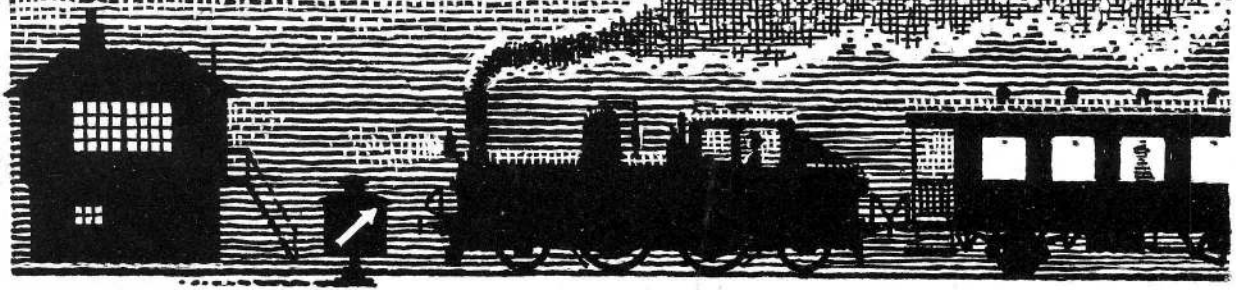


SIGNALPOSTEN



14. ÅRG. 1978 DEC. NR. 4

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes 4 gange årligt, normalt i kvartallets sidste måned.

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

REDAKTION:

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

REPRODUKTION:

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

TRYK & BOGBINDING:

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

14. ÅRGANG, NUMMER 4

December 1978

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, ETJ	135
De Gode Gamle Dage	159
Litteratur	161
Rettelser og suppleringer	163
Historiske Pluk	166
Småpluk	173
Billedgalleriet	174

Forsidebilledet: Den hyggeligste station på ETJ: Skjærso, 17/8 1967 (hol).

ABONNEMENT tegnes for et kalenderår ad gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på giro 6.49.47.22 på redaktionens adresse.

PRIS: 14. årg. 1978 kr. 65,00

PRIS: 15. årg. 1979 kr. 69,90

begge incl. 20,25% moms.

Kære læser!

Utroligt, men sandt. Dette er det sidste nummer i SIGNALPOSTENS fjortende årgang, og vi skal atter til eksamen.

Jeg skal ærligt erkende, at jeg ikke selv mener, at vi har klaret os så godt i år som i de nærmest foregående år. Indrømmet at formatskiftet er faldet i god jord hos vore abonnenter (selv om jeg selv endnu ikke rigtig har vænnet mig til det nye!), og vi nåede også op på samme abonnental som i 1977. Men de visioner, jeg havde til årgangen blev ikke rigtig indfriet - i hvert fald ikke så godt som tænkt - uden at jeg dog præcist kan sige, hvad det egentlig er, jeg synes der mangler.

Det hænger måske noget sammen med, at jeg gennem en mængde venlige læserbreve har fået mange gode ideer, som jeg føler, vi bør følge op, men vore begrænsede tidsressourcer forhindrer en effektiv opfølgning og det er frustrerende!

Jeg håber det bliver meget bedre i 15. årgang, som vi tager hul på næste gang - men først skal De jo forny Deres abonnement ved at indløse det indlagte girokort. Det er jo nødvendigt med likvid kapital til at videreføre bladet. Som sædvanlig sker karaktergivningen på den måde, at jo hurtigere, vi får Deres indbetaling, jo højere karakter regner vi med, at De vil give.

Som varslet i nr. 3 må vi forhøje abonnementsprisen og jeg er kommet til den "morsomme" pris af kr. 69,90, bl.a. fordi jeg synes, at en pris i 70'erne måske ville synes for voldsom. Nu viste det sig jo også, at alle de gyldne løfter om prisstabilitet m.v. ikke gælder for staten, der uden blusel

Nyt Fra Redaktionen

forhøjer moms og samtidig varslers en portoforhøjelse på - ja, skal vi gætte på 20-25%? Ufatteligt, at landets økonomiske situation er så usikker, at vore politikere ikke er i stand til at træffe beslutninger med længere varende gyldighed.

Vort oprydningssalg fortsætter, og nu er det blevet yderligere fordelagtige tilbud, fordi vi selv "sluger momsforhøjelsen". Jeg skal oplyse, at fotohefterne 1 og 2 er næsten udsolgte, men nogle stykker er tilbage.

Værre er det dog med de gamle årgange, idet såvel 10. som 11. årgang meget snart ikke vil kunne leveres i komplet udgave. Dette på grund af den store fejlprocent, som vor tidligere trykker havde. Jeg har undersøgt mulighederne for et supplerende genoptryk af de kritiske numre, men da udgiften (på over 3000 kr.) ikke kan "komme hjem igen", har jeg opgivet denne tanke og må med beklagelse forvente at skulle melde udsolgt inden så længe.

Jeg har ikke plads til mere end at ønske vore læsere

EN RIGTIG GOD JUL OG
ET LYKKELIGT NYTÅR!

På genhør i 15. årgang nummer 1 - det bliver omkring 1/3 1979.

Holtrup

Nedlagte Baner

ETJ = EBELTOFT-TRUSTRUP
JERNBANE.

INDLEDNING

Kære læser!

Inden De starter på læsningen af denne mammutartikel om ETJ skal De lige have at vide, at der ligger et kæmpe efterforskningsarbejde bag de skrevne ord. Vi håber resultatet er næsten 100% korrekt, men har De supplerende oplysninger så lad os endelig høre derom.

Vi skal ikke rose os selv, men jeg synes alligevel det må nævnes, at såvel Gregersen som Alkjær, Groth m.fl. har gennempløjet "tonsvis af materiale om denne bane - et enormt tidrøvende arbejde. Redaktøren er disse mangfoldig tak skyldig, men der

er også en lang række andre, der har hjulpet os, og derfor skal De her have hele (forhåbentlig) listen over de personer, der har medvirket på den ene eller anden måde - og med en stor tak til dem alle:

H.G. Alkjær	(HGA)
Ib V. Andersen	(IVA)
Johs. Just Andersen	(JJA)
J. Guldbæk Christensen	(JGC)
Hans G. Christiansen	(HGC)
Sv. Gade	(SG)
A. Gregersen	(AG)
J. Groth	(JG)
S.A. Guldvang	(SAG)
Per Topp Nielsen	(PTN)
Erik V. Pedersen	(EVP)
Jens Bruun-Petersen	(JBP)
P. Thomassen	(PT)

Og så over til artiklen:

HISTORIE (AG)

Strækningen blev åbnet den 27. marts 1901 og nedlagt 31. marts 1968. Længden af banen var 22,5 km. Den var anlagt med en max. stigning på 12,5 promille, mindste kurveradius 470 m og med skinner af en vægt af oprindeligt 17,5, senere 24,4 kg/m.

Som det fremgår af omtalen af Gjerrildbanen har der hersket en ualmindelig rig fantasi på Djursland i tiden fra for ca. hundrede år siden og op til århundredskiftet, når det gjaldt nye baneanlæg. Nord for linien Randers-Ryomgård-Grenå var det som om man havde omskrevet de kendte linier "hver by sine trolde" til "hver by sin bane". Syd og øst for linien Århus-Ryomgård-Grenå blev det knap så



Foto viser vejsiden af Rosmus station i 1964. Denne plads var afsat til et oversigtskort, som Alkjær udarbejdede. Det blev - desværre - for omfattende til dette ringe areal, og bringes derfor næste gang, hvor artiklen sluttet med omtalen af materiellet.

galt og det skyldtes, at man der havde et fast holdepunkt - eller endestation, om man vil - i Ebeltoft.

At få en bane fra Ebeltoft orienteret både mod Århus, Randers og Grenå var ikke så ligetil. Også Sjælland kom ind i billedet, idet der under den langvarige diskussion om Odsherredsbanens forløb, der begyndte allerede kort efter 1870, opstod ønsker om en skibsforbindelse mellem Sjællands Odde og Ebeltoft, og med åbningen af Århus-Ryomgårdbanen i 1877 var der i lovforslaget om denne bane en bestemmelse om at der eventuelt skulle anlægges en sidebane fra Thorsager over Femmøller til Ebeltoft.

Omtrent samtidig fremkom planerne om Trustrup-linien og nogle år senere (1881) om en linie Ebeltoft - Femmøller - Møllerup - Rønde-Mørke og det blev kort efter udvidet til at banen skulle gå helt til Randers via Skjerring. I den lokale folketingsmand Th. Christensen havde disse planer en varm fortaler, og han fremkom yderligere med et forslag om en dampsporvogn Ebeltoft-Trustrup - det var Strandvejssporvognen, der havde givet ham ideen hertil.

Ingen af disse planer havde dog ministeriets bevågenhed, men endelig i 1888 lykkedes det Th. C. at få et forslag igennem om en bane Mørke-Ebeltoft, men med den ændring, at det blev en privatbane (Th. C. ønskede en statsbane); dette forslag gik igennem i Folketinget, men faldt i Landstinget.

I udlandet var det meget almindeligt på den tid at anlægge sidebaner som smalsporede når man ikke kunne skaffe de fornødne midler til et normalsporet anlæg. Det fik konsul J. Stenberg til i 1891 at ansøge om koncession på et system af smalsporsbaner med 600 mm sporvidde og et meget spartansk betjeningssystem. Imidlertid kunne han ikke vinde gehør for sine tanker - heldigvis, må man vel sige - men det gav anledning til, at der opstod planer om et noget mindre skrabet anlæg, nemlig en metersporet bane Thorsager-Ebeltoft. Dette projekt nåede så vidt at det blev optaget i "lov af 8. Mai 1894".

Der var nu i udlandet anlagt enkelte mindre elektriske baner (og sporvogne, vist mest det sidste), og det gav blod på tanden herhjemme. Man ville gøre banen

elektrisk ved at skaffe strøm til den fra "vandfaldet ved Femmøller"! Man var optimist!! Hele planen blev opgivet, da man ikke kunne rejse den fornødne kapital, der var anslået til ca. 780.000 kr.

Enden på legen blev, at der nu var basis for et mere realistisk - normalsporet - anlæg af en bane Ebeltoft-Trustrup; den kom med i "Lov af 19. Marts 1898" og "under 10. Oktober 1898 udfærdigedes Eneretsbevilling på en let normalsporet Bane".

(På Politikens Danmarkskort - fra 1920erne - er projekterede baner afsat med stiplede linier, og her finder man et baneprojekt: Randers - Aarslev - Spørring - Århus, med en afgrening fra Aarslev over Skørring - Hornslet - Rønde - Egens-Knebel til Tved).

I juli 1899 begyndte man anlægget og indvielsen fandt sted den 26. marts 1901 i overværelse af bl.a. kgl. kommissarius, stiftsamtmand Dreyer. Derefter påbegyndtes driften næste dag med 3 togpar. Anlægssummen blev ialt 1.016.612 kr.

Ved åbningen havde banen 3 loko, 4 person-, post- og rejse-godsvogne og 10 godsvogne. Hertil anskaffede ETJ 12 godsvogne i de næste 2 år.

Selskabets første formand var fabrikant N. Lundberg, Ebeltoft. Som driftsbestyrer udnævntes ingeniørassistent ved DSB, E. Vieth, fra 1/4 1924 ingeniør N.V. Yde, fra 1933 overassistent J. Friis og fra 1943 Otto Sørensen. I 1947 blev A. Larsen direktør, han døde i 1951 og efterfulgtes af H.H. Kragh. Denne fratrådte i 1956 og Chr. Fogde blev derefter direktør.

LINIEFØRINGEN (AG)

Da man endelig fik klarhed om endestationerne, gik resten næsten af sig selv. I Ebeltoft blev stationen - med hovedkontor, værksteder og maskindepot - lagt nær havnen. Banen førtes langs kysten mod nord og ved holdepladsen Vibæk krydsede den landevejen til Femmøller. Videre mod nord gennem Dråby, Skærsø, Stubbe (øst om Stubbe sø) til Gravlev. Herfra i nordøstlig retning til Hyllested, atter mod nord til Rosmus, så igen mod nordøst gennem Ny Balle til Balle, og herfra mod nordvest til nord gennem Attrup Kær til Tru-

strup. Her endte ETJ i et såre enkelt anlæg: i et blindspor med om-løb i selve hovedsporene ved per-ronen.

Kun Skærsø, Gravlev, Hyllested, Rosmus og Balle var egentlige stationer og man havde således 5 mellemstationer og 5 holdepladser.

Der var under krigen planer om sidespor til flyvepladsen i Tirstrup.

TOGGANG (AG)

Af togkilometre kørtes mellem 50.000 og 55.000 pr. år indtil man blev nødt til at indskrænke fra 3 til 2 togpar i 1917/18 på visse ugedage. Først med motordriften (3 M samt 1 dampgodstog) fra 1925 skete der en forbedring. I 1929 kørtes på hverdage 4 M, på søn- og helligdage 5 M (i 1934 blev det til 77.105 togkm., heraf kørtes de 18.776 med damp). I 1940-41 kørtes 3 persontog og 1 godstog (63.269 togkm. 40.726 damp). Fra 1943 kun 2 persontog daglig - men 100.622 togkm, heraf 47.617 damp - så der har været kørt adskillige gods- eller særtog. Fra 1/2 1945 kun kørsel på hverdage (83.000 heraf 36.000 damp). Det går herefter atter fremad: 1947/48 107.374, 25.706 damp, 1954/55 174.906 men kun 463 med damp, og så er det sket med dampkørslen. Togkilometrene steg lidt mod slutningen: 1959/60: 175.370, i 1965/66: 176.814 og i 1967/68: 180.864 togkm.

Togene var kun små (men det var lokomotiverne også, og det var tilmed et ret kuperet terræn). Indtil man i 1925/26 indførte motorvognsdrift var der 8-10 ax/tog. Indførelsen af de små Triangelvogne og den delvise adskillelse af person- og godstrafikken nedsatte akselantallet til mellem 5 og 6. Krigsårene bragte igen stigning og der var i årene 1943/44-1947/48 8,6 og 8,7 ax/tog. I 1950- og 1960-erne igen 4-5 ax/tog, ja endda i de sidste 5 år ned til 3,8-4,0 aksler/tog.

PERSONTRAFIK (AG)

Da ETJ kun havde lokal betydning og der ingen større byer var i dens opland, og da banen tilmed løb ret nær kysten, kunne der ikke blive tale om nogen stor persontrafik, men den har ej heller

1. Sædvanlige Klokkeslet er regnet efter **mellem-europæisk Tid**. Tiden er regnet fra Midnat og Døgnet inddelt i 24 Timer, saaledes at f. Eks. Kl. 13 er Kl. 1 Middag.
2. De anførte Afgangstider vil saa vidt muligt blive overholdt, men Jernbanebestyrelsen paatager sig intet Ansvar for de af mulige Forsinkelser for de rejsende opstaaende Følger.
3. Ved de Stoppesteder, hvor der udfør Klokkeslettet er anført X, standser Togene kun, forsaavidt der er rejsende at optage eller afsætte.
4. Dobbeltbilletter i lokal Færdsel til nedsat Pris sælges med Gyldighed i 16 Dage, Stemplingsdagen medregnet.
5. Gennemgaaende Enkeltilletter og gennemgaaende Dobbeltbilletter, gyldig henholdsvis i 3 og 16 Dage til alle Stats- og Privatbanestationer, samt over Færgeruten Grenaa-Hundested sælges paa alle Stationer.
6. Rejsegods og Cykler kan indskrives til alle Stats- og Privatbanestationer, samt over Færgeruten Grenaa-Hundested.
7. Paa Søn- og Helligdage er Landstationerne lukkede. Billetsalg sker i Togene. Gennemgaaende Billetter kan ikke udstedes her.
8. Abonnementbilletter (20 enkelte Rejser) til nedsat Pris kan bestilles paa alle Banens Stationer.
9. Paa alle Søndage, Store Bededag og Kristi Himmelfartsdag (dog ikke paa 1. Paaskedag, 1. Pinsedag og Søndage i Tiden 18. Decbr.— 5. Januar) kan Hen- og Tilbagerejse foretages for Enkeltilletpris.

EBELTOFT-TRUSTRUP JERNBANE

KØREPLAN

Gyldig fra 26. Maj 1941



Hvitveds Bogtrykkeri, Ebeltoft

været udsat for de store og voldsomme svingninger. Indtil 1920 lå tallet på godt 60.000 rejser/år i gennemsnit - med max. 67.000 i 1918/19 og nogle få år med 55.000 til 57.000. I 1919/20 var tallet 88.600 og i 1920/21 78.100, så faldt tallet igen igennem 1920erne - trods udvidet toggang fra 1925/26 - til ca. 42.000-43.000. I 1930-erne yderligere et lille fald til minimum 36.700 i 1932/33 efterfulgt af en langsom stigning i midten og slutningen af 1930erne. Krigsårene bragte en stigning til ca. 100.000 rejser/år og i 1945/46 og 1946/47, hvor det stod meget sløjt til med benzin og dæk til 128.000. Så gik det langsomt ned ad til mellem 75.000 og 80.000 over 1950erne og 1960erne til i 1964/65 ca. 69.000 og i banens sidste 3 år ca. 85.000. Det var ikke de store udsving, og de kom - for det meste - langsomt.

GODSTRAFIK (AG)

Der var en del fisk fra Ebeltoft, og sten og kalk fra store lejer i Balle, men da denne var den første station regnet fra Trustrup - i 5,5 km afstand - gav det ikke så meget i tonkilometer. ETJ havde oprindeligt egne kalk- og stenlejer og dertil et sidespor til (NY) Balle Kalkværk.

Herudover var det de sædvanlige godsarter, der var tale om: landbrugsprodukter, brændsel (tørv) og byggematerialer. Fra 15.600 tons gods og 200.000 tonkilometer i 1901/02 steg godsmængden jævnt til 27.000/375.000 i 1917/18, fulgt af 2 år med ca. 44.000/580.000. 1920/21 og op til 1923/24: 21.000-34.000/240.000-360.000. I resten af 1920erne og til 1937/38 var der en ret god godsmængde, men noget svingende: mellem 47.000 og 94.000 ton gods og mellem 406.000 og 904.000 tonkilometer med min. i 1932/33 og max. i 1929/30. Perioden 1938-1952 gav vældig fremgang. Det

var tørv og sten, og der kørtes på den tid adskillige særtog over strækningen Århus-Trustrup-Balle. Mængderne lå fra 75.000 til 133.000 t og tkm på 816.000 til 928.000. I 1950erne og helt til 1962/63 havde ETJ en ret god godsmængde varierende fra 70.000 til 120.000 t og fra 730.000 til 980.000 tkm. Men så gik det rask ned ad bakke. I det sidste driftsår var der kun 28.000 t og 510.000 tkm.

BILKØRSEL (AG)

Omkring 1920 satte bilkørslen ind, og efterhånden blev konkurrencen fra last- og rutebilkørslen mærkbar, og denne trafik havde den fordel, at den kun behøvede at tage det lønsomme - der var praktisk taget ingen befordringspligt. Ydermere var det en ulempe, at man med banen skulle over Trustrup for at komme til Århus eller Randers - her havde bilen en

Ebeltoft-Trustrup-Grenaa.

Grenaa-Trustrup-Ebeltoft.

