellemstationer i Persontog foranledige utallige Togforsinkelser.

Endnu værre Tilfælde forekomme med de aller-

groveste Varer, som betales efter den billigste Vognladningstaxt, for leilighedsvis Befordring. Det er hændet, at en Modtager klagede fordi nogle Vognladninger Mursten ikke kom frem samme Dag, de vare læssede, hvilket foranledigede, at der maatte ventes efter dem ved et Byggearbeide. De vare netop tariferede efter leilighedsvis Befordring. Manden fik mærkeligt nok Medhold hos høiere Autoriteter og vedkommende Embedsmand en Næse, fordi han ikke havde etableret Extratog med Vognene, da de regulære Tog ikke kunde tage dem den Dag. Saadant giver godt Bidrag til Underskud.

I et politisk Skrift fra 1916 fortæller Forfatteren, at vi maa have større Plads i Kupéerne og større og tungere Vogne, i det Hele flotte os endnu noget mere. Et andet Sted paapeger han, at de kommende ny Tider ville tvinge os til større Sparsommelighed og Nedsættelse af den almindelige Levefod. Dette sidste bliver sikkert nok Sandhed. Om det første skal bemærkes følgende:

De ældste 3die Kl. Personvogne rummede 50 Passagerer og veiede tomme 10,200 Kg. De ældste 1ste og 2den Kl. Vogne rummede 40 Passagerer og veiede tomme 11,300 Kg. Den Gang skulde altsaa slæbes omtrent 255 Kg. død Vægt for hver 3' Kl. Passagerer og ca. 283 Kg. død Vægt pr. 1'—2' Kl. Passagerer, saa fremt hver Plads var besat.

I de nyeste Vogne er den døde Vægt gaaet op til henved 400 Kg. i 3' Klasse og over 1000 Kg. i 2' Klasse med hver Plads besat.

Men Togene ere kun sjældent fuldt besatte og sker dette i enkelte Tog, kan man sikkert regne paa, at de modgaende ere saa godt som tomme. Dette

gælder særligt Ferietog og Landliggertog i Kjøbenhavns Omegn.

Herved forværres Forholdet meget til Skade for Jernbanen.

Man vil heraf se, at der er skeet betydelige Forbedringer af Plads og Bekvemmelighed paa Jernbane Vognene, og jeg har ei heller seet dem bedre paa nogen anden Bane i den nyeste Tid. De værste Kritikere af de danske Vogne kende i Reglen ikke meget til andre Landes, og faa deres Visdom og Erfaring fra daglige Kørsler over en kort Strækning paa Abonnementskort. En af dem har regnet ud, at hans Køreture mellem Kjøbenhavn og Humlebæk kostede ham 8 Øre pr. Tur, men herom tales der ikke meget. Man sammenligne dette med de 10 Øre, som enhver betaler for at køre nedad en Gade eller to i Hovedstaden.

For faa Aar siden kørte jeg i Kupé sammen med en stor Jordegodsejer, som lige var hjemkommen fra en Reise Jorden rundt, bl. a. til Japan. *Han* roste den Vogn, vi kørte i, og sagde, at han intet Sted havde reist i en saa behagelig Vogn som den. Det var en af Statsbanernes ny Vogne *uden* Sidegang. Jeg spurgte om ikke de amerikanske saakaldte »Palace cars« vare bedre, men det benægtede han bestemt; han fandt, at de stode langt under vore.

Men Vognene med Gennemgang, som i den senere Tid ere fremtvungne, ere neppe saa rare. De have egentlig kun Berettigelse, hvor der er Restaurations Vogne med, men dertil egne vore korte Strækninger sig ikke. En Mangel ved Gennemgangsvognene er, at der kun findes 1 à 2 Toiletrum til de mange Passagerer, dette kan med visse Folks Hensynsløshed

være meget generende. Jeg bemærkede saaledes en Dag i Exprestoget fra Gjedser, at et Menneske med en Taske i Haanden gik ind i det eneste Toiletrum lidt før Kjøge og blev derinde til efter Glostrup. De fleste af de mange andre Passagerer vare en eller flere Gange henne at ruske i Døren, men lige meget hjalp det. Da Fyren endelig kom ud var han ny-barberet og fixet op paa enhver Maade lige til at gaa i Selskab. Men for de andre var det for sent at komme ind.

De idelige Forandringer i Statsbanernes Organisation have ogsaa sin Del af Skylden for visse mindre heldige Forhold. Nu er man som bekendt, efter mange uheldige Forsøg, ved at gaa tilbage til den sidste Organisation fra Holsts Tid; den, man aldrig burde have forladt. Den er dog ved sidste Opkog bleven svedet noget hist og her, saa den neppe er helt saa god som Holsts oprindelige. Vi ville dog ønske og haabe, at den maa blive gennemført, hvad nogle af de andre aldrig blev, og at den maa blive urokket i lange Tider. Den stadige Forandring af dette Forhold er kun af det onde.