Afstand fra Ebeltoft km	Nr. 1	Nr. 3	Nr. 5		Nr. 2	Nr. 4	Nr. 4a	Nr. 6
—	7 40	13 00	18 55	▲ Afg. Ebeltoft Ank.	10 45	× 17 25	16 10	22 25
1,4	× 742	× 13 02	× 18 57	— Vibæk Afg.	× 10 43	× 17 23	× 16 08	× 22 23
3,2	× 745	× 13 05	× 19 00	— Draaby —	× 10 40	× 17 20	× 16 05	× 22 20
5,0	7 50	13 10	19 05	— Skærso —	10 35	17 15	16 00	22 15
7,2	× 753	× 13 13	× 19 08	— Stubbe —	× 10 32	× 17 12	× 15 57	× 22 12
9,5	7 58	13 18	19 13	— Gravlev —	10 27	17 07	15 52	22 07
12,0	8 05	13 25	19 20	— Hyllested —	10 20	17 00	15 45	22 00
14,4	8 11	13 30	19 25	— Rosmus —	10 15	16 55	15 40	21 55
15,9	× 8 12	× 13 32	× 19 27	— Ny Balle —	× 10 13	× 16 53	× 15 38	× 21 53
17,0	8 15	13 35	19 30	— Balle —	10 10	16 50	15 35	21 50
19,5	× 8 19	× 13 39	× 19 34	— Attrup Kjær —	× 10 08	× 16 44	× 15 29	× 21 44
22,5	8 25	13 45	19 40	Ank. Trustrup Afg.	10 00	16 40	15 25	21 40
—	8 39	14 07	20 15	Afg. Trustrup Ank.	9 38	16 25	15 13	21 17
25,7	× 842	× 14 10	× 20 18	— Homaa —	× 9 31	× 16 18	× 15 06	× 21 10
27,5	8 49	14 17	20 25	— Aalsø —	9 28	16 15	15 03	21 07
33,0	8 56	14 24	20 32	Ank. Grenaa Afg.	9 21	16 08	14 55	21 00
—	—	—	—	Ank. København Afg. over Grenaa-Hundested.	—	—	—	—
—	1922	—	—	Ank. København Afg. over Kalundborg.	—	—	—	940
—	2009	—	—	Ank. København Afg. over Fredericia.	—	—	—	825
—	× 1641	1937	† 031	— Aalborg —	—	9 20	9 20	× 17 19
—	1022	1545	2217	— Aarhus Ø —	806	14 38	1337	1935
—	1026	1546	2216	— Randers —	800	14 28	1110	1949
—	856	1421	2032	▼ Ank. Kolind Afg.	929	16 11	1500	2114

Pilene angiver Retningen, hvori Togtiderne skal læses.

Uden Ansvar for Tilslutningstiderne.

× = Kun Hverdage

† = Kun Søn- og Helligdage

stor fordel i det mindre kilometertal.

ETJ fik først i 1947 sin egen rute, der var 47 km lang og betjentes af 2 busser med 64 pladser. Det første år havde ruten 9.000 rejsende, men dette tal steg hastigt til ca. 40.000. I 1960 var ruten stadig 47 km, men de 2 busser havde nu 70 pladser og der transporteredes 44.680 rejsende. I 1966 var rutelængden 65 km, 2 busser, 70 pladser, 54.400 rejsende.

ETJ trafikerede:

Ebeltoft-Femmøller-Rønne-Århus, Ebeltoft-Grenaa samt havde en fragtmandsrute til Århus.

ØKONOMI (AG)

ETJ var rentabel lige til 1919/20 - det maksimale overskud var 67.178 kr. i 1914/15. Så vekslede det til 1923/24 med overskud og underskud, derefter nogle ret gode år til 1930/31 med overskud på mellem 2.000 og 22.000 kr.

1931/32 og 1932/33 gav underskud på 1.740 og 14.500 kr. Perioden fra 1933/34 til hen midt i 1940'erne var for det meste rentabel for ETJ, men svingede ret meget - 3 år var tabgivende med underskud på 20.534, 37.279 og 37.279, resten gav overskud fra 3.589 til 56.882 kr. (Jeg mangler oplysninger om 1944/48). Men så var det også sket. Banens underskud steg år for år trods rationalisering og forbedringer af toggangen og også stabil persontrafik. I 1950'erne svingede underskuddet mellem 61.000 og 200.000 kr. og i 1960'erne nåede man helt op på et minus på 393.160 kr. i 1966/67.

Med den dårligere og dårligere økonomi, med en stærkt svigtende godsmængde, og med en persontrafik, der ganske vist var ret god, men trods alt ikke større end at den kunne afvikles tilfredsstillende med gode busforbindelser - var der vel intet at sige til at man tænkte på at stoppe banen. Det me-

ste af det rullende materiel var også ret gammelt og sporets kvalitet efterhånden dårlig.

STATIONS- & SPORPLANER (HGA)

Planerne er primært tegnet på grundlag af S. A. Guldvangs små skitser i Jernbanebladet i 1968, men de er suppleret med detaljer hentet fra talrige fotos, hovedsagelig taget af Holtrup i 1964, men derudover en hel del fotos fra anden side, hvoraf kun ganske få ældre end midt i 1950'erne, så stationernes oprindelige udseende har ikke fotografisk dokumentation.

Planerne er alle tegnet med nordretningen opad, og holdstederne er nummereret fortløbende, udgående fra Ebeltoft. Stedbetegnelserne i parentes ved hver ende angiver nærmeste holdsted i den pågældende retning. Planerne er skematiske og ikke i noget fast målestoksforhold, men

Ebeltoft—Trustrup—Grenaa

		HVERDAGE						SØN- OG HELLIGDAGE						
Fammøller bil		af	—	—	—	—	18,20	—	—	11,15	15,25	—	20,00	
Ebeltoft	af	7,30	9,05	13,15	13,15	16,35	18,55	7,45	9,05	13,25	16,30	19,10	21,30	
Vibæk	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Drasby	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Skærø	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Stubbe	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Gravlev	-	7,42	9,18	13,27	13,27	16,53	19,13	7,58	9,18	13,43	16,46	19,25	21,43	
Hyllested	-	7,47	9,22	13,32	13,32	16,57	19,17	8,02	9,22	13,47	16,50	19,30	21,48	
Rosmus	-	7,51	9,26	13,36	13,35	17,01	19,21	8,06	9,26	13,51	16,54	19,35	21,52	
Ny-Balle	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Balle	-	7,56	9,30	13,42	13,40	17,06	19,26	8,10	9,30	13,55	16,58	19,41	21,54	
Trustrup	an	8,10	9,40	13,56	13,51	17,17	19,40	8,20	9,40	14,05	17,10	19,55	22,05	
Randers	an	9,30	—	15,38	15,02	18,33	—	—	—	—	—	21,10	23,09	
Aarhus H.	-	9,42	10,51	15,52	15,35	19,00	—	21,29	9,49	10,51	15,52	18,40	21,20	23,32
København H.	-	—	b16,50	b21,38	b22,12	L23,29	—	—	—	b16,50	b21,55	L23,29	—	b6,00
Trustrup	af	8,23	9,50	14,13	13,58	17,25	19,55	8,28	9,45	14,13	17,16	20,01	22,10	
Grenaa	an	8,34	10,10	14,24	14,09	17,36	20,06	8,39	9,56	14,24	17,27	20,12	22,21	

b. Over Fredericia. L. Lyntog.

Grenaa—Trustrup—Ebeltoft

		HVERDAGE						SØN- OG HELLIGDAGE							
Grenaa	af	8,55	10,44	13,43	13,55	14,30	16,11	17,52	22,35	8,55	10,56	14,40	17,40	20,29	22,35
Trustrup	an	9,06	10,56	13,54	14,07	14,41	16,22	18,03	22,48	9,06	11,07	14,51	17,51	20,40	22,46
København H.	-	0,15	—	L6,55	L6,55	L8,05	b8,20	b10,40	b15,25	0,15	—	L8,05	b10,40	—	b15,25
Aarhus H.	-	7,36	—	11,55	11,55	13,27	14,20	16,45	21,30	7,50	9,50	13,40	16,35	19,19	21,38
Randers	-	7,58	10,00	—	—	13,35	13,45	16,45	—	—	—	—	—	19,41	21,43
Trustrup	af	9,20	11,01	13,56	14,09	14,47	16,30	18,10	22,55	9,20	11,20	14,56	18,02	20,45	22,55
Trustrup	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Trustrup	-	9,33	11,10	14,04	14,17	14,55	16,38	18,19	23,03	9,33	11,29	15,04	18,11	20,54	23,03
Balle	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Ny-Balle	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Rosmus	-	9,38	11,15	14,09	14,21	15,00	16,43	18,23	23,07	9,38	11,33	15,08	18,17	20,59	23,07
Hyllested	-	9,43	11,18	14,13	14,25	15,03	16,47	18,26	23,11	9,43	11,37	15,12	18,21	21,03	23,11
Gravlev	-	9,47	11,21	14,16	14,28	15,06	16,51	18,29	23,15	9,47	11,40	15,16	18,25	21,06	23,15
Stubbe	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Skærø	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Drasby	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Vibæk	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Ebeltoft	an	10,00	11,35	14,30	14,45	15,20	17,10	18,45	23,30	10,00	11,55	15,30	18,42	21,20	23,30
Bil til Famm.	af	—	—	16,00	16,00	16,50	18,00	21,20	—	—	12,10	16,45	19,10	21,25	—

b. Over Fredericia. L. Lyntog. §: Togskifte.

Den sidste køreplan for ETJ.

risalitter. Symmetrien blev også brudt af sydendens trappetårn og af de små udhuse ved begge ender, samt af den skæve dør- og vinduesfordeling på perronsiden, hvor midterfløjen i øvrigt var helt uden fremspring, mens den til gaden havde en frontispice med rundbue, svarende til de talrige små kviste. Pudsigt nok havde endefløjerne almindeligt sadeltag med lodrette gavle, mens midterfløjen og trappetårnet havde afvalmet tag. Sammenlign iøvrigt den stærkt beslægtede stationsbygning i Præstø og den noget mere "kompakte" i Kalvehave. Her kan forskellige tagmuligheder studeres.

Ebeltofts stationsbygning rummede først og fremmest de for banedriften nødvendige faciliteter: Ventesal, billetkontor og rejsegodsekspedition og derudover banens hovedkontor samt tjenesteboliger for banens personale, incl. driftsbestyreren. Men derudover rummede bygningen byens postkontor. Det fik i 1955 en ikke alt for pyntelig udvidelse, rummende pakkerum og baderum i kælderen. Ikke blot brød denne fladtagede gevækst med bygnings oprindelige stil, den viste sig også at have en lidet holdbar facade, idet "malingen var slet". Mens hovedbygningen til sine da-

ges ende stod næsten uforanderligt hvid, skallede make up'en hastigt af post-skuret, så det yderligere faldt i øjnene, faktisk mere end det ikke alt for pyntelige bræddeskur ved bygnings nordende, måske fordi dette ikke i mindste måde var søgt indpasset i den hvidkalkede helhed.

I banens anden ende, Trustrup, opførtes ingen bygning for ETJ, da banen her blev optaget på DSBs station, der dog udvidedes med en forlænget perron, og der anlagdes et beskedent sporareal for den nye privatbane, endende i en lille remise med én lokomotivplads samt overnatningsrum.

Ud over endestationerne havde Ebeltoftbanen 5 landstationer samt allerede fra starten ét, men senere "godt" 5 trinbrætter, hvorom senere.

De 5 landstationers bygninger var fra starten ganske ens bortset fra, at nogle var spejlvendt i forhold til de øvrige, da to lå til højre, de øvrige til venstre for sporet, set fra Ebeltoft. Alle havde dog varehuset i "Trustrupenden" af stationen. Bygningerne vendte alle gavlen mod perronen.

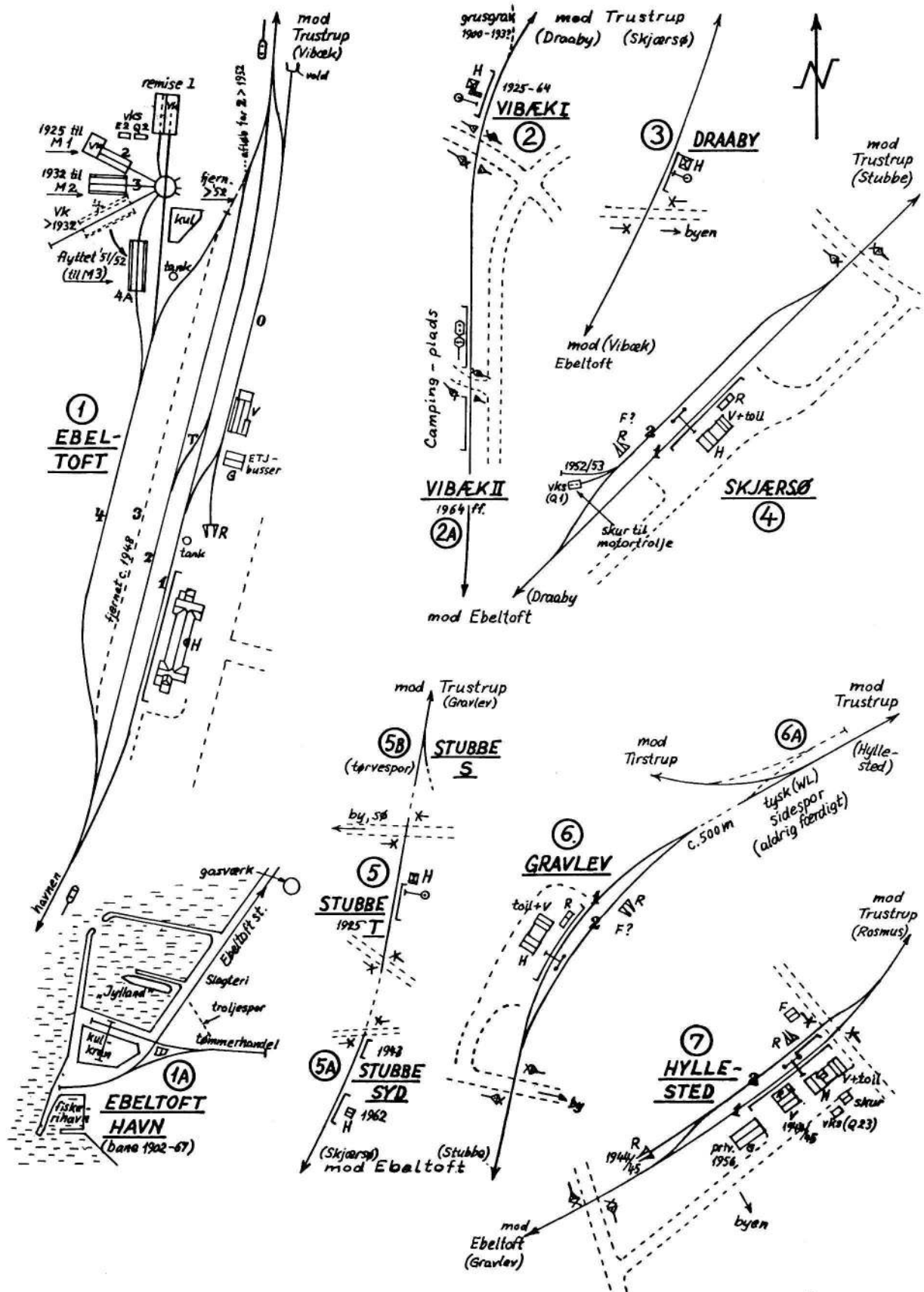
Hovedbygningerne var ret nær kvadratiske i grundplan, og vare- og udhuset var af samme længde som hovedbygningen og

forbundet med denne med plankeværker i flugt med begge gavle, så der derved opstod en reel, rektangulær, lukket gård mellem de to bygninger.

Hovedbygningernes tag havde oprindelig en svagt udadhældende kant over de øverste gavlvinduer, og der var her anbragt lodrette pyntetremmer, der gik igen på varehusenes gavle. Udover gavltremmeværket var der oprindelig helt oppe i spidsen af gavlen en opadbøjet "tunge" af træ, mindende om en vikingskib-stævn, og de små kviste havde små, opadrettede pinde, der måske kunne opfattes som til det yderste stiliserede dragehoveder. Bemærk, at også det lidt nyere varehus i Balle havde "dragehoved" i gavlspidserne. Se iøvrigt foto af Rosmus station 1960: Gavltremmer i begge huse, og "dragehoveder" på gavle og kviste.

Senere ændredes de fleste af tagene, så de fik helt lodrette tagender og tremmeværket bevarede kun få steder, ligesom de bittesmå, trekantede kvistvinduer mange steder erstattedes af almindelige, gammeldags tagvinduer.

Stationsbygningerne var i øvrigt meget beskedne i størrelse, formentlig omkring et halvt hundrede kvadratmeter for hoved-



bygningens vedkommende, men de rummede dog det strengt nødvendige: Vente"sal", kontor og lejlighed for en familie.

Udhusets perron-ende fungerede som et beskedent varehus

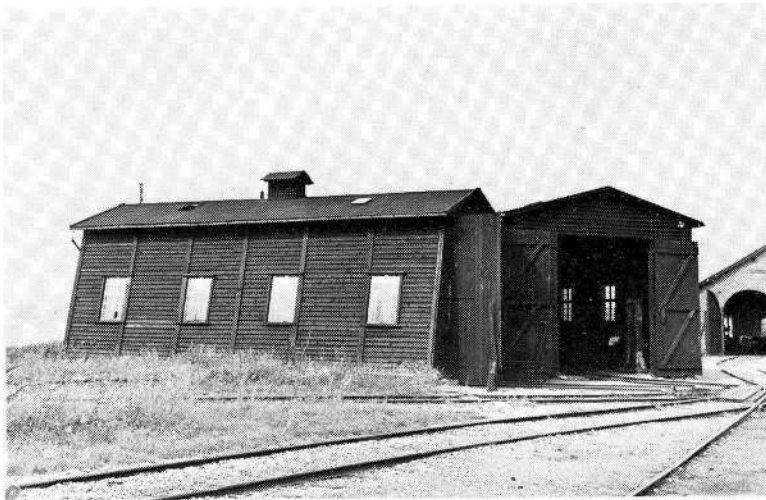
med en dobbelt fløjddør til perronen, mens gadeenden havde retirader (toiletter) og ind mod gården formentlig vaskerum og rum til brændsel m.v. for husets beboere.

NB! ↓

De i cirklerne anførte tal vil De genfinde i teksten såvel som foran billedteksterne. Et forsøg på at hjælpe Dem til hurtig orientering og mulig sammenligning.



1A: Parti fra Ebeltoft havn, febr. 1968 (SAG)



1: Et par af remiserne i Ebeltoft, aug. 1967 (EVP)



1: Drejeskiven i Ebeltoft med det omtalte "sporskifte", aug. 1967 (EVP)

Stationerne i Hyllested og Balle fik lige efter 2. verdenskrig en mindre tilbygning ud mod varehus-siden, se billederne af Hyllested station. Tilbygningen tillod indretning af en mindre postekspedition i hovedbygningen, mens de øvrige stationer aldrig fik andet end en postkasse og frimærkesalg.

På Balle station skete der i 1952/53 en yderligere udvidelse, idet tilbygningen nu forlængedes, så den netop opslugte perron-enden af varehuset. Denne var dog allerede overflødiggjort 1919/20, da det nye, store varehus af træ opførtes syd for hovedbygningen. Den nye udvidelse, der bl.a. skete på bekostning af tjenesteboligens gård, muliggjorde en udvidelse af kontoret og gav plads til en budstue til landpostbudene. Et par mørke skygger i muren ud mod perronen tyder på, at den tidligere varehusgavl en overgang har haft to døre (toiletter?) ud mod perronen.

Alle 5 stationer havde oprindeligt to spor: et hovedspor og et læssespor. Ved læssespor fandtes en siderampe og en svine- og kvægfold til ekspedition af levende dyr. Kvægfoldene gik af brug for så lang tid siden, at der i 1960'erne, hvorfra de fleste af vore fotos stammer, ikke var meget tilbage af disse folde. Der fandtes dog endnu i 1960'erne i Hyllested og Rosmus et "pænt stort skur" nær kvægrampen, det var de tidligere kvægfolde, der var ombygget til andet formål. På de øvrige stationer sås i nyere tid kun hensmuldrende brædebunker, der kunne lade ane, at der her havde været ventesal for brøende, brægende eller gryntende passagerer.

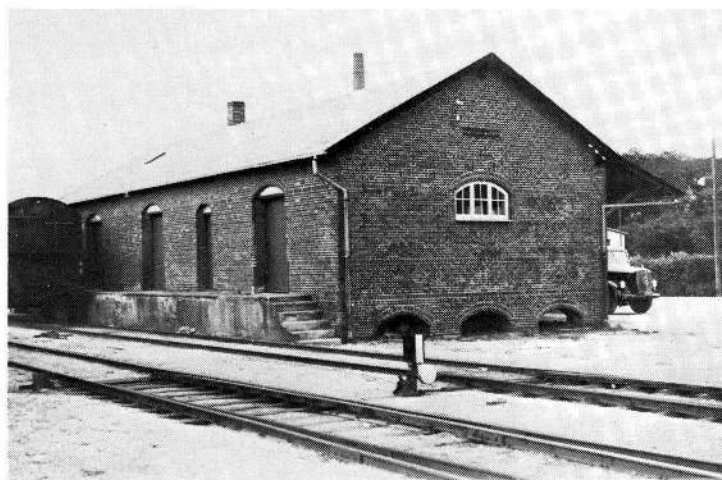
Ud over stationerne havde banen et antal trinbrætter, hvoraf de fleste havde en eller anden form for ventehus. Ved banens åbning fandtes kun Dråby trinbræt, men i 1925 oprettedes 4 nye trinbrætter: Vibæk lige N. for Ebeltoft i km 1,4, Stubbe mellem Skjærso og Gravlev i km 7,2, Ny Balle i km 15,9 kort før Balle og Attrup Kær i km 19,5 ca. midt mellem Balle og Trustrup. Året efter (1926) oprettedes yderligere - for ETJs regning - trinbrættet Homå, 25,7 km fra Ebeltoft på DSBs strækning mellem Trustrup og Grenå (Ålsø).



1: Ebeltoft, indkørsel fra havnen, 1966 (hol)



1: Ebeltoft stationsterræn med SM 1, M 5 og M 4 1967 (JJA)



1: Varehus på Ebeltoft station, 1964 (hol)

Ny Balle T havde i de første mange år intet ventehus, men de øvrige nævnte trinbrætter havde huse med valmtag, der dog alle - i hvert fald i 1960'erne, hvorfra vore billeder stammer - var lidt forskellige.

Homå-huset var efter billederne at dømme af et ubestemmeligt, strukturløst materiale (Eternit?), og taget var af bølgeplader af en slags (også Eternit?). De øvrige huse var af træ med paptag, men bygget på varierende måde, hvorom nærmere i E.V. Pedersens artikel i SP 5/72, side 150-152, hvor der også kan findes en tegning efter opmåling af Dråby trinbræt. EVP har ikke nævnt huset på Vibæk T, for det var borte, da han "gjorde" ETJ, men ældre fotos viser, at det var meget lig huset på Dråby T, men vinduerne var højere. Dette hus kunne ikke rigtig finde anvendelse på det nye Vibæk T med 2 adskilte perroner, der oprettedes 1964, og huset flyttedes til Gravlev st., hvor baneformanden anvendte det til oplagsrum, placeret lige over for stationsbygningen ved siden af den gamle kvægrampe.

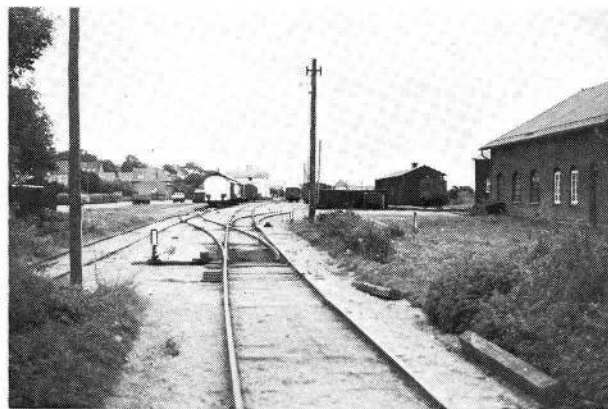
Det vides, at Dråby fik nyt hus i 1944/45, og når husene er så småforskellige, kan det meget vel skyldes, at de ikke er lige gamle. Iflg. Gade fik Ny Balle først hus i 1948, hvor økonomien var så dårlig, at der ikke mere var råd til de "store" huse med valmtag. Ny Balle lignede da også mest af alt et interimistisk byggepladsløkom med ensidigt hældende tag. Det var udstyret med et vindue i hver side, men om det havde dør, er jeg ikke klar over.

Stubbe T fik i 1943 en sydlig aflægger, Stubbe Syd, som var uden hus, indtil det blev yderligere forlagt i 1962 og da udstyret med banens mest diminutive trinbrætbygning, denne gang med almindeligt sadeltag og en primitiv vistnok UDADgående bræddedør - en indadgående dør ville næppe kunne lukkes, hvis der var flere passagerer i kassen! I hver side var der faktisk et lille bitte vindue, omtrent som i et bremsehus fra en godsvogn, hvilket bygningen også kunne minde en del om.

Endelig blev der i 1953 oprettet et afstigningstrinbræt lige på sydsiden af Grenå Landevej (A 15), ganske kort før Trustrup.



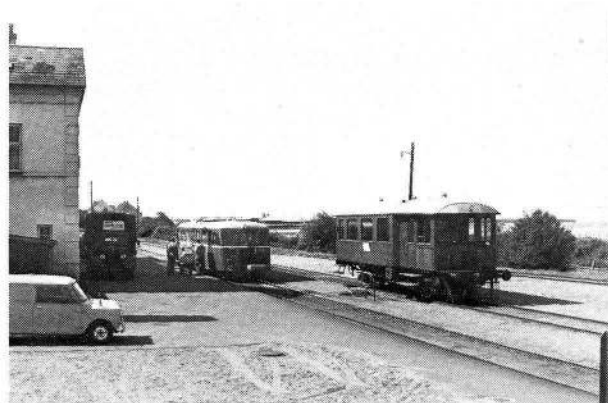
1: Lokoremisen i Ebeltoft, 1964 (hol)



1: Ebeltoft 1964. Indgangssporskiftet fra Trustrup (hol)



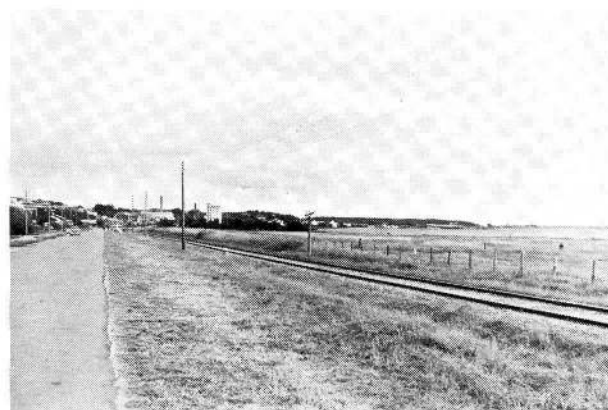
1: Ebeltofts pompøse stationsbygning, 1966 (hol)



1: Travlhed ved ankommende tog. SM 1 og M 5 i Ebeltoft, 1967 (JJA)



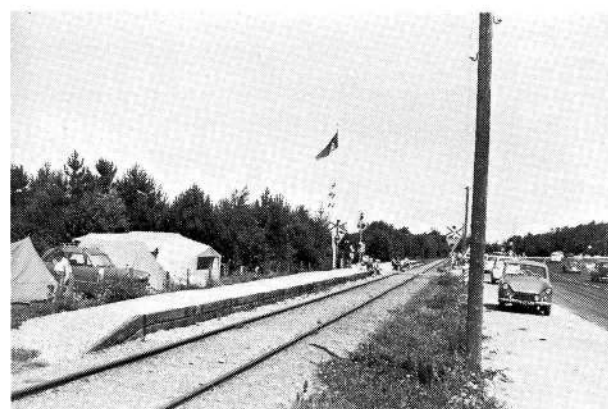
1: DJK-særtog på Ebeltoft station, 21/4 1963. D 900 med Eh, Cu, Cu og ETJ C 2, C 1, E 1 (PT)



1-2: På strækningen Vibæk-Ebeltoft, 1960 (JJA)



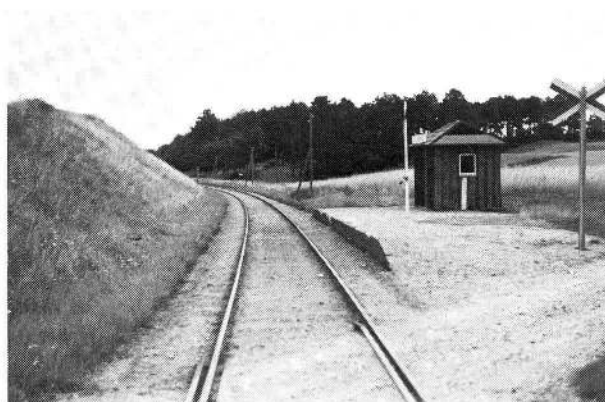
2: Vibæk trinbræt, 1960 (JJA)



2A: Det ny Vibæk trinbræt, 1967 (JJA)



2A: Trinbrætstander på Vibæk T (hol)



3: Dråby trinbræt, 1964 (hol)



3: Dråby trinbræt i landskabet, 1967 (JJA)



4: Skjærsø med M 2 og E 1, 1960 (JJA)



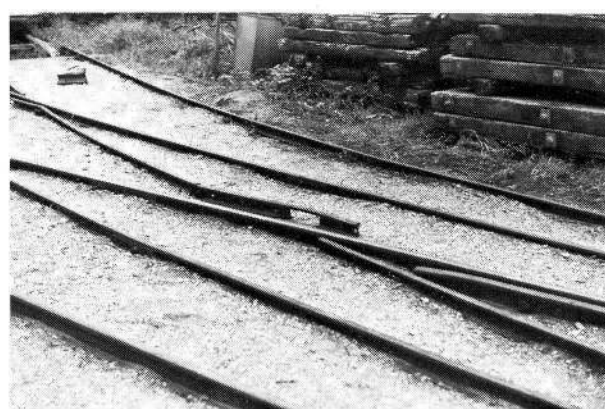
4: Skjærsø, idyllist beliggende, 1964 (hol)



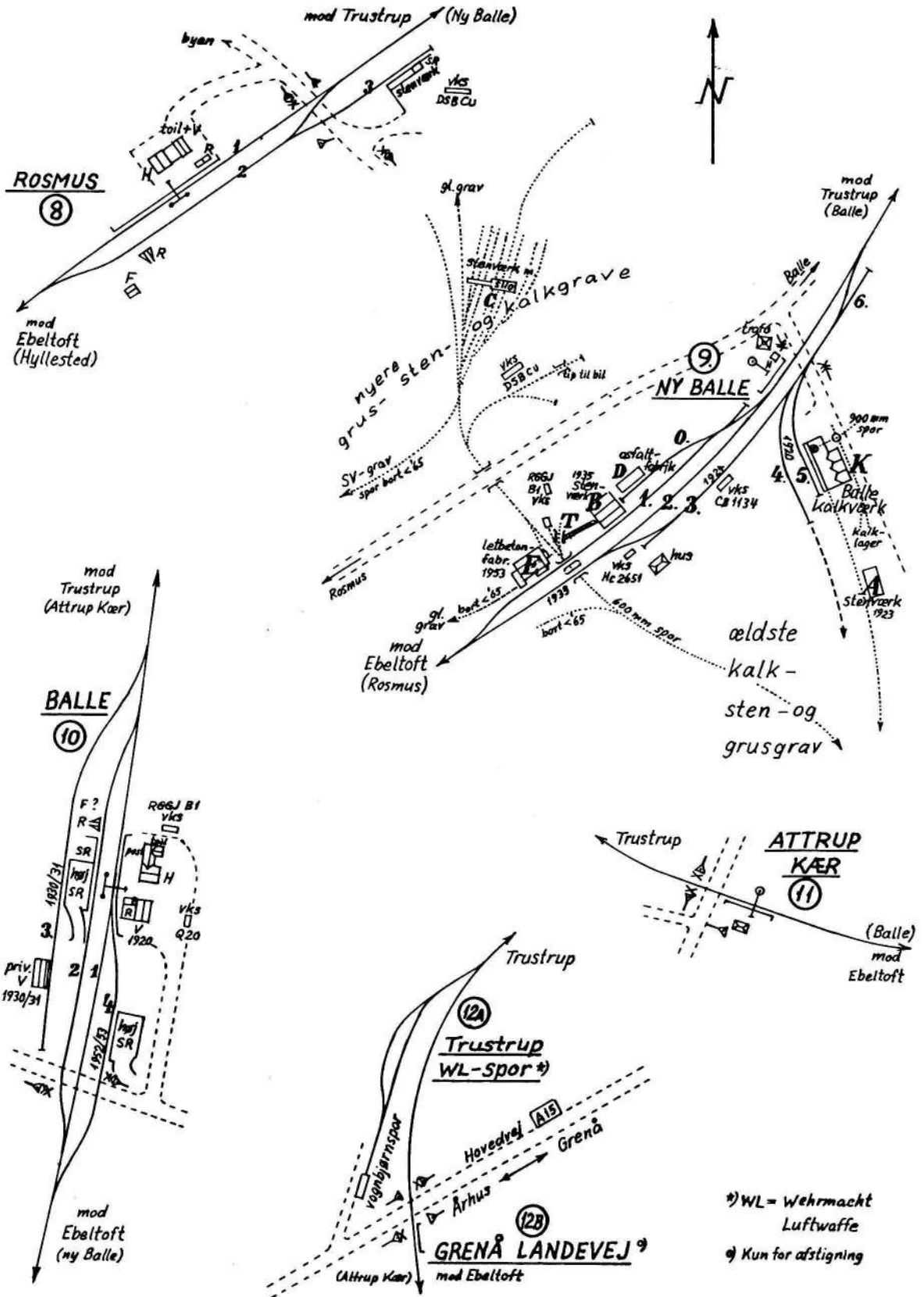
4: Skjærsø fra vejsiden, 1964 (hol)



4: Skjærsø med signal "ubetjent", 1964 (hol)



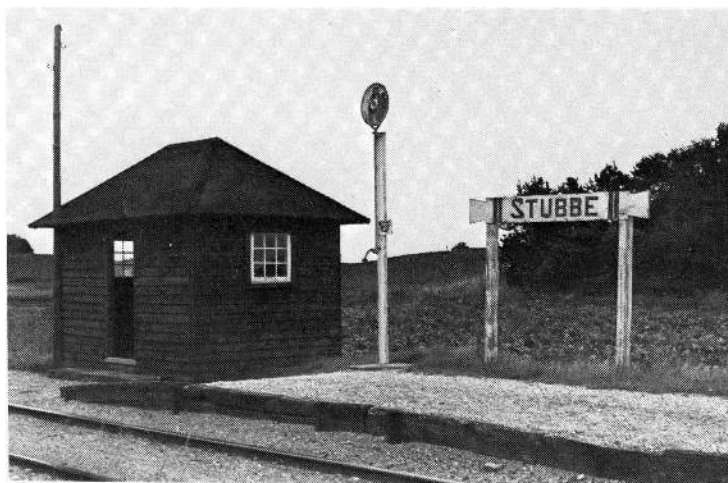
4: Skjærsø. Det specielle spor til troljeskuret, se den nærmere omtale i artiklen, 1964 (hol)



Her kunne man nogle få år hoppe af ETJs første morgentog og "fange" en DSB-bus til Århus. Holdstedet forsvandt igen allerede 1957, og det fik aldrig noget hus. Ud over de nævnte holdsteder har ETJs tog, der efter 1926/

27 næsten alle førtes helt igennem til Grenå, benyttet stationerne Ålsø og Grenå samt for enkelte togs vedkommende Grenå havn, af hvilken grund planer over disse steder er medtaget blandt ETJs sporplaner.

Spornettet:
 Inden vi kigger nærmere på sporplanerne, skal vi lige anføre betydningen af de anvendte forkortelser:
 F kvægfold
 G garage



5: Stubbe trinbræt, 1964 (hol)



1A: Det havarerede havnespor, Ebeltoft 1968 (SAG)



5: Stubbe T ved vintertide (JJA)

H hovedbygning
LP ladeprofil
R rampe
SR siderampe
SP signalpost
V varehus
VK værksted
VKS vognkasse

1A

Vi begynder gennemgangen i Ebeltoft havn med det ejendommelige trekantspor. Det østgående spor endte ved en tømmerhandel, på hvis område man ca. 1960 kunne se et "mystisk" jernbanespor, på planen betegnet "troljespor". Det var iflg. Gade beregnet til transport af ege-kævlere fra havnesporet til "fregattens savværk", og det havde ikke forbindelse med ETJ's spor.

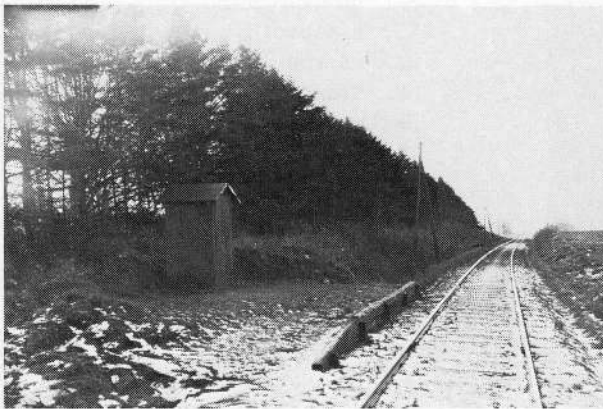
Ebeltoft Gasværk blev taget i brug samme år som ETJ, men selv om det lå lige op ad Ebeltofts havnebane, synes der ikke at have været sidespor til værket - i hvert fald ikke i "nyere tid".

Havnebanen lå så yderligt nær ved stranden, at den gang på gang truedes af stormfloder, og i efteråret 1921 ødelagdes sporet 2 gange med bekostelige reparationer til følge. Den 24/2 1967 blev sporet atter ødelagt af en stormflod, se billedet "med svævende stød"! På dette tidspunkt var banens skæbne allerede beseglet, og man lod ikke havnesporet reparere.

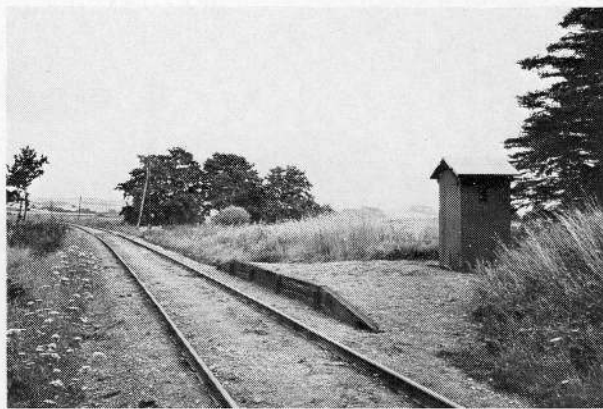
Der kørte aldrig planmæssige persontog til havnen, men specielle udflugtstog kunne nu og da køre derned. Havnebanen benyttes også en gang imellem til midlertidig henstilling af personvogne fra meget store udflugtstog, når disse truede med helt at blokere rangeringsmulighederne på Ebeltoft station - man tænke blot på det berømte spejdertog på 22 CU-vogne - en togstamme på ikke mindre end 317 meters længde!