Der vil sikkert komme meget vanskelige Tider baade for Staten og for Jernbanerne. Statsbanernes Personale vil da som altid gjøre sit Bedste for Tjenesten, men dette alene vil ikke blive nok til at holde alt gaaende, som det skal og bør, naar den vistnok uafvendelige Tilbagegang for Dampjernbanerne begynder. Saa maa enhver gjøre mere end sør og Fordringerne læmpes, særligt for Tjenestetid og Frihed. Men der vil ogsaa behøves en kraftig Støtte fra de overordnede Myndigheder og faste Regler for Driften baade udadtil og indad. De Overordnede

maa vise den Resignation at nægte sig Indblanding i Forhold, som af Underordnede ere behandlede korrekt efter bestaaende Ordre og Reglementer. Endog Rigsdagen bør erindre, at den hverken efter den gamle eller den ny Grundlov har noget som helst med Administrationen at gjøre.

Det kan naturligvis være behageligt for en høit Overordnet at vise sin store Hensynsfuldhed mod Mængden ved strax at tage sig af enhver Klage eller Paastand, som fremkommer ude fra, særligt naar Vedkommende er Ven, Partifælle, eller har Indflydelse i andre Forhold. Nu er det Skik, at Enhver helst gaaer direkte til de allerøverste Myndigheder her i Landet med sine ofte smaa og for Samfundet i sin Helhed ganske betydningsløse Sager. Selv om saa en saadan Sag er afgjort af en kompetent men langt underordnet Myndighed nøiagtigt og rigtigt efter de for Tilfældet gældende og før fulgte Regler kan det skee, at Afgørelsen uden videre helt forandres efter slig Paavirkning. Saadant kan gjøre stor Skade i hele Administrationsforholdet.

Der forefaldt i den nyeste Tid en næsten berømt Sag, i hvilken man fra flere Sider søgte at faa en personlig Indskriden af en udenlandsk Regent. Denne ønskede selv Sagen afgjort paa anden Maade end den virkelig blev, men svarede, at han ikke kunde indblande sig i den, da vedkommende Autoritet havde afgjort den absolut efter de bestaaende Regler og var kompetent dertil.

Saaledes burde det være ved Statsbanerne.

Jeg elsker Damplokomotivdriften og glæder mig endnu hver Dag over, at jeg har tjent den i mange

Aar, da den var Jordens hurtigste Befordringsmiddel for Menneskene. Men heri kan den nu ikke mere hævde Forrangen; den kan i største Hastighed ikke naa, end sige overgaa, Automobiler, Luftfartøier og elektriske Baner.

Damplokomotivdriften bør derfor begrænse sig og opgive haabløs Hurtighedskonkurrence, men maa derimod sørge for at erhverve og beholde Førsterangen i Sikkerhed og Præcision, da vil den endnu kunne hævde sig i lange Tider.

Hertil behøves, at man ikke vedblivende søger at formindske Togtiderne ved enhver Køreplansforandring, saa at der ved at spare et Minut eller to hist og her kan indvindes ialt maaske et Kvarter eller lidt mere.

Der er dog saa at sige ingen Passageer, som lægger Mærke til om et Tog fremføres med f. Ex. 60 eller 75 Km. Gennemsnitshastighed i Timen. Mængden seer kun paa Afgangs- og Ankomsttiderne, men ønsker og forlanger med Rette, at den kan stole paa disse, som Planen opgiver dem. For at naa dette, maa der gives den fornødne Tid over alt. Det duer ikke, at et Tog efter Planen har 4 Minutter Ophold paa en Station, naar der bevisligen næsten dagligt skal bruges 7 à 9 Minutter til Ind- og Udlæsning af Gods eller anden Expedition, og Køretiden mellem Holdstederne maa ikke lægges saaledes, at Maskinerne med den paahængte Last kun netop kunne overholde den under gode Vejrforhold. Den fornødne Opholdstid bør altid være i Planen og Køretiden efter *Maskinernes Belastning* bør være saaledes, at der med gode Vejrforhold kan *vindes* og med ugunstigt Veir altid kan holdes den opgivne Køretid. Saa vil Præ-

cisionen komme af sig selv og Sikkerheden stige i endnu større Forhold.

Forsinkede Tog rumme altid Fare.

Den første Betingelse for Præcision med Tog er dog, at ethvert Tog afgaaer rettidigt fra Udgangsstationen. Dette er desværre ikke altid Tilfældet, det er endog hændet, at der er solgt Billetter efter Afgangstiden og tilhængt flere Vogne derfor. Saadan Forsinkelse virker demoraliserende paa hele Toggangen. Her maa Bestemthed til, og al Venten efter den sidste Passageer, dennes Kuffert eller en Postsæk bør afskaffes.