1

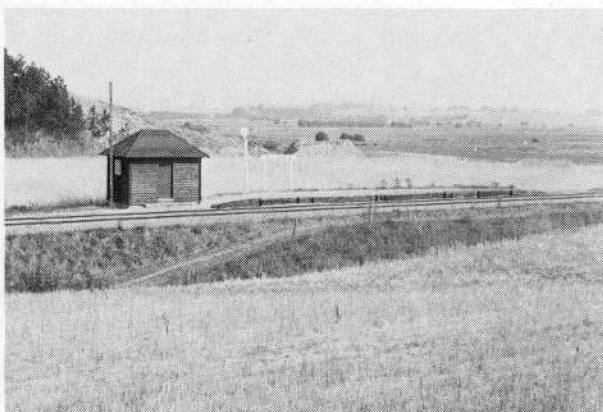
Ebeltofts baneterræn lå for størstedelens vedkommende på et opfyldt areal langs stranden, og der var hertil anvendt store mængder fyld fra en grusgrav, beliggende lige nord for det sted, hvor Vibæk trinbræt senere kom til at ligge. Denne grusgrav tilhørte ETJ. Den lukkedes engang i 1930erne.



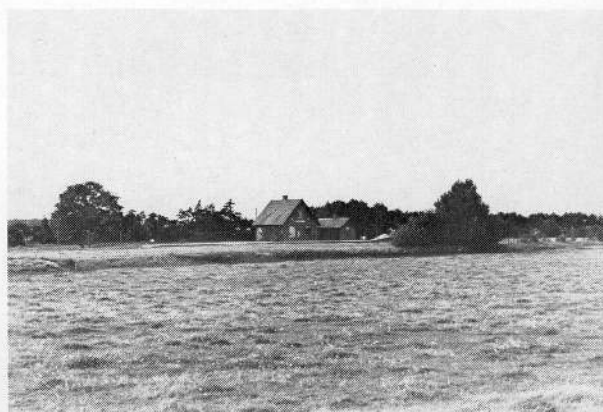
5A: Stubbe Syd trinbræt (JJA)



5A: Stubbe Syd trinbræt, 1962 (PT)



5: Stubbe Trinbræt, 1959 (PT)



6: Gravlev station i landskabet, 1964 (hol)



6: Gravlev station, 1964 (hol)



7: Hyllested station, 1964 (hol)



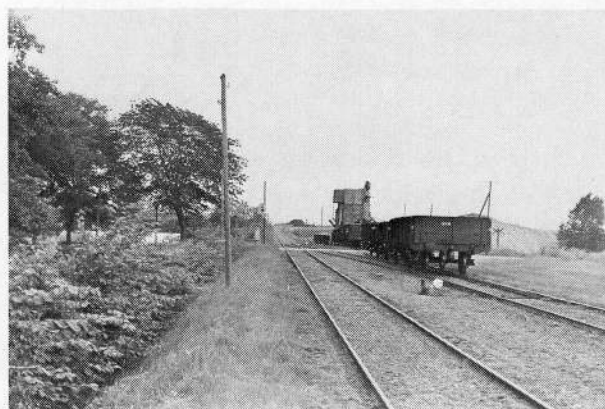
7: Hyllested station, 1960 (JJA)



7: Hyllested station under sporoptagning i 1968 (SAG)



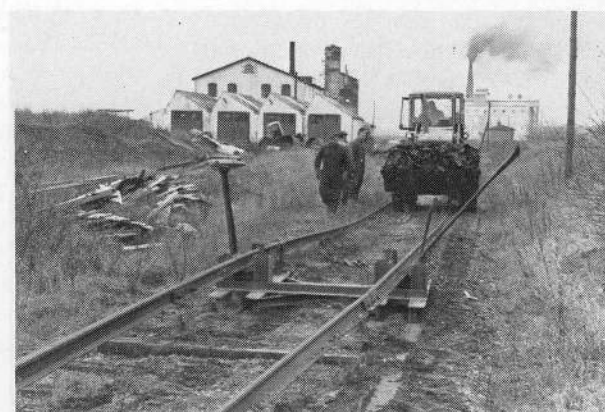
8: Rosmus station, 1960 (JJA)



8: Siloanlæg på Rosmus station 1960 (JJA)



8: Rosmus station, 1964 (hol)



9: Sporoptagning ved Ny Balle, 1968 (SAG)



9: Grusgrav ved Ny Balle, 1968 (JJA)



9: Ved Ny Balle 1959. Godstog ankommer (JJA)



9: Ny Balle trinbræt, 1960 (JJA)



9: Ventebygning på Ny Balle, 1964 (hol)

Ebeltoft station var en "lang" station, hvor læssespor og varehus lå på samme side af sporet som stationsbygningen - da der jo ikke var nogen by på strand-siden af baneterrænet. Der var oprindeligt 3 spor ud for bygningen, men der var reserveret god plads til endnu et spor, og et sådant blev da også senere anlagt, måske i forbindelse med anskaffelsen af de mange godsvogne sidst i 1920'erne. Det nye spor 3 blev atter fjernet 1948, efter at vognparken var skrumpet ind til et lignende niveau som i 1920.

Transversalen T mellem spor 1 og 2 fandtes ikke i 1932, men måske er den tilkommet efter fjernelsen af spor 3, hvorefter den nordre halvdel af spor 2 kunne tjene som depotspor for de stadig mere overflødige godsvogne, som man først bekvemmede sig til at lade endeligt ophugge efter 1950.

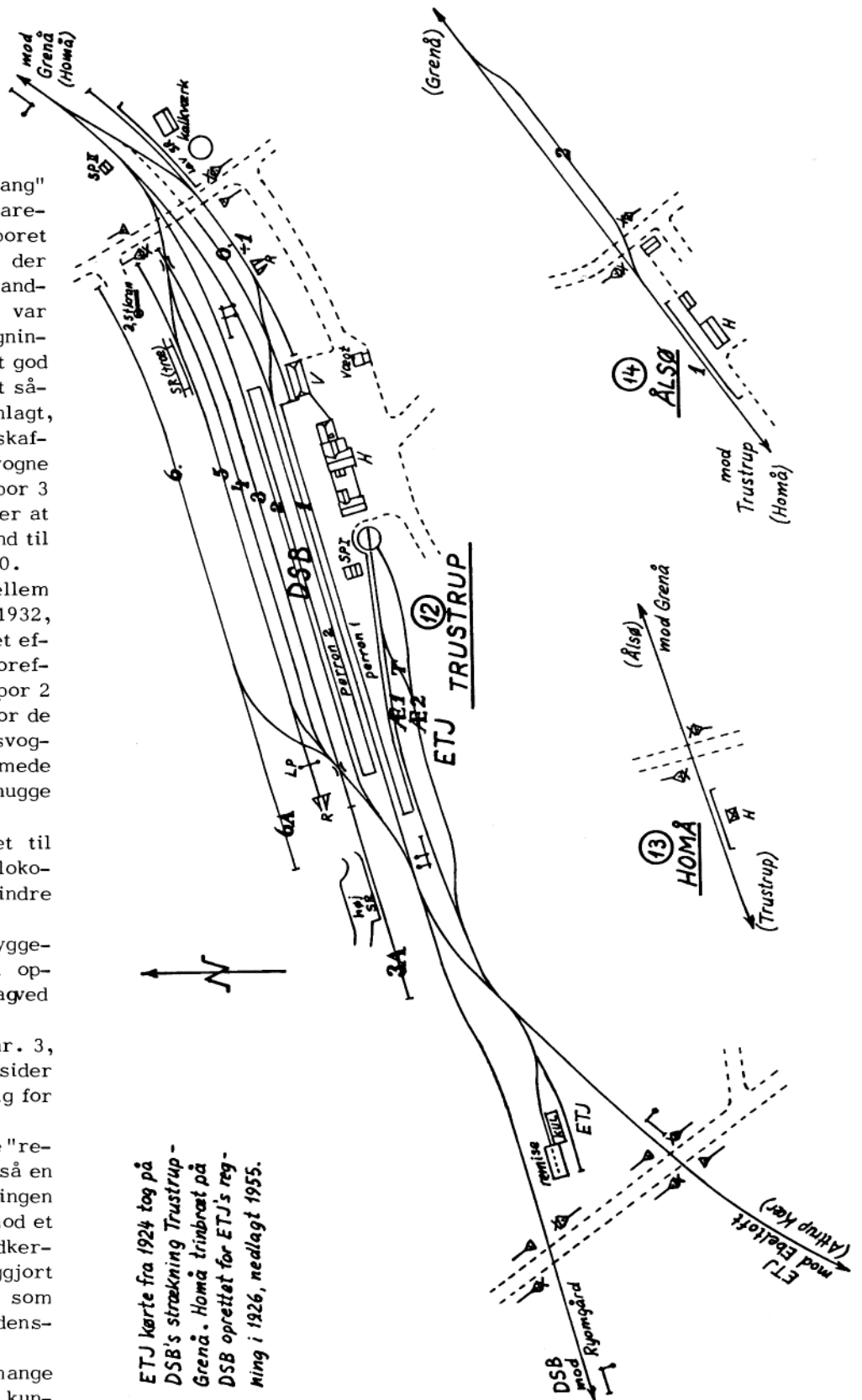
Remise nr. 1 var bygget til banens åbning. Den havde 3 lokomotivpladser samt et mindre værksted.

Remise nr. 2 (af træ) byggedes i 1925 til M 1, og dertil opførtes et mindre værksted bagved i grundmur.

1932 byggedes remise nr. 3, også af træ, men med skrå sider jf. billederne. Den var bolig for den nye motorvogn M 2.

Den fjerde, meget lange "remise" byggedes vistnok også en gang i 1930'erne. Det var ingen egentlig remise, men derimod et godsvognsværksted for snedker- og malerarbejde, nødvendiggjort af den store godsvognspark, som ETJ havde i årene før 2. verdenskrig.

Efter krigen var de mange vogne afhændet, og remise 4 kunne overgå til egentlig remise, hvilket man havde brug for, da man havde ikke mindre end 4, ja en kort overgang endog 5 motorvogne og -lokomotiver. En af disse enheder voldte specielle kvaler: Den lange motorvogn M 3, da den var for lang til at gå på drejeskiven og således ikke kunne komme ind i den ledige, lange remise. Man klarede dette pro-



ETJ karte fra 1924 tog på DSB's strækning Trustrup - Grenå. Homå trinbræt på DSB oprettet for ETJ's regning i 1926, nedlagt 1955.

blem ved - formedelst 10.600 kr. - at flytte den lange remise til position 4A (se sporplanen), idet den i sin egenskab af trækonstruktion var tilstrækkelig let og sejt til at lade sig flytte på skinner uden større fare for sammenstyrtning, selv om den undervejs skulle komme til at bugte sig lidt: Så længe det knager, så holder

det! NB: denne sætning gælder IKKE for murstenshuse!

I den nye position kunne M 3 køre ind i remisen sydfra, mens en lille motorvogn kunne komme ind fra drejeskive-enden.

På et meget sent tidspunkt - mellem 1964 og 67 - ændredes drejeskiven (se foto), idet den

foruden det lige spor forsynedes med et krumt spor, i princippet vest for det lige, men ganske tæt op ad dette. Drejeskiven kunne nu ved en ganske ringe drejning indstilles til enten det ene eller det andet af den gamle remises spor, den virkede nu bare som en slags slæbesporskifte, der dog altså skulle "slæbes" i begge ender! Herefter kunne såvel M 3 som skinnebusserne komme ind i den gamle remises venstre spor.

En gang efter 1952 fjernedes spor 4s forbindelse med spor 2 i stationens nordende, mens der i stedet anbragtes et afløbsskifte i spor 2 her. Spor 4s afslutning forblev til det sidste en primitiv affære, blot sikret med en enkelt svælle på tværs af sporet, fastholdt af noget, der meget mindede om et par i jorden nedrammede tøjrpæle. Det opståede blindspor var nu heller ikke meget trafikeret, men fungerede resten af banens levetid som ekstra depotspor, mest for reservepersonvogne.

I Ebeltoft klarede man sig hele banens levetid med det oprindelige varehus. Bygningen lige syd herfor var garage for ETJs rutebiler.

Stationen var i de senere år dækket af daglyssignaler fra både havne- og Trustrup-siden, men formentlig har der oprindeligt været et armsignal på stationen.

Banens øvrige stationer har alle haft et dobbelt armsignal, anbragt på perronen, omtrent ud for hovedbygningen, mens trinbrætterne, på nær Stubbe Syd og Grenå Landevej, havde drejelige signaler, der viste hvid skive med rød rand og gult "katteøj" mod toget, når dette skulle standse. Hvordan der signaleredes på DSBs strækning i Homå og Ålsø, har jeg ingen oplysninger om.

Banen har ikke haft ledvognere eller bomanlæg, men der var allerede fra starten en vis skiltning. I den andetsteds omtalte bog "Da dampen kom til Ebeltoft" ses side 39 på et herligt gammelt billede et skilt med teksten: STANS NAAR TOGET KAN SES ELLER HØRES.

Overkørslerne sikredes efter motoriseringen efterhånden med blinklys, og maksimalhastigheden sattes op til 60 km/h, selv om banen var uindhegnet.

2 2A

Den første holdeplads efter Ebeltoft var fra 1925 Vibæk T ved vejrydningen med Ebeltoft-Rønde vejen. I 1964 nedlagdes dette trinbræt, idet det flyttedes til den kort sydfor liggende campingplads, hvor der indrettedes ikke mindre end to perroner, den nordlige for rejsende mod Trustrup, den anden for rejsende mod Ebeltoft. Trinbrætsignalet var nu elektrisk og betjentes med en tryknap for hver kørselsretning. Som tidligere nævnt flyttedes huset fra gl. Vibæk T ikke til det nye, hvor der dels var dårlig plads, dels i tilfælde af hus skulle anvendes TO huse - en helt uacceptabel flothed for den fattige bane.

Cirka 200 m nord for gl. Vibæk T lå banens første grusgrav med sidespor vest for hovedsporet. Den anvendtes specielt under banens anlæg, men den var i brug til engang i 1930'erne, hvorefter sidesporet fjernedes.

3

Dråby T var oprindeligt det første holdsted efter Ebeltoft. Det har formentlig haft ventehus helt fra banens åbning, men hvordan det så ud dengang vides ikke. Huset blev nemlig fornyet i 1944/45, og det er det nye hus, vi kender fra talrige fotos.

4

Skjærsø (km 5,0) var, ligesom de øvrige landstationer, af den korte type, hvor læssespor lå lige ud for bygningerne og var forbundet med hovedsporet med et sporskifte i hver ende.

Skjærsø's hovedbygning var til det sidste den mest uændrede af banens stationsbygninger. Men derudover fik denne station i 1952/53 en speciel seværdighed: Baneafdelingens sidespor og remise - og den derboende motortrolje, som er omtalt andetsteds.

De anvendte sporskifter var en yderst primitiv og hjemmelavet affære, som må studeres nærmere på billederne. Det oprindelige læssespor var faktisk ubrudt, og de forskellige dele af sporskifterne var baseret på, at troljerne klatrede over stamspo-

ret. Den yderste tunge var ret normal, men den, der lå i krumningens inderside, bestod af et stykke skinne, der lå med bunden i vejret og således kunne lægge en del af sin fod ind over hovedsporets skinne som en tynd "kørebane" hen over denne. De andre steder, hvor det krumme troljespor skulle krydse over stamsporet, kunne man anbringe korte, afpassede skinnestumper, der var forsynet med passende opskæringer nedefra, så de kunne danne bro over stamsporets ubrudte streng - altså et klatrespor. Der var indflettet 2 sporskifter i hinanden, og de betjentes som et slæbesporskifte, dog uden skygge af trækbuk, formentlig blot holdt i stilling af passende løse skinnespiger el. lign.

Remisen bestod af kassen af en af de gamle Q-vogne fra Maribo (med lemme), og den var kun lige netop høj nok til, at motortroljen kunne komme derind, når den havde sin "hard top" på. Bivognen boede på det ikke overdækkede spor, og diverse tilbehør henlå i en bunke op ad den gamle kvægrampe. Ved siden af rampen var der oprindeligt en kvægfold, men den fjernedes samtidig med troljesporenes opretelse.

Skjærsø bevarede til det sidste sit armsignal, der var udstyret med en "lyskasse", så signalet også kunne anvendes ved nat-tid. Lyset stod ikke i forbindelse med noget sikringsanlæg.

5 5A

Stubbe skriver P. Thomassen lidt om andetsteds i bladet, men det skal her bemærkes, at Stubbe Syd aldrig blev optaget i tjenestekøreplanen, selv om trinbrættet anvendtes lige til banens lukning.

5B

Om tørvesidesporet nord for Stubbe T findes bevaret en overenskomst, dateret 24. juli 1945: "For Benyttelse m.v. af det mellem Gravlev og Skærsø i Banens km 8,07 beliggende Sidespor for Gdr. Alf. Kajsen, Gravlev fastsættes herved ..." o.s.v. Det fastslås, at sporet er ETJs ejendom og vedligeholdes af banen. Paragraf 2 lyder således: "Der

anbringes over den ene Skinne-streng i Sidesporet ved Frispor-mærket en aflaaelig, bevægelig Bom, der holdes aflaaet saavel ved Bukken som ved Tungen. Nøglerne til disse Laase, ligesom til Stoppebommen opbevares af Banen". Hvornår dette sidespor blev nedlagt, har jeg ikke fundet oplysninger om.

6

Også i Gravlev (km 9,5) var der en siderampe, så der har nok også her været en kvægfold, men jeg ved intet konkret herom. Derimod vides, at trinbræthuset fra gl. Vibæk blev anbragt her i 1964 som oplagsrum for baneformanden. Gravlevs armsignal blev fjernet inden 1960, men det kan anes på et billede af M 2 med gasgenerator på Gravlev st. i 1944. Her ser man, at den højre signalarm dengang var forsynet med (røde?) tværstriber, mens højrearmene senere var hvide med rød kant, mens bagsiderne (= venstre arme) var helt hvide.

Omkring en halv km efter Gravlev st. påbegyndte tyskerne under 2. verdenskrigbygningen af et ca. 6 km langt sidespor med vest til et sted i Skramsø plantage, hvor tyskerne havde anlagt begyndelsen til flyvestation Tirstrup med start- og landingsbaner bl.a. langs den eksisterende Århus-Grenå landevej (nu A 15), der forløb snorlige og så godt som uden vertikalkurver helt fra Tirstrup til Øjesø ved Feldballe. Sidesporet blev dog aldrig fuldført, og der blev kun indlagt ét sporskifte - det fuldt optrukne på planen, der udelukkende er baseret på Guldvangs oplysninger, og der blev kun lagt en enkelt km spor deruda'. Men jordarbejderne var stort set færdige, og banerester kan stadig ses (anes) på egnen.

7

Hyllested st. i km 12,0 fik i 1944/45 opført et nyt, grundmuret varehus, muligvis samtidig med, at hovedbygningen fik den tidligere omtalte tilbygning med postekspedition. Samtidig anlagdes et stikspor til en ny ende-rampe.

1953 anlagdes en beskeden grusperron mellem spor 1 og 2, så Hyllested blev bedre til kryds-

ningsstation, hvortil den i øvrigt var særlig egnet, fordi der kun sjældent stodgenerende godsvogne her, mens man i Balle og Ny Balle oftest måtte rangere det ene tog ind på et sidespor og tilbage igen efter passagen, fordi de mange godsvogne kun tillod gennemkørsel i spor 1.

Endelig byggedes i Hyllested 1956 en privat garage med kontorlokaler sydvest for det nye varehus. Garagen tilhørte banens ekspeditrices mand, der havde køreskole, bl.a. til lastbil og bus.

Ved siden af Hyllesteds kvægrampe lå endnu ved banens lukning de noget miserable rester af stationens kvægfold. Armsignalet var i behold til banens lukning.

8

Ved Rosmus st. (km 14,4) anlagdes 1952 et privat sidespor til et sortereværk og en stensilo for det nærliggende Birkesig Kalkværk. Sporet var gravet noget ned i jorden, måske for at skaffe jord til den bagved anlagte rampe for lastbilerne, der kom med sten-, grus- og kalkmaterialerne. Ved den yderste ende af sporet var der en kort, høj siderampe for læsning af højsidede jernbanevogne. Oppe på pladsen på vejsiden af sortereværket lå vognkassen af en DSB CU-vogn. Den tjente som arbejdsskur for kalkværkets folk, der arbejdede ved sortereværket.

På Rosmus st. var plankeværket ud mod perronen mellem hovedbygningen og varehuset erstattet med en meget pyntelig mur, hvori bygningernes murstensfriser fortsattes, og muren var yderligere udstyret med 4 store blindinger til at bryde den ret store, ensformige flade.

Stationens armsignal var fjernet inden 1960.

9

Holdestedet ved Ny Balle mellem Rosmus og Balle i km 15,9 var der ikke fra banens start, men blev en årrække banens mest indbringende godsstation - blot skade for ETJ, at den ikke lå noget længere borte fra Trustrup.

Hele egnen omkring Rosmus, Balle, Hoed og Glatved er rig på kalk og grus. Herom siger gamle Salmonsens leksikon i 1897: "Ved Kysten findes en Revle af Saltholmskalk, der strækker sig ud under Havet, og som bearbejdes i Glatved Kalkbrud, aabnet 1882. Kalken brændes ved Generatorgas. Brudene høre under Herregaarden Katholm".

Dette gamle kalkværk lå nær havet, hvor der endnu den dag i dag er rester af et "udskibningssted", og hvor der så sent som 1946 byggedes det nye Katholm kalkværk, der stadig (1978) er i drift.

I 1910 havde et "kapitalstærkt selskab" bygget et "Patent-Kalkværk" i Skanderborg. Der benyttedes her en ny, kontinuert brændingsmetode, og afsætningen viste sig at gå st rygende. Imidlertid var der ingen råmaterialer i Skanderborg, og konsortiet så sig om efter en mere egnet placering for et nyt og større Patent-Kalkværk, helst nær både kalkforekomst og jernbane. Man udså sig i 1918 lokaliteten mellem Rosmus og Balle, hvor senere Ny Balle godsstation og trinbræt voksede frem. Her var der rige forekomster af grus, iblandt mange og store rullesten af Saltholmskalk. Kalkstenene skulle frasorteres og benyttes som råvare i kalkværket, mens resten skulle behandles i et knuse- og sortereværk og sælges som sten, skærver, ral, ærtesten, grus etc. eller på stedet forædles til diverse cementvarer: Fliser, rør o.l.

1920 stod kalkværket færdig, men det havde alligevel været en lovlig stor mundfuld for det "kapitalstærke" selskab, og foretagendet måtte træde i likvidation i 1921/22, inden hele anlægget var færdigt. Kalkværkets direktør Oxholm købte imidlertid for egen regning fallitboet, og det lykkedes ham at drive kalkværket videre med fortjeneste samtidig med, at han i 1923 byggede skærvefabriken (A på sporplanen).

ETJ oprettede 1919/20 sidesporene 4 og 5 til kalkværket, og såvidt jeg kan forstå af diverse artikler og fotos om virksomhederne ved Ny Balle, førtes det ene spor, formentlig spor 4, ned i graven, hvor man direkte læsede jernbanevognene med sten- og grusmaterialer, mens kalk-



10: Balle station, 1964 (hol)



10: Balle station 1960. M 4 henter stenvogne, der netop læsses (JJA)



10: Balle station 1960. M 4 på rampespor, M 2 kommer sydfra på hovedsporet (JJA)

stenene kørtes i tipvogne med 600 mm sporvidde op til kalkværket, hvis produkter læssedes i banevogne ved sporet 5.

På et tidligt tidspunkt begyndte man også at udnytte kalk- og grusforekomsterne NV for banen, og der førtes et tipvognsspør under banen og vejen Rosmus-Balle, så materialerne let kunne hentes herfra og ned til stenværket A og til kalkværket K. 1924/25 anlagdes depotspor 3, da der efterhånden produceredes ca. 30 banevogn-ladninger om dagen i gen-nemsnit, så der blev god brug for større sporplads.

Omkring 1935 byggedes et nyt stenværk B på NV-siden af banen, og ETJ lod opføre endnu en bro over tipvognssporet i så god tid (1933), at hovedsporet kunne forlægges fra position 1 til position 2, hvorefter det oprindelige hovedspor blev til et nyt sidespor til den nye skærvefabrik. Denne synes at have fået sine materialer tilført fra en afgrening T af tipvognssporet, der fra et sporskifte under den gamle ETJ-bro svingede mod nord et kort stykke for her at føre ud over en aflæsningsgrube, i hvis bund en transportør overtog materialerne og løftede dem op til det himmelstræbende sortereværk, hvis forfaldne rester kan ses på stedet den dag i dag. Fra stenværket kunne materialerne efter passende knusning og sortering styrtes direkte i jernbanevogne på sporet 1 eller i lastbiler på værkets vejside.

Ved siden af stenværket byggedes desuden en asfaltfabrik D, der fik et separat sidespor (spor 0), men det nøjagtige tidspunkt for D's oprettelse kender jeg dog ikke. Asfaltfabrikken affødte en del tilførsler af asfalt i jernbanetankvogne, men produkterne bortkørtes ad landevejen, så dem fik ETJ ingen glæde af.

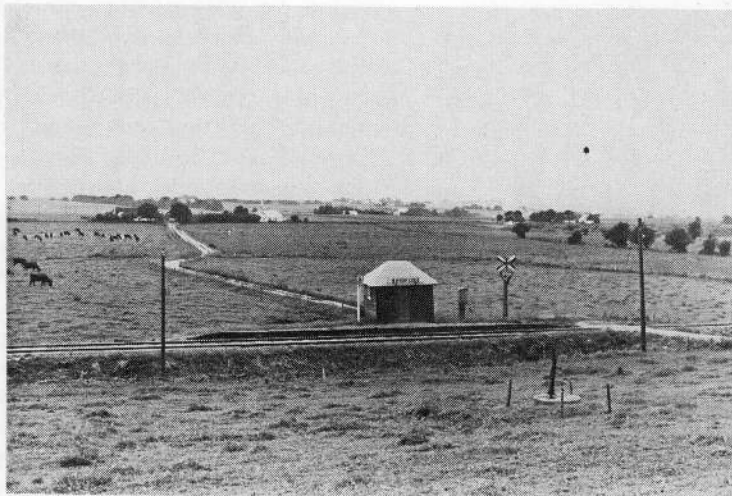
Endelig byggedes i 1953 en ny cementvarefabrik E, vest for tipvognsunderføringen under ETJ, og også denne fabrik kunne anvende sidespor 1. Det blev der imidlertid ikke meget ud af, idet fabrikken kun opnåede af få afsendt siger og skriver én banevognladning inden den lukkede. Endelig i 1967 købtes den nedlagte "letbetonfabrik" af et tankvognsfirma, der stadig driver den under navnet "Jydsk Tankvognsindustri".



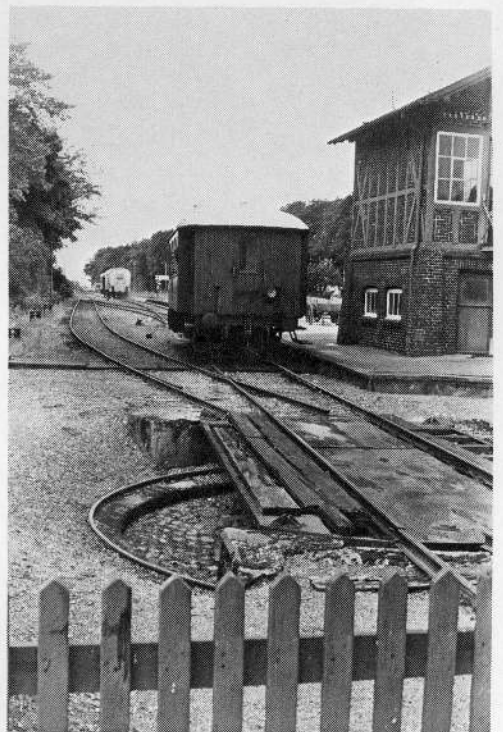
11: Ventebygning på Attrup Kær, 1964 (hol)



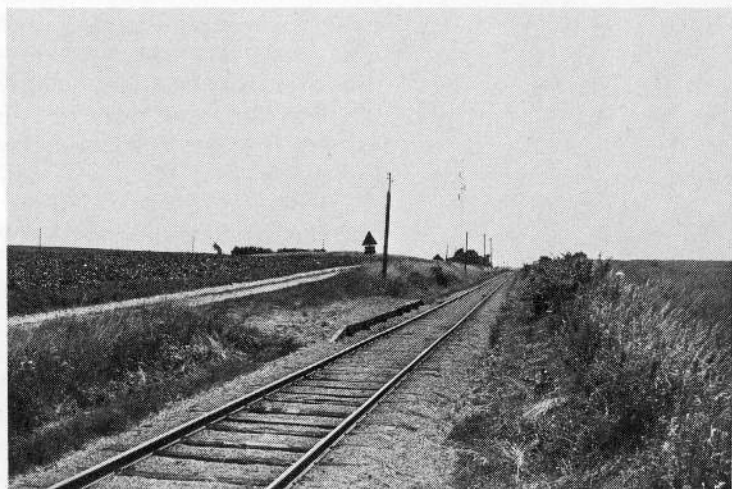
12: Trustrup, signalhuset, 1964 (hol)



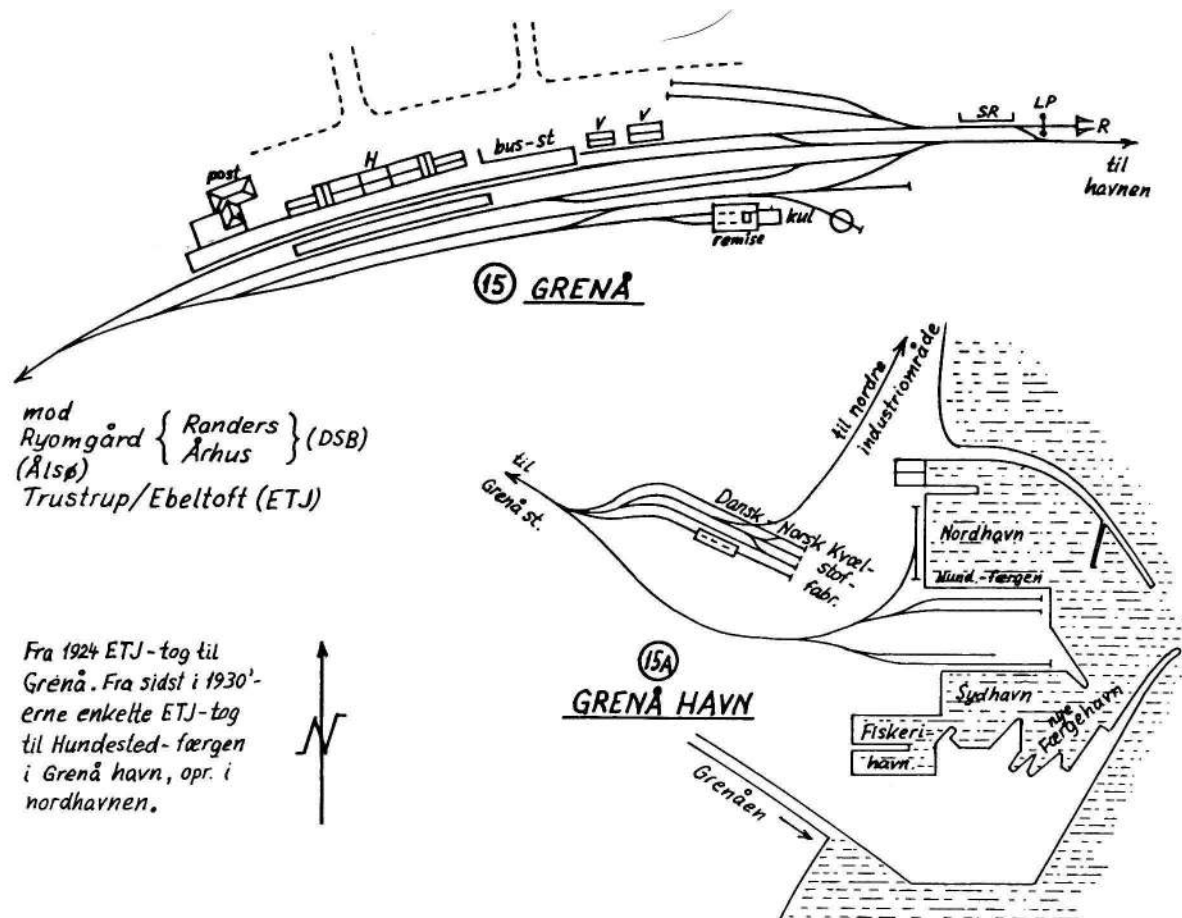
11: Attrup Kær trinbræt i landskabet, 1960 (JJA)



12: ETJ drejeskiven i Trustrup, 1960 (JJA)



12B: Grenåvej trinbræt, 1967 (JJA)



Alle de viste spor fandtes stadig, da skærvefabrikken Bindstillede driften i 1960, på nær sporskiftet i SV-enden af spor 1. Sporene 3, 4 og 6 forsvandt inden 1964, resten først ved banens lukning i 1968.

Som det er antydnet på sporplanen, var der også et stenværk nede i det omfattende grusgravkompleks NV for vejen. Det var baseret på at levere materialerne til lastbiler, der ad diverse varierende veje kørte ned i selve graven. Men også den virksomhed synes nu nedlagt, og Guldvang oplyste allerede efter et besøg i 1968: "Forfald hersker overalt, såvel spormæssigt som på anden måde". Der stod dog endnu dengang ikke mindre end 5 tipvognslokomotiver (motor) oprangeret på række og geled nede i NV-graven. De har næppe været lette at få afsat.

NØ for kalkværket ses en lille stump smalspor med sporvidde 900 mm. Det anvendtes kun af de helt specielle endetip-vogne, der den dag i dag kører op ad den stejle bane med wire-træk. De fører kalken fra et lokalt kalklager og op til en nedstyrtningsåbning ved foden af værkets skorsten. Kalklageret har, i hvert

fald i nyere tid, været placeret et sted mellem A og K, og ud for værkets skorsten findes en vogn-drejeskive for de specielle "bjergbanevogne", jf. foto.

Kalken til værket hentes nu pr. lastbil fra Glatvedbruddene og måske fra andre, mindre brud i omegnen, idet de gamle grave i Ny Balle er blevet for dybe til, at det kan betale sig at grave længere ned, hvilket bl.a. giver besvær med bortpumpning af grundvand. Gravene var allerede i 1930erne stedvis indtil 20 m dybe.

Såvidt jeg har kunnet få oplyst har der ikke været anvendt damploko på smalsporet ved Ny Balle, derimod i begyndelsen hestekraft, siden benzintraktorer.

Ny Balle fik trinbræt i 1925, men det synes først at have fået hus i 1948.

På området henlæfterhånden flere forskellige vognkasser, se nærmere på planen. Vognkassen af RGGJ B 1 anbragtes dog først efter banens lukning, hvor den blev flyttet fra Balle st., da den blev solgt til en privatmand.

udvidelser af stationsbygningen, i tidens løb sket et par ændringer i sporplanen. Det vestlige sidespor 3 er anlagt 1930/31 til betjening af købmand Simonsens nyopførte varehus. Sporet benyttedes sidst i 1964, men blev liggende til banens lukning. Ved siden af kvægrampen har der vistnok fra ret gammel tid været en lav siderampe, formentlig til læsning af sten og grus i lavsidede godsvogne. Lige syd herfor opførtes 1947/48 (?) en meget høj siderampe med lodret forkant af jernbeton. Herfra kunne lastbiler aftippe deres sten- og gruslaster direkte ned i selv meget højsidede godsvogne. 1952/53 anlagdes endnu et sidespor 4, beliggende på samme side af hovedsporet som stationsbygningen, så stationen nu blev til en "lang" station, og ved dette sidespor indrettedes endnu en høj siderampe. De høje ramper anvendtes af (Ny) Balle Kalkværk og Hoed Kalkværk.

Der har også på Balle station været en kvægfold i nærheden af kvægrampen, men den var allerede forsvundet i 1960. På pladsen bag ved stationen nød kassen af Q 20 sit otium som lokalt skur - ganske som Q 23 i Hyllested.

10

På Balle st. (km 17,0) er der, ud over de tidligere omtalte

Ved nordenden af stationen henlå efter 1956 resterne af RGGJs motorbivogn B 1, der tjente som klubhus for Balle Brevdueforening. Kassen flyttedes efter 1968 til Ny Balle, hvor den endnu kunne beses sommeren 1978. I stedet flyttede den nuværende ejer af stationen, kunstsmeden Dønvang, resterne af Q 20 hen foran enden af tilbygningen, hvor den endnu i dag fungerer som bilgarage, mens østenden af det gamle udhus fungerer som værksted for kunstsmeden, der her sammenstiller diverse gamle jernsager på nye, forbavsende måder til både brugsting og til abstrakte jernskulpturer. Inde i den tidligere hovedbygning kan man dog også købe mere letfattede ting: alskens nips, keramik og snurrepiberier. Uden for mangler ganske vist sporene, men perronen og mastesignalet står der endnu og de høje ramper ligeså, idet der dog efterhånden er sket kraftige indgreb i rampernes indmad, der nemlig består af udmærket grus, som efterhånden finder anden anvendelse på stedet.

11 12A

I nærheden af trinbrættet Attrup Kær (km 19,5) har der engang været et tørve-sidespor, men hvor det lå, er der iflg. Gade "ikke rigtig nogen der ved".

Kort før Trustrup havde tyskerne under 2. verdenskrig anlagt et vognbjørn-spor lige nord for hovedvej 15. Herfra var det meningen at udkøre tankvogne med fly-benzin og muligvis andet gods i vognladninger til den ny-anlagte flyvestation Tirstrup.

Vognbjørn-sporet blev imidlertid benyttet meget lidt, da det viste sig, at de lokale veje, som skulle befares, ikke var stærke nok til at bære de tunge transporter. I stedet påbegyndtes det ovenfor omtalte, aldrig fuldførte sidespor til flyvestationen fra Gravlev.