Lad os ønske og haabe, at Fremtiden vil bringe Forbedringer i disse Retninger for Damplokomotivdriften.



HISTORISK LITTERATUR

<i>Aagaard, O. H.,</i> Kejser Nikolaus I og hans nærmeste Omgivelser	1.00
— <i>Kejser Alexander II. Med Portræt.</i>	1.25
<i>Biehl, Charlotte Dorothea,</i> Breve om Kong Christian VII. Udg. af Louis Bobé. Med 4 Illustr.	3.00
— <i>Mit ubetydelige Levnedsløb. Udg. efter Originalmanuskriptet ved Louis Bobé. Med Portræt.</i>	3.00
<i>Bratli, Carl,</i> Filip den Anden af Spanien, hans Liv og Personlighed. Med 6 Illustr. og 1 Facsimile.	5.00
— <i>Spanien. Kulturbilleder. Med 17 Illustr.</i>	4.00
<i>Breve fra danske Skuespillere og Skuespillerinder. Udgivne af Robert Neiiendam. Med 3 Portrætter.</i>	5.00
— <i>Den nyere Tid. Dr. Ryges Selvbiografi. Emilie Wiehes Erindringer. Med 3 Portrætter.</i>	5.00
<i>Bøgh, Nicolaj.</i> Erindringer af og om Jens Adolf Jerichau. Med Portræt og Billeder.	1.00
<i>Elvius, Sofus,</i> En slesvigsk Slægt. Med Portrætter	5.00
<i>Ewald, Johannes,</i> Levnet. Udg. af Louis Bobé. Med Portrætter, Illustr. og dekorative Tegninger.	5.50
<i>Fabricius, Knud, Griffenfeld.</i> Historisk illustreret	6.00
<i>Gleichen-Russwurm, A. v.,</i> Selskabslivet. Den europæiske Verdens Sæder og Skikke 1789—1900. Autoriseret Oversættelse ved H. Weitemeyer	5.75
<i>Ilvoviskij, D. J.,</i> Peter den Store og hans Søn. Historisk Tidsbillede. Oversat fra Russisk af Kirsten Hofman-Bang. Med 2 Portrætter.	2.50
<i>Interiører fra Kong Frederik den Femtes Hof. Charlotte Dorothea Biehls Breve og Selvbiografi. Udg. af Louis Bobé. Med Portrætter.</i>	4.50
<i>Kielberg, A.,</i> Fra Krigen 1864. Skitser og Skildringer	3.50

J. L. LYBECKERS FORLAG

<i>Königsfeldt, J. P. F.,</i> Genealogiske Tabeller over europæiske Fyrstehuse i Middelalderen og den nyere Tid. Paany udg. med Forts. af T. B. Cold.....	4.00
<i>Macdonell, Lady,</i> En Diplomatrues Erindringer. Autoriseret Oversættelse fra Engelsk ved Elisa Hjorth-Degenkovl.....	3.50
<i>Neiendam, Robert,</i> Scenen drager. Historiske Billeder fra Teatret.....	3.00
<i>Oehlenschläger's</i> Ungdomserindringer. Udgivne af Louis Bobé. Med Portrætter og Illustr.	4.50
<i>Roos, Carl,</i> Moderne tysk Litteratur (Litteraturhistoriske Afhandlinger)	3.50
<i>Rydberg, Viktor,</i> Romerske Dage. Oversat af Otto Borchsenius. Med Portræt og Illustr. 2. Udgave	2.50
— Middelalderens Magi.....	0.75
<i>Saabye, H. G.,</i> Et Omrids af Vantroens Historie	1.00
<i>Saint-Simon, Hertugen af,</i> Memoirer. I Udvalg og Oversættelse ved Paul Læssøe Müller	5.00
<i>Skjerne, Godtfred, H. C. Lumbye</i> og hans Samtid. Med 30 Portrætter og Illustrationer.....	5.00
<i>Skouboe, S.,</i> Sønner af den røde Gaard. Regensliv i det 19. Aarhundrede	1.00
<i>Wad, Gustav Ludvig,</i> Fra Fyens Fortid. Samlinger og Studier. Første Bind	5.00
— — — — — Andet Bind....	6.00
<i>Weibull, Curt, Saxo.</i> Kritiska Undersökningar i Danmarks Historia från Sven Estridsens Död till Knut VI.....	5.00
<i>Weibull, Lauritz,</i> Kritiska Undersökningar i Nordens Historia omkring År 1000.....	3.75



KØBENHAVN — GRÆBES BOGTRYKKERI