12

ETJs anlæg i Trustrup (km 22,5) fremgår af sporplanen. Det skal bemærkes, at transversalen T mellem sporene Æ 1 og Æ 2 først anlagdes i 1950'erne. Til gengæld fjernedes det korte depotspor ved remisen omkring



12: Ved indkørsel på Trustrup 1960. Vognen der står så ene og forladt er D 1 (JGC)



12: Trustrup, indgangsspor skifte fra Ebeltoft, 1960 (JJA)



12: Trustrup med bl.a. M 6, 1960 (JJA)



12: Homå trinbræt, 1960 (JJA)



14: Alsø station med M 3 og E 1 (JJA)



15: M 2 på Grenå station, 1965 (JBP)

1960. Remisen benyttedes i de sidste mange år kun til henstilling af overtallige damploko.

Den høje siderampe ved spor 3A opførtes 1967/68, da det blev klart, at banen til Balle/Rosmus skulle nedlægges, og der stadig forekom mange stentransporter fra Balle og Rosmus (mens transporterne fra Ny Balle var så godt som ophørt sidst i 1950'erne). På samme tid reformeredes DSBs sporareal i Trustrup kraftigt, idet man fjernede sporene 4 og 6 samt 0 og -1. Spor 3 havde, inden anlægget af den høje rampe, kun en kort, blind ende. Udtrækssporet 6A forsvandt vistnok allerede i 1950'erne. Det samme gjaldt også kalkværket i stationens østende. Billeder fra 1960'erne viser her kun en overgroet siderampe med ganske store buskvækster på. Der har iøvrigt i mange år været flere transversaler mellem sporene 1, 0 og -1, og spor 0 løb oprindeligt sammen med spor 1 i stationens NØ-ende. Ved moderniseringen forsvandt også de to karakteristiske signalpostbygninger.

13

Homå T (km 25,7) der oprettedes 1926, blev nedlagt af DSB i 1955 trods protester fra ETJ, der stadig havde en del rejsende herfra.

14

Ålsø holdeplads (km 27,5) var af den "lange" type, idet læssesporet lå på samme side af hovedsporet som stationsbygningerne. Det var et af ETJs faste stoppesteder, og i visse perioder måtte ETJs tog krydse DSB-tog her, formentlig ved, at ETJs tog rangeredes ind på læssesporet 2 under passagen. Læssesporet og dermed krydsningsmulighederne forsvandt engang mellem 1955 og 1960.

15

Grenå (km 33,0): Sporplanen er tegnet ud fra forskellige folks skitser fra omkring 1965, kombineret med samtidige fotos. Grenås spornet har i tidens løb gennemgået mange ændringer, og det nuværende spornet ser atter en del anderledes ud end det teg-

nede, men det har næppe den store interesse i denne forbindelse, da det er ændret efter ETJs nedlæggelse.

ETJs tog overnattede ikke i Grenå, og banen kørte kun undtagelsesvis godstog til Grenå. Derimod medtog man lejlighedsvis enkelte godsvogne i persontogene.

15A

Fra slutningen af 1930erne kørte ETJ visse tog helt ned til Hundested-færgen i Grenå havn (km ca. 36). Den viste sporplan gælder for sidst i 1960erne. Der har tidligere været flere spor i havnen, bl.a. fra en vogndrejeskive et stikspor mod syd langs sydhavn-kajen. Nu (1978) synes der kun at være liv i afgreningen til kvælstoffabrikken og det nye industriområde nord for havnen, men det fandtes ikke i ETJs tid.

5 5A 5B

STUBBE S
STUBBE T
STUBBE SYD (PT)

Jo, De har læst rigtigt: der var endel at notere sig vedrørende et af ETJs mindste trinbrætter.

Stubbe trinbræt stammer fra 1925, da den nyanskaffede motorvogn muliggjorde billigere drift. Det er som bekendt billigere at standse og igangsætte en motorvogn end et damptog. Trinbrættet lå tilsyneladende ret øde - et par gårde og huse kunne ses derfra, og benyttelsen var da også ret beskednen. Om sommeren havde adskillige turister dog fundet ud af, at der var virkelig smukt ved den store Stubbe sø med Ørnbjerg Vandmølle og Nybro.

Faciliteterne på trinbrættet var beskedne: træventeskur, grusperron med svellekanter og trinbrætsignal. I de fleste driftsår kunne alle tog standse her, 7,2 km fra Ebeltoft.

Under besættelsen, hvor vejtrafikken blev stærkt indskrænket, og der blev rettet henvendelse til banens bestyrelse om oprettelse af et standsningssted nogle hundrede meter syd for Stubbe trinbræt afhensyn til skolebørn, anlagdes Stubbe Syd ca.

1943, der dog ikke blev noget officielt trinbræt dengang. Ved en markvej anbragtes en primitiv svelleperron og Nichts weiteres. Den kunne dog også bruges til mælkejunger. Stubbe Syd blev dog mere benyttet end forventet, og i 1961/62 anlagdes en kort grusperron med svellekant, og et "skilderhus" anbragtes.

Men Stubbe S?? Det var såmænd et sidespor på fri bane - 8,1 km fra Ebeltoft - til tørve-transporter. Gamle ETJ-folk kunne huske, at der allerede under 1. verdenskrig var "noget" her, da der er tørvemøser i nærheden. Under besættelsen blev der atter brug for tørvene og sidesporet, og senest 1943/44 afsendtes vogne herfra. Sporet var dog optaget nogle få år efter kapitulationen.

For at undgå alle verdenshjørnefataliteter: sidesporet ud-

gik mod øst, d.v.s. i retning af Kattegat, men mod Ebeltoft, altså således at når man kom derfra lå det til højre for hovedsporet.

Et sommerminde fra 1945, da jeg ferierede i Ebeltoft: banens drift var meget indskrænket, og det mere eller mindre planmæssige godstog (naturligvis med damplokomotiv) medtog eventuelle passagerer. For at prøve den tur opholdt jeg mig i pakvognen og underholdtes af togføreren i det omfang, han havde tid. Togget var ikke stort, da det afgik fra Ebeltoft, i Skærsø var der ikke noget og i Gravlev var der en enkelt vogn. Pludselig standsede vi ved nogen bevoksning nord for Stubbe trinbræt; der stod en P-vogn med noget i, der en gang havde været tørv. Vognen havde stået der så længe, at der groede



15: ETJ SM 1 i Grenå, 1967 (JJA)



15A: Fra Grenå havn, 1978 (HGA)

græs på dem! Vognen blev hånd-rangeret ind på hovedsporet, da lokomotivføreren ikke ville køre ind på det spor, i hvis sveller der også voksede noget. - Ved de næste stationer var der flere vogne, og i Balle kom der nogle tunge stenvogne med, hvorefter kø-rehastigheden kom ned på 15 km/h - det var nogle elendige kul der fyredes med. Der var stop for indkørsel i Trustrup, og en landarbejder, der forundret glo-

ede på vognen med græs oven i, spurgte togføreren, om det var til den ny fodboldbane, man så længe havde ønsket sig i Trustrup! Både lokomotivføreren og togføreren sagde noget på herligt molbomål, som jeg ikke kunne oversætte. Ærgerligt nok - efter landarbejderens grin at dømme. - Nogle dage senere hørte jeg i Ebeltoft, at vognen med græs-tørvene var kommet retur til Trustrup - nægtet modtagelse.

Kære læser!

Så langt, så godt!

Det viste sig - hen ad vejen - at en artikel kan blive så stor (lang; omfattende), at selv et supernummer af SP ikke kan rumme det hele i ét nummer. Da der også skal være lidt mundgodt for læsere, der ikke er slet så interesserede i "nedlagte", ja, så bliver vi nødsaget til at dele sol og vind - og også denne artikel - lige! Fortsættelse følger i næste nummer: 15. årg. nr. 1.

Red.

De Gode Gamle Dage

Gennemgangen af de gamle kopibøger har efterhånden strakt sig over en ret lang tidsperiode og den tekniske udvikling kan derfor også spores, selv om den målt med vore dages målestok går forholdsvis langsom. Men nye tider er på vej, mødt med skepsis ganske vist, hvad følgende brev viser:

Fredericia, den 24. April 1891

(Ikke stilet til nogen bestemt)

Under Forudsætning af at den elektriske Belysning bliver god og navnlig ikke bliver utjenstdygtig oftere end Gasbelysningen samt at Omkostningerne ved denne Belysning ikke bliver væsentlig større end Gasforbruget har været i det sidste Finansaar, circa 5.500 Kr. skulle jeg anbefale, at den elektriske Belysning indføres overalt paa Odense Station.

Derimod er der ingen ændringer at spore i tonen overfor personalet. Ferie eller Frihed var luksus, som fordrede godkendelse af banernes ledelse. Her er et eksempel:

Fredericia, den 11. Maj 1891

Stationsforvalter Stenderup,
Taulov.

Da Assistance til den af Dem ansøgte Permission er nødvendig og De ej er villig til at lide Afdrag af Fridage tilkendegives det Dem, at Permission kun vil kunne bevilges, naar der anføres ganske særlige Omstændigheder, der kunne tale derfor.

Fejl ved udførelsen af tjenesten, som kom til de overordnede kendskab afstedkom altid en alvorlig påtale, hvad følgende skrivelse viser:

Fredericia, den 14. Maj 1891

Pakmester Lehn,
A 1745, Ribe.

I Anledning af, at De ved Billetteringen i Tog 325 den 5. te ds. har overset, at en Retourkupon Ribe-Kolding var ugyldig, paalægges det Dem at varetage Billetteringen paa den omhyggeligste Maade, saa at slige Fejltagelser ikke fremtidig kan indtræffe.

Forholdene ved Lillebælts-overfarten var beskedne i halvfemserne, der skulle ikke megen ekstratrafik til før der måtte træffes ekstraordinære foranstaltninger for at klare trafikken, se her:

Fredericia, den 14 Maj 1891

Chefen for Lillebeltsoverfarten,
Striib.

Tillader mig at anmode om, at der Lørdag den 16. ds. Kl. 11.45 Fm maa være 2 Færger i Fredericia for at overføre et Extratog (Cirkus Busch) bestaaende af 23 Vogne.

I halvfemserne i forrige århundrede var badelivet ikke det mest dominerende islæt i dagliglivet om sommeren. Alligevel træffer vi i de gamle kopibøger korrespondance, der har lidt forbindelse dermed, det er Fanø som ferie- og udflugtsmål, der er anledningen:

Fredericia, den 11. Juni 1891

Vedsted Station.

Naar Togene i indeværende Aars Badesaison bringe flere end 20 Badegjæster for Esbjerg, ville Stationen strax efter det paagjældende Togs Afgang underrette Esbjerg Station herom ved Tjeneste-depeche.

Fredericia, den 12. Juli 1894

Esbjerg Station.

Klubben "Enigheden" i Varde ankommer til Esbjerg Søndag den 15. ds. med Tog 266.

For saavidt der ønskes Befordring i 1 á 2 Vogne strax efter Togets Ankomst fra Esbjerg Station til Fanødamperen, vil denne være at afgive mod at der erlægges Betaling efter Ordre A.387 (50 Øre pr. Person).

Klubbens Formand, Hr. F. Bülow, er anmodet om at henvende sig til Stationen, dersom Befordringen til Damperen ønskes.

-----ooo-----

Trafikken til Fanø steg tilsyneladende i disse år, året efter finder vi disse breve:

Fredericia, den 13. Maj 1895

Vamdrup Station

Fra og med d. 25. Juni medgiver Vamdrup Tog 175

1 E, 1 A, 1 Bj eller Bg bagpaa Toget til Lunderskov, hvorfra de skulle afgaae som Bædeextratog til Esbjerg Havn. Vognene returnere samme Dag med Extra L og Tog 172 til Vamdrup, hvor de rengjøres.

ooo ... ooo ... ooo ... ooo ...

Fredericia, den 13. Maj 1895

Maskinafdelingen, Struer (og) Lunderskov Station.

Med og fra d. 25. Juni til 5te September skal Badetoget løbe Lunderskov=Esbjerg som ifjor, derimod skal Badetoget Esbjerg=Lunderskov først løbe med og fra 1. ste Juli til 5te September.

Maskinen af Tog 264 fremfører Badetoget Lunderskov-Esbjerg Havn. Indtil den 30te Juni incl. afsendes Erstatning fra Esbjerg som Extra L og fra 1ste Juli fremfører Maskinen Badetoget Esbjerg=Lunderskov.

-----ooo-----

Inden vi slutter med badetogene for dennegang et lille brev dateret den 20. juni 1895:

Esbjerg Station.

Det meddeles herved Stationen, at Togmaskinerne ikke maa føre Badetoget fra og til Havnen.

-----ooo-----

Man kan så gætte på, at togmaskinerne dengang var for store til havnebanens sikkert ikke alt for svære spor, sidenhen er dette jo ændret i takt med den stærkt øgede trafik på havnen og i dag kører selv MZ-loko til og fra havnestationen.

Togforsinkelser er ikke nogen ny foreteelse. Nedenfor en opstilling over hvordan en sådan opstod den 8. september 1891 for tog 57 over strækningen Nyborg-Strib:

Færgeren ankom for sent:	1 Min.
Indrangering af en Rejsegodsvogn København-Odense, hvilket medtog:	3 -
I Ullerslev berigtigedes 6 Efterbetalinger, tabte:	4 -
I Aarup maatte Toget tage Vand, da Vandcisternen i Strib er under Reparation, hvilket forsinkede Toget yderligere:	3 -
Toget har tabt paa Kørselen:	2 -
I alt	13 Min.

-----ooo-----

Ret hyppigt forekommer breve med følgende indhold:

Fredericia, den 4. September 1891

Trafikforvaltningen, Aarhus.

Et Reisetelegrafapparat til Benyttelse i Langeskov Grusgrav bedes sendt til Odense Station inden den 8. ds.

-----ooo-----

Tilsvarende anmodninger forekommer i forbindelse med grus- og stentransporter fra andre grusgrave (f. eks. Rolles Mølle). Rejsetelegrafapparaterne blev benyttet i banernes sikkerhedstjeneste.

Det er tidligere nævnt, at forholdene ved banerne dengang var meget beskedne. Vi nævner lige endnu et eksempel herpå:

Fredericia, den 8. September 1891

Trafikforvaltningen, Aarhus.

Tillader mig at anmode om, at der maa anvendes et Beløb af indtil 18 Kroner til Anskaffelse af en Reol til Gjørding Station.

-----ooo-----

Det skal tilføjes, at der blev givet tilladelse til anskaffelsen.

For den der tror, at man dengang ligesom nu kunne sætte sig i toget, hvor man selv helst ville og der var plads, er nedenstående cirkulære til togpersonalet i Fredericia dateret 29. januar 1891 sikkert en overraskelse:

Placering af Rejsende i de gjen-nemgaaende A-vogne fra Fyen til Jylland.

-----ooo-----

A-Vognen "Nyborg-Frederikshavn" benyttes fortrinnsvis til Rejsende Nord for Aarhus og til Aarhus samt Vejle-Skanderborg.

A-Vognen "Nyborg-Langaa-Holstebro" benyttes fortrinnsvis til Rejsende Ulstrup-Holstebro samt Vejle-Skanderborg.

A-Vognen "Nyborg-Lunderskov-Holstebro" benyttes fortrinnsvis til Rejsende Lunderskov-Holstebro samt Fredericia-Vamdrup og Syd for Vamdrup.

Der kan placeres indtil 3 Rejsende i I og 4 i hver II Kl. Kupe.

Togføreren i Tog 57 sørger selv for Placeringen i de gennemgaaende Vogne og meddeler i Fredericia Togførerne for Togene 165 og 182, hvilke Rejsende der findes i Vognene.

I Tog 44 betjenes de gennemgaaende Vogne saaledes:

Vognene af Tog 165 af Togføreren Tog 44

Vognene af Tog 182 af Nyborg Konduktør Tour 8.

Disse Togbetjente skulle i Fredericia modtage Underretning fra de respektive Tog over hvilke Rejsende, der findes i Vognene, ere de modtagne Oplysninger ikke fyldestgørende foretages Efterbillettering under Overfarten til Strib. Der drages Omsorg for, at de Rejsende til Fyen komme ud paa Bestemmelsesstationerne, og

ved Togets Ankomst til Nyborg vækkes alle de i Vognene værende Rejsende.

-----000-----

Vintertiden var ikke overraskende den vanskeligste tid for jernbanerne dengang ligesom nu. Et af problemerne fremgår af følgende skrivelse:

Fredericia, den 18. Februar 1892

Trafikforvaltningen,
Aarhus.

Tillader mig at forespørge, om Trafikforvaltningen skal have de paa Nyborg Station henstaaende Kjedelvogne, som paa Grund af Frosten maa holdes under Damp hele Døgnet. Jeg har foreløbig beordret, at vi passe Kjederne om Natten. - Da der hverken i Maskinremisen eller Værkstederne er Plads til Reserve-Kjedelvognen, maa denne ogsaa holdes under Damp, der er saaledes Tider i Døgnet, hvor 4 å 5 Kjedelvogne skulle passes. Den ene Sjællandske Kjedelvogn er frosen, jeg skulle henstille, at den retournerer til Sjælland.

-----000-----

Det er tidligere nævnt, at nogle af de breve, hvoraf der findes kopier i de gamle kopibøger, har direkte forbindelse med Danmarkshistorien eller med kongelige personer. Nedenstående brev er et af dem:

Fredericia, den 23. Maj 1892

Torpersonalet Fredericia (Assens)

Generaldirektoratet har tilstaaet de konservative Foreninger for

Odense

Assens

Svendborg

Fraugde og Omegn

den Moderation, at Tur- og Returreisen til Kjøbenhavn i Anledning af Deres Majestæters Guldbryllup kan foretages for Enkeltbillets Pris paa følgende Betingelser for hver af Foreningerne: at der løses mindst 30 Billetter, at Henreisen foretages samlet og Tilbagereisen indenfor Gyldighedsfristen for Dobbelt-

billetterne

at der ikke finder Fribefordring Sted af andet Reiseogds end det, der uden Ulempe for Medreisende kan medtages i Kupéerne.

Billetterne stemples "E.B."

-----000-----

De omtalte majestæter var Christian IX og dronning Louise.

Ib V. Andersen

LITTERATUR

Sådan husker jeg - OKMJ af Hans Gerner Christiansen. Udgivet af Dansk Jernbanearkiv, postbox 36, 4990 Sakskøbing. Format knap A 5, 60 sider, 83 fotos. Pris kr. 28,-. Giro 3 18 02 55.

Som Hans Gerner selv skriver i forordet, er heftet ikke en "fyldstgørende historie" om OKMJ (hvem kan vel iøvrigt skrive en sådan?), men et billedhefte fra hverdagen i 1960erne.

Alle billeder er nummereret således at det er let at finde den tilhørende tekst, der iøvrigt følger billederne pænt.

Teksten er letlæselig (typografisk såvel som stilistisk) og giver mange kendsgerninger i kort og klar form.

Billedvalget er også godt, omend jeg kunne savne også et par rent topografiske, men gengivelsen i den bog, jeg har læst, er desværre noget mangelfuld, forstået sådan, at der på næsten alle billeder er ligesom et gråt slør over hele billedfladen.

Jeg er lidt misundelig på denne bog, fordi dens ide er den, jeg selv skulle have benyttet i vore fotohefter 1-4.

-----000-----

ØSTJYSKE JERNBANER

af Niels Jensen.

J. Fr. Clausens forlag.

156 sider, knap A 5, rigt ill.

Pris ca. kr. 57,50.

Fås i boghandelen.

Dette er bind 7 i serien og omhandler banerne i den del af

Jylland, der ikke er dækket af de 3 øvrige bøger om jernbanerne i hovedlandet.

Det er en ordentlig mundfuld at skulle klemme sammen på så lille plads, men stilen fra de foregående bind holdes, og der er - som sædvanlig - en masse gode og sjældne billeder at beskue.

Fejl kan ikke undgås, men korrekturlæsningen lader stadig for mange banale fejl slippe igennem, hvorfor man føler sig lidt usikker på om f.eks. årstal og beløbsangivelser er korrekte.

Jeg ved det er et ømt punkt og det skal heller ikke trække fra i karaktergivningen. Køb den blot!

---000---000---000---000---

ØSJS, tegninger 1.

v. Jørgen Henneke.

Udgivet af Jydsk Model Jernbane Klub, Nørre Alle 79, 8000 Århus C

Format A 4 b, 62 blade ialt.

Pris kr. 40,-. Giro 1 30 85 72.

I heftet findes en kort introduktion og en fortegnelse over materiellet - godsvogne dog undtaget, idet der senere loves et særligt hefte om disse. Man pønser også på at udgive et lille fotohefte, der viser de i tegningshefterne indeholdte loko og vogne.

Aftegninger findes 6 af damploko i driftsmaterielskematisk streg med hovedmål. 19 af motor- og SM-materiel - de fleste brugelige for modelbygning og 31 tegninger af person-, post- og rejsegodsvogne, hvoraf mange er nedfotograferede "perler".

De fleste tegninger er i målforhold 1:45, et par i 1:87 og nogle få i "skævt" mål, f.eks. 1:53 - dette af pladshensyn.

Heftet kan sikkert give impulser til supplering af vognparken på den helt private bane og være anbefalet på det bedste.

---000---000---000---000---

Da dampen kom til Ebeltoft af Knud Chr. Jensen.

Udgivet af Sven Gade,

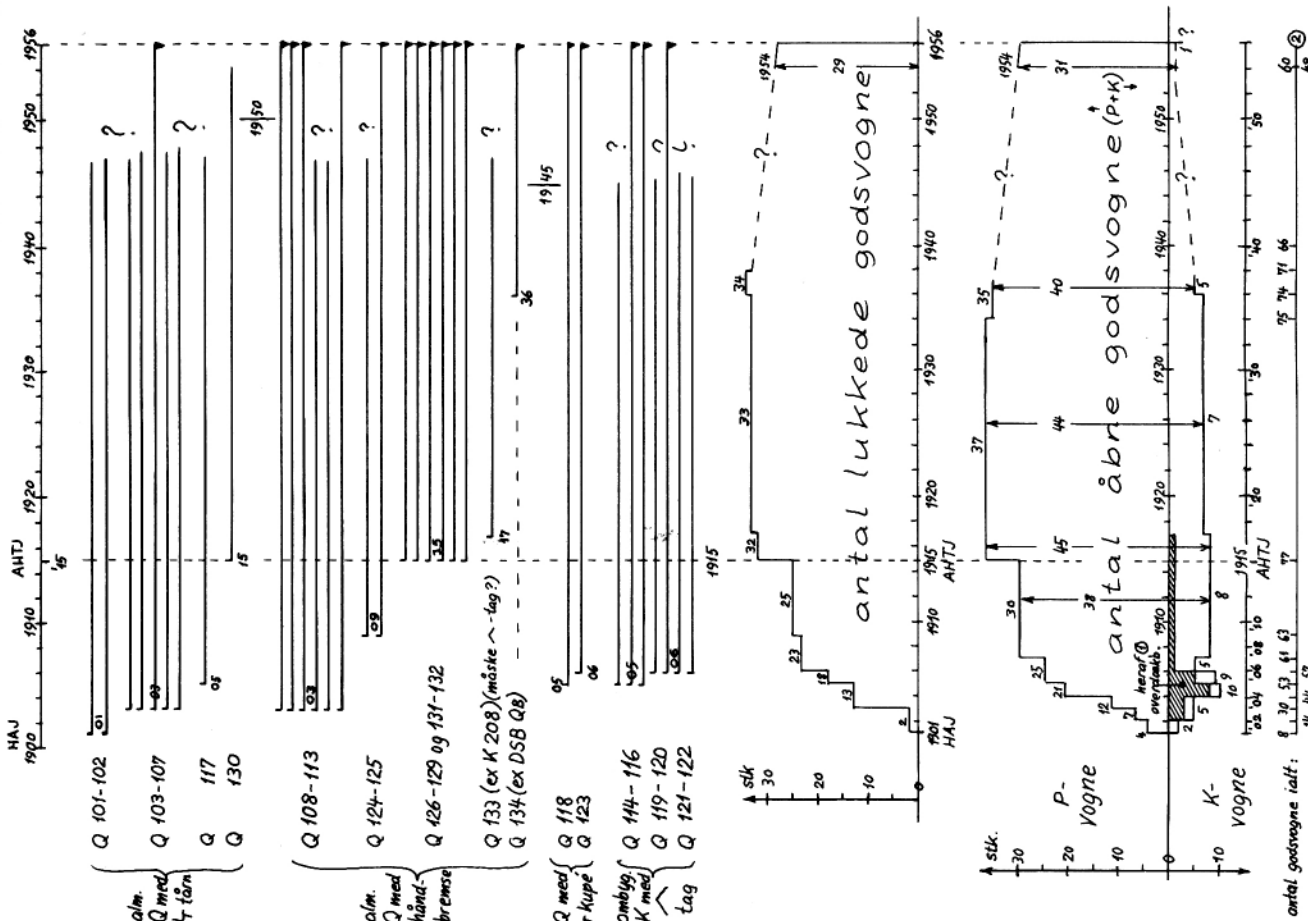
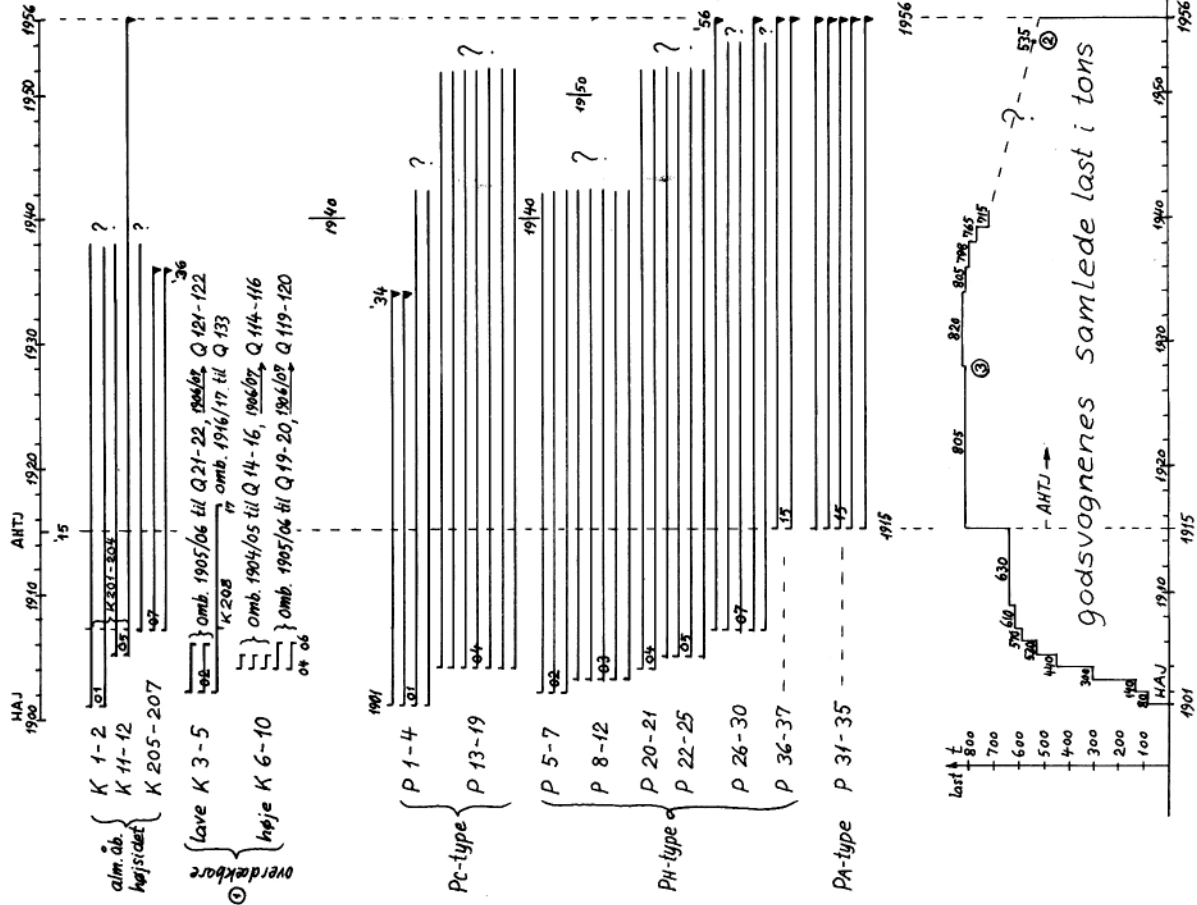
Bondehaven 9 A, 8541 Skødstrup.

64 sider, A 5, ill.

Pris ca. 30,- kr.

En dejlig lille bog, der på fornøjelig måde giver en grundig fremstilling af banens forhistorie og derefter spredte træk fra dens

Grafisk oversigt over HAJ/AHTJ's godsvognsbestand



① K 3-10 havde støtter og bomme, så de let kunne forsynes med "tag" og benyttes til sommer-personvogne.
 ② 12 af de i 1954 eksisterende vogne "påtænkes" udrang, rest af vogne m. samlet last 535 t.
 ③ 6 vogne forstærket 1928, lastforøgelse ialt 15 t.
 NB: godsvognsbestanden mellem 1938/39 og 1954 er ikke kendt, derfor de mange spørgsmålstegn.

Supplement til artiklen i 13. årgang, nummer 3 om AHTJ. Oversigten havde forputtet sig dengang, og jeg har desværre først nu kunne finde plads til den. Jeg beder om tilgivelse for forsinkelsen - RED.

liv, idet omtalen er opdelt i de tidsafsnit, der er betinget af de store omvæltninger i Danmarks-historien.

Der er også en del gode illustrationer, men det er ikke en billedbog.

Bogen er særdeles velkommen for den læser, der ønsker lidt "mere kød" på SPs artikel om ETJ, der lægger den største vægt på materiel og topografi.

Holtrup

Rettelser & Suppleringer

En læser har klaget over, at vi i SP er for sjuskede med vore oplysninger. Det kan naturligvis nu og da skyldes, at noget af skriveriet er gået for stærkt, hvilket vi meget beklager. I de følgende rettelser til RGGJ-artiklen i SP 1/78 må de to første punkter nok henregnes til denne kategori (pinligt), mens de senere punkter skyldes supplerende oplysninger givet af diverse læsere efter bladets udgivelse - eller oplysninger vi er faldet over i anden sammenhæng. Det er nemmest at lade som ingenting, men vi vil hellere forsvare rettelserne med den ofte glemte eftersætning: "... sed in errore perseverare turpe est"! (men at forblive i fejltagelsen er skændigt).

Og herefter bringer vi dette nummers alenlange rettelse:

RGGJ vognmateriel, SP 1/1978, rettes/korrigeres som følger:

Side 16: På mini-tegningen af M 4 mangler den vandrette streg midt i de DELTE vinduer, jf. fotografierne.

Side 27, linie 10 ffer RNOJs vogne nævnt. Bemærk de oprindelig var PLADEKLÆDTE.

Det nævnes, at NFJ i 1911 anskaffede gammeldags kupevogne. Men hos VVGJ anskaffede man endnu i 1914 en lignende vogn. Danmarksrekorden indehaves dog af Ålborg privatbaner, der så sent som 1923 fik en ny

kombineret person- og postvogn (DC 125), hvis passagerafdeling var helt i den gamle kupevognstil. Side 27, linie 9 fn: Der er siden artiklens fremkomst af JMJK blevet fremdraget enkelte originaltegninger af RGBs materiel, heriblandt en tegning af C 3-5. Den udviser en længde over pufferne på 11.100 mm (rettes i dataskemaet side 20) og et siddepladsmodul på 1600 mm + 30 mm til halv- eller helhøje skillerum. Midterfaget var adskilt fra resten af vognen ved skillerum til loftet. C 1-2 havde sandsynligvis samme mål - en granskning af målene på M 4 (ex C 1) tyder på det. M 4 udviser bl.a. et siddepladsmodul på 1615 mm (ingen halv- eller helhøje skillerum), og dens kasselængde svarer til hvad vi får, hvis C 3-5 udbyggedes til enderne af de åbne perroner. Når M 4 var længere over pufferne skyldes det, at den havde en forstærkning uden på den opringelige pufferplanke i motorenden, hvor motoren forhindrede anbringelse af gennemgående trækstang.

Side 33 nævnes, at RGGJ i 1925 udlejede 10 P-vogne til ETJ. I ETJs arkivalier har vi senere set at RGGJ i 1929 leverede 25 jernvogne (PU-type) og 1 trævogn (PE-type) til ETJ. Det må være vogne, RGGJ havde lejet, for de optræder IKKE i fortegnelserne over banens vognpark, der iflg. driftsberetningerne var uændret fra 1924 til 1937!

Side 35: Det er her nævnt, at DSB har angivet både varme- og vacuumledning for RGGJs første, åbne godsvogne, men at jeg anså det for en af de talrige fejl i DSBs privatbanemateriel fortegnelse.

Jeg har siden fået fat i originaltegningerne af disse første godsvogne, og hvad ser jeg på tegningen: "Varme- og vacuumledning" angivet med sirlig skrift. Det var som s....! Når oplysningen er bortfaldet 1925 ff skyldes det nok, at praksis havde vist, at man ikke udnyttede disse ledninger nævneværdigt i driften, hvorfor de senere fjernedes. Tegningerne bekræftede stort set de i dataskemaet side 22 angivne, omtrentlige mål for indvendig længde og bredde på P 101...115 og 201...213, men nu kan vi sætte et par decimaler mere på: 6460x2530 mm = 16,34 m² hhv. 6424x2490 mm = 16,00 m². Begge

vogn typer, men IKKE den lange type P 311 m.fl., havde iflg. tegningen og teksten herpå tømmerkamler, men om disse leveredes til samtlige vogne vides ikke. Vognene havde beslag til tømmerkamlerne i bunden, men ingen særlige undervognsarmering i den anledning.

H. Alkjær

Vedr. HASLEV STATION

På side 76 i SP 2/78 er der i O. Buskgaards artikel gengivet en sporplan fra Haslev station. Både planen og den tilhørende tekst er på visse punkter lidt misvisende, hvorfor jeg herved skal meddele nogle supplerende oplysninger.

På sporplanen mangler en eksisterende og væsentlig forbindelse mellem 2. og 3. spor, sydvest for pakhuset (Næstved er mod sydvest og Køge mod nordøst). Uden denne ville stationen være meget upraktisk, især efter at de to tidligere sporskifter ved overkørslen er fjernet. Dette er for øvrigt sket for ret kort tid siden i forbindelse med en igangværende vejudvidelse med anlæg af lysregulering, der skal korrespondere med halvbommene. Sagen er, at stedet er byens trafikale flaskehals, og der er umiddelbart på begge sider af jernbanen tilstødende veje, som også mangler på kortskitsen. De fjernede sporskifter lå for øvrigt mere klart fri af vejarealet, end den ganske vist meget skematiske plan lader formode.

Antagelsen af, at den lille bygning ved blindsporet vist nok engang har været en ræmisse, er der grund til at være tvivlende over for (dog afhængigt af, hvilken betydning man lægger i ordet ræmisse). - Sporarrangementet i den nordvestlige side må have været mere omfattende engang; jeg husker bl.a. en vogndrejeskive her, hvor i sin tid følgende godskunder var placeret på striben: Herregårdsmøjeriet Trifoleum, Haslev Andels Svineslagteri, Haslev Gasværk og det højspændingsværk, der senere er afløst af Masnedøværket og Stignæsværket. (Det var for resten Trifoleum, der gav anledning til Haslev stations mest celebre besøg nogen sinde: 14. april 1904 kom kong Edward 7. og



dronning Alexandra, kong Frederik 8., kong Haakon og dronning Maud, kronprins Christian (senere Christian 10.) og kronprinsesse Alexandrine samt prins Valdemar med toget for at se på sagerne).

Udtrækssporet er ganske rigtigt meget langt, det når helt ud til indkørselssignalet, hvor det bærer en lille smule (men ikke nær så meget som vist). Derfra er der endnu et stykke vej til skoven, Haslev Orned (i hvilken det fremskudte signal og afstandsmærkerne findes). Gennem en del år har udtrækssporet (og til tider også andre af stationens spor) af og til været i brug som depotspor for godsvogne, der ikke var i omløb. I skrivende stund, da der foregår sporvedligeholdelsesarbejder i retning mod Køge, bliver bl.a. udtrækssporet benyttet til henstilling af de specialkøretøjer, der anvendes hertil. Udtrækssporet ligger efterhånden ret dårligt; der må køres meget stille på det.

Det private sidespor fører ikke som omtalt til et savværk, men ind i en korn- og foderstofvirksomhed kombineret med en trælasthandel. For mange år tilbage har der også i stationsterenets sydvestlige ende været et sidespor på den nordvestlige side, ligeledes til en tømmerhandel, efter hvad der er blevet mig fortalt.

Billedet er taget fra perron 1 mod nordøst (mod Køge) en tidlig morgen den 27. juli 1964. Det er taget med et kasseapparat og er på forskellige måder ikke helt vellykket, men med en vis stemning? Det er posthuset, der anes i højre side ved det private sidespor. Det "søde" lille hus ved kvægrampen

er væk nu - det var den stedlige brevdueforenings. Rampens gelænder er også fjernet, perronlygten er byttet ud med et lysrørsarmatur, og hovedsporene har fået betonsveller. I baggrunden anes fra venstre lidt af slagteriets kontorfløj, derefter det tidligere gasværk (nu vandværk) og det tidligere højspændingsværk (hvor SEAS stadig har sit driftsmæssige hovedkvarter). Længst tilbage Haslev Orned, som jernbanen "kløver".

Ja, det blev til lidt mere end jeg egentlig havde regnet med. Men jeg vil ikke undlade følgende til lægsbemærkning: Signalposten giver mig, hver gang det udkommer, nogle fornøjelige timer, selv om jeg må bekende at gå forholdsvis let hen over modelbanestoffet. Det store format har efter min mening været en gevinst; bladet er mere overskueligt, og udfoldningsblade har jeg altid betragtet som en nødløsning.

P. W. Skadhauge

T. Nellemann skriver:

MASNEDSUND STATION

Måske har det interesse med nogle supplerende oplysninger vedr. Masnedsund station. Fra ca. 1908-1937 kom jeg jævnligt der, som regel på gennemrejse til og fra Stubbekøbing. Forbindelsen med København formidledes af de sjællandske II-tog, standsende ved bystationerne og Haslev (via Køge) og langt op i tiden med kupebogievogne (litra Aa og Ck). Berliner-

ekspressen standsede ikke København-Masnødø.

Stubbekøbingdamperen lå ganske rigtigt på ydersiden af fiskerihavnen - bortset fra dage med hårdt vejr, hvor den lå ved samme kajs inderside. Man passerede de to vogndrejeskiver, men jeg er tilbøjelig til at mene, at de eksisterede noget senere end angivet. Oprindeligt stod indkørselssignalet (med én vinge) på Sjælland ved siden af det firvingede togvejssignal for udkørsel, men signalet skulle aflæses over sundet, idet stationsmærket var på Masnødø lige før broen. Dette blev senere ændret - formentligt efter at elektrisk betjening blev anordnet.

Med hensyn til den improviserede færgefart i december 1935 kan oplyses, at hjulfærgen Thyra (og den lille Kronborg) gik med passagerer mellem Orehoved og Masnedsund (Stubbekøbingkajen), men naturligvis uden vognrangering. Godsvogne færgedes derimod med enkeltsporede S/F Orehoved og formentligt S/F Fyn mellem Orehoved - Korsør med tilslutning der til færgeklappernes midtspor. Desuden sejledes med den gamle Gedserfærge S/F Prins Christian mellem Gedser og Københavns Frihavn, hvor agterenden siden 1923 passede i lejerne. Den gik da normalt Frihavnen-Malmø. Jeg tør ikke bestemt bestride, at Store-



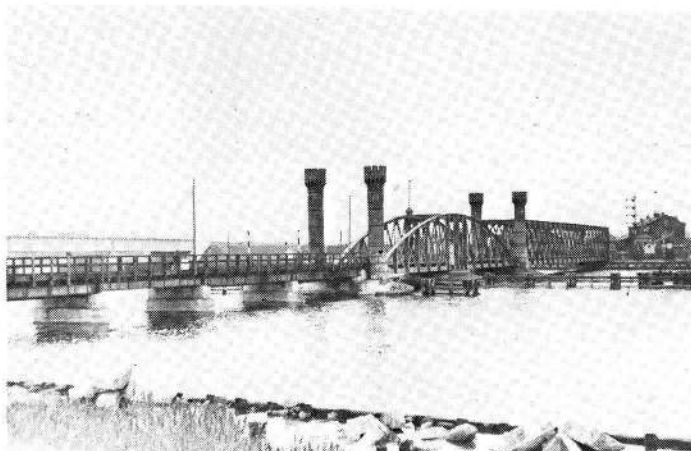
Masnedsundbroens nordlige indkørsel (T.Nellemann)

bæltsfærgen Christian IX har været i Masnedsund, men godsvognsran-gering kan ikke være foregået.

De nævnte to ved Masnedø-overfarten stationerede skruefær-ger kunne ikke gå over det kun ca. 2,5 m dybe farvand mellem de to sejløb: Masnedsund og Storstrøm-men! - men hjulfærgen lå knapt så dybt og ligeledes Kronborg.

Desværre kan jeg ikke oply- se, hvor den i hast opkastede ram- pe ved Masnedsund lå, men det må vel have været vest for loko- motivremisen (?). Forhåbentligt kan en læser informere herom.

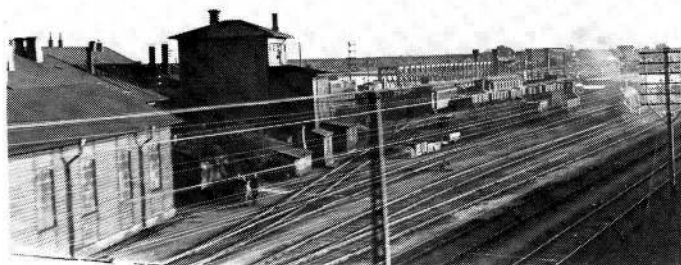
Et par billeder fra 1935-37 viser bl.a. den midlertidigt etab- lerede erstatning for det nedsej- lede brofag med 4 nye mellempil- ler, og som var i brug i ca. halv- andet år.



Herover: Den gamle Masnedsund- bro med erstatning for det nedsej- lede gitterfag, 1937.

Til venstre: Terrænet bag loko- motivremisen, Masnedsund, med den gamle bro, 1937.

Begge fotos: T. Nellemann.

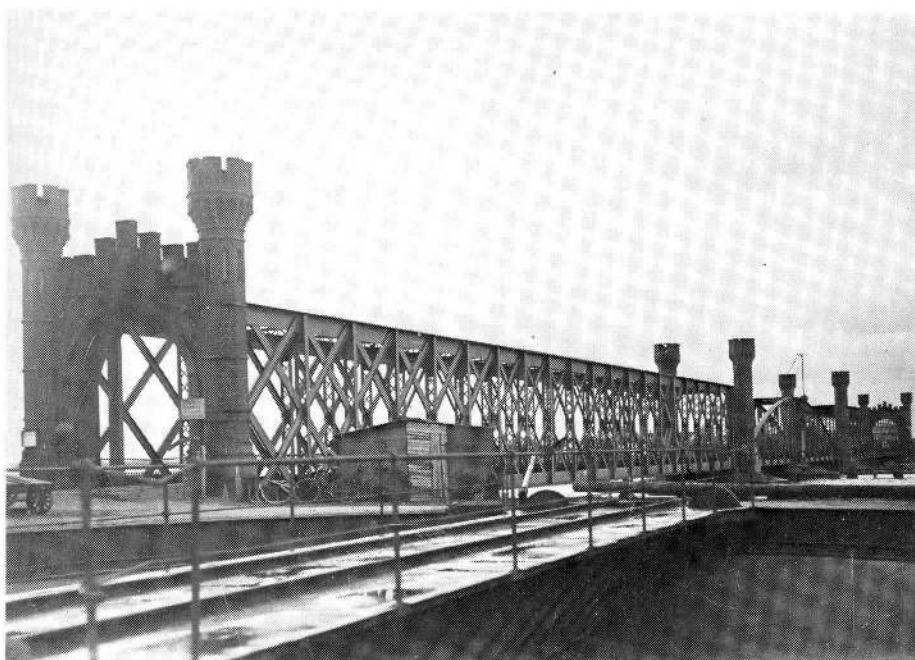


G.A. Wienecke skriver om samme emne således:

Med særlig interesse har jeg læst den meget interessante arti- kel om et jernbanemæssigt stort sted - Masnedsund. Det er pris- værdigt meget, der er gjort for at gengive stationens og byens histo- rie. Nu er jernbanen i Masnedsund stort set kun historie.

Hvad angår påsejlingen af broen til Masnedø den 12/12 1935, kan jeg ifølge mine notater oply- se, at jeg ankom samme dag med tog 127 kl. 14.44 til Masnedsund. På det tidspunkt holdt lokomotiv litra P nr. 901 med en persontogs- stamme på Masnedø's nordende for at befordre passagererne fra tog 127 videre mod syd. Selvbe- fdring mellem perron og Mas- nedø, mens en betydelig styrke tog sig af godsomlæsning m.v. mellem de 2 tog. 901 og stammen, hvis sammensætning jeg ikke erindrer, men næppe Ck-vogne, da toget, der var spærret inde, var iltog 112, Masnedø afg. 08.41. Endvidere var en rangermaskine i Masnedø færgehavn (litra F). Iøvrigt eksis- terede Bn-vogne ikke på det tids- punkt. De var enten blevet til Cs(m) eller ombygget til Cq(m).

Tog 112 var ankommet som tog 11 kl. ca. 08.10 til øen (plan- mæssig).



Den gamle Masnedsundbro med drejeskiven i forgrunden. (Vordingborg byhistoriske arkiv).

Så vidt jeg ved, kørte 901 samtlige "tog" på øen, indtil kulbeholdningen slap op og ejendommeligt nok kørte tog 112 den 22/12 1935 som første tog over broen. Om det var 901, der fremførte, ved jeg ikke.

Hvad færgerne Christian IX skulle i Masnedund, er mig en gåde, da den ikke passede i færgelejerne, og der var, så vidt jeg erindrer, ingen anstødsplade, der var høje nok til, at færgerne kunne lægge sideværts til. Derimod etableredes sejlads Københavns Frihavn-Gedser med Prins Christian, der som eneste færge kunne besjæle begge færgehavne, ligesom færgerne Fyn og Orehoved blev indsat på en rute Orehoved-Kor-

sør, hvor man efter tilkomsten af 3-sporede færger kunne bruge klappernes midterspor i leje 3. På den måde klarede man en nødtørftig godsbefordring. Så vidt erindres, sejlede færgen Dan person-ture mellem Masnedø og Orehoved.

Hvorledes kul- og vandfor-syning blev klarét, ved jeg ikke, men jeg antager, at det skete i Orehoved. Masnedø fik jo vand pr. jernbanevogn.

Hvad angår det på side 120, spalte 2-3 nævnte om slukning af lygter: det var en meget almindelig, men forbudt metode. Den brugtes bl.a. også ved slutsignaler og håndlygter, og jeg erindrer en person, der fik en mulkt for at anvende metoden.

Historiske Pluk

TANKER OG OVERVEJELSER FØR GENFORENINGEN

Ved det tyske nederlag i den første verdenskrig stod det klart, at der nu ville være mulighed for, at større eller mindre landområder af de ved krigen i 1864 tabte landsdele under en eller anden form ville få mulighed for at vende tilbage til kongeriget. På det tidspunkt, da våbenstilstanden trådte i kraft den 11. november 1918 og i de følgende måneder, drøftedes de foreliggende muligheder, dels ud fra et administrativt synspunkt og dels ud fra de personalemæssige synspunkter, hvilke advancementsmuligheder opstod der ved statsgrænsens flytning sydpå? I hvert tilfælde syntes det klart, at der i det mindste i et vist omfang ville være et antal overordnede stillinger, der skulle besættes, idet det forudsås, at de fleste af de hidtidige tyske indehavere af disse stillinger ville foretrække at rejse til nye embeder andre steder i Tyskland.

Da der på det ovenfor nævnte tidspunkt ikke var nogen mulighed for at vide, hvor den nye statsgrænse ville blive draget, drøftedes 2 alternative muligheder:

1) Den nye grænse ville komme til at gå fra Flensborg Fjord (Kobbermøllebugten) - Skelbæk - Sønderå syd for Tønder.

Herved ville følgende strækninger overgå til de danske statsbaner:

Farris-Paddeborg 66,5 km
Vojens-Haderslev 11,9 km
Røde Kro-Aabenraa 6,7 km
Tinglev-Sønderborg 41,1 km
Tinglev-Tønder 26,8 km
Tørsbøl-Paddeborg 14,8 km
Vester Sottrup-Skelde 12,4 km
Vedsted-Tønder-Grænsen 45,0 km
Bredebro-Løgumkloster 9,2 km og
Tønder-Højer Sluse 13,3 km.

I alt 247,7 km statsbaner med 56 ekspeditionssteder.

2) Såfremt landets sydligste grænse derimod blev Dannevirkelinien (Slien-Husum) tilkom yderligere følgende strækninger:

Paddeborg-Flensborg 10,6 km
Flensborg-Schleswig 38,4 km
Flensborg-Lindau 35,8 km
Tønder-Nybøl 17,2 km
Nybøl-Husum 40,2 km
Lindholm-Flensborg Weiche 36,0 og
Husum-Jybæk 26,3 km.

I alt 204,5 km statsbane med 38 ekspeditionssteder.

Dersom den første mulighed blev den endelige påregnedes de østlige strækninger at skulle henføres under 2. distrikt, medens de vestlige banestrækninger incl. Tønder-Tinglevbanen skulle henføres under 3. distrikt i Struer uanset at afstanden fra administrationen til de yderste tjenestesteder ville blive ganske overordentlig

lang. Ville der også blive tale om overtagelse af de under punkt 2 nævnte banelinier, blev det foreslået, at der i Flensborg blev oprettet et 4. distrikt til varetagelse af den overordnede administration af disse strækninger.

Den under ovennævnte punkt 2 anførte mulighed forekom ikke så sandsynlig som først nævnte, hvorfor man kun påbegyndte en mere detaljeret planlægning med henblik på overtagelse af de under punkt 1 nævnte baner.

Som et af de vigtigste punkter blev det foreslået, at stationsnavnene snarest muligt fordanskedes også under hensyn til, at enkelte af navnene i forvejen fandtes i det eksisterende danske statsbanenet. Dernæst beskæftigede man sig med organisationen, hvor det blev foreslået at lade de 2. distrikt tilfaldende strækninger samt strækningen Lunderskov-Farris udgøre én trafiksektion og én banesektion med sæde i Aabenraa. De 3. distrikt tilfaldende strækninger samt strækningen Bramminge-Vedsted blev det ligeledes foreslået at skulle udgøre én trafiksektion og én banesektion med sæde i Tønder, medens det samlede område skulle udgøre én maskinsektion med sæde i Tinglev. Købstæderne blev således foretrukket ved placeringen af de nye administrationskontorer, medens Tinglev blev valgt af hensyn til en central placering i området.

Personalespørgsmålet indebar en del problemer, især hvad angik det overordnede personale og trafikassistenter. Det påregnedes nemlig - som foran nævnt - at flertallet af disse tyske personalekategorier ikke ville forblive i landsdelen. Det samlede behov for at opretholde en rimelig trafik blev under hensyn hertil for trafikassistenternes vedkommende alene opgjøret til 141, der påregnedes tilvejebragt således, at 1. distrikt afgav 35 assistenter, 2. distrikt 20 assistenter, 3. distrikt 15 assistenter, Generaldirektoratet 30 assistenter, ialt 110 trafikassistenter. De manglende 31 assistenter håbede man at kunne skaffe blandt de tyske statsbaners personale.

Med hensyn til driftsmateriel til den beskudne trafik på banerne blev behovet - da intet tysk materiel forventedes overtaget - opgjøret til

40 toglokomotiver
 8 rangerlokomotiver
 140 personvogne (heraf 20 truck)
 40 post- og rejsegodsvogne
 3 hjælpevogne
 3 ambulancevogne
 1000 godsvogne og
 10 snepløve.

I disse tal var indregnet en vis reserve. Den væsentligste del af det nævnte materiel måtte formentlig nyanskaffes, da der ved tilbagevenden til normal trafik på de danske statsbanestrækninger ikke ville kunne afgives så meget materiel. Det blev derfor foreslået at købe færdige lokomotiver i udlandet - fortrinsvis godstogslokomotiver - samt at udvide og omlægge den igangværende produktion af jernbanemateriel hos vognfabrikken Scandia.

Den 10. februar 1920 blev der holdt folkeafstemning om landsdelens statsretslige tilhørsforhold i zone 1, der omfattede området fra den gamle grænse til linien Flensburg Fjord-Sønderå syd for Tønder. Valgresultatet blev som bekendt, at 75% af de stemmeberettigede stemte for Danmark. Den 14. marts 1920 fandt folkeafstem-

ningen sted i zone 2, der omfattede mellemslesvig fra førnævnte linie til en linie syd for jernbanelinien Lindholm-Flensburg. Valgresultatet i zone 2 blev at kun 28% stemte for Danmark, hvorfor en påtænkt folkeafstemning i en eventuel zone 3 ikke blev afholdt. Det stod herefter klart, at grænsedragningen ville følge føromtalt linie (den såkaldte Clausenske linie), vor nuværende statsgrænse mod syd. En grænsedragning ved Dannevirke kom således slet ikke på tale.

Et af de vigtigste skridt i Sønderjyllands tilbagevenden til Danmark var kronemøntens indførelse fra den 20. maj 1920, hvilket gav anledning til en protest fra Tyskland og trusel om folkestrejke, da det tyske jernbanepersonale frygtede lønnedgang. De danske statsbaner forberedte sig derfor på at måtte overtage driften af de sønderjyske statsbaner fra nævnte dato, hvorfor det for Sønderjylland bestemte materiel blev samlet i Esbjerg og Varde, maskiner i Ribe, Bramminge, Esbjerg og Brande, medens inventar, takster og reglementer i særlige vogne blev sendt til Bramminge og Ribe. Den 19. maj blev alt materiel samlet i

Bramminge og Ribe, men den af det tyske jernbanepersonale varslede strejke blev afblæst, da de stillede krav blev opfyldt. Det opstillede beredskab blev derfor trukket tilbage for dog atter at give møde den 25. maj 1920.

De danske statsbaner overtog driften på de sønderjyske statsbaner fra midnat natten mellem den 16. og 17. juni 1920. Fra den 1. juli trådte en ny køreplan i kraft; den blev erstattet af en ny med gyldighed fra den 6. september 1920. Begge de i denne anledning udsendte tjenestekøreplaner, der kun omfattede Sønderjylland, var håndskrevne og dupliserede, noget helt usædvanligt, men naturligvis begrundet i, at den til rådighed værende tid til udarbejdelse af køreplanerne og til trykning havde været for kort.

Ind imellem de nævnte datoer fandt Genforeningshøjtidelighederne sted som beskrevet i forrige artikel i SIGNALPOSTEN, og herefter integreredes de sønderjyske statsbaner i de hidtidige danske statsbaner, landsdelen var genforenet med kongeriget.

Ib V. Andersen

Midlertidig
 Tjenestekøreplan
 for
 Sønderjylland.

2det og 3die Distrikt.

Gyldig fra den 1. Juli 1920 Kl. 4.00 Fm.

Tilleg 1
 til

Midlertidig Tjenestekøreplan for Sønderjylland, 2det og 3die Distrikt gyldig fra 1 Juli 1920 Kl. 4.00 Fm.

Gyldig straks.

- Side 2: I Noteringen af 4. Rykke tilføjes:
 "Forrigt henledes Opmærksomheden paa de af Distrikterne indsendte Meddelelser om midlertidig Pleadsatte af Maximalhastighedens paa disse andre Stationer."
- Side 14: Under Tog 1065 tilføjes i Ankomststøben for Tønder en Streg, for Vibeby, Valtørris B. (Dorstrup) (Tørring), Karbak, Ørns og Rejby "et".
- Side 15: Under Tog 1050 tilføjes Notering med Tog 1065 til Vibeby.

2' og 3' Distrikt, Aarsus og Høner den 15 Juli 1920.

Løstige Bemærkninger

De heri opførte Tøg betragtes som Plautog.

Naar der i Tider for Ankomsttid er anført 3, maa Lokomotivførerne indenfor den fastsatte Maksimalhastighed og med forinden Remisbrønnen til Lokomotivet regulere Kølens sælledes, at der tiløgs trænges saa stort Opkald som muligt til at holde paa Stationerne.

De persampførende Tøg maa ikke afgaa for den anførte Afgangetid.

Fordtil videre maa Trækningerne Vejens - Kadeslev og Røde - Nør - København ikke købes med større Hastighed end 25 km i Timen og samtlige øvrige Trækninger undtagen Paddelborg - Vandløp ikke med større Hastighed end 45 km i Timen.

Alle Trækninger med Undtagelse af Trækningen Paddelborg - Vandløp betragtes som uløstede.

For Kørnebemaetningerne mellem Nør og Nør - Nise fremføres alle Tøg efter Reglerne for Langtug.

Bremsetavle

Bemaetninger	I. till. Hastighed km i Timen			
	25	40	45	60
Paddelborg - Vandløp	1/10	1/7	1/6	1/4
Samtlige øvrige Trækninger	1/8	1/6	1/5	1/4

Forrigt gælder Bestemmelse i Tjenestekoncepten Side 3-10 ogsaa for de sådannede ikke Trækninger jfr. ovennævnte Ordre N. Nr. 838.

2 og 3' Distrikt, Aarhus og Skærbæk den 28' Juni 1920.

Paddelborg -

Vandløp.

km fra Par		2905			2907*)			443		
		km	Åf.	x Tøg	km	Åf.	x Tøg	km	Åf.	x Tøg
-	c Paddelborg. (Par)	-	6 ²⁰	-	6 ¹⁰	-	6 ⁰⁰	-	6 ⁰⁰	-
4.9	c Taarskild. (Faa)	6 ⁰²	6 ³⁰	-	6 ²⁴	7 ²³	943	7 ⁰⁸	7 ¹¹	2907
11.3	c Kærstøp. (Bus)	-	6 ³³	-	7 ³⁶	7 ⁴¹	-	7 ²¹	7 ²²	-
15.0	c Thuglev. (Te)	6 ⁴²	6 ⁵³	-	7 ⁵⁰	8 ¹⁵	2914	7 ²⁸	7 ³⁶	-
21.4	c Ølderslev. (Nø)	-	7 ¹⁴	-	8 ³⁰	8 ⁴³	916	7 ⁴⁴	7 ⁴⁵	-
25.2	c Kordstær. (Te)	-	7 ²²	-	8 ⁵⁴	9 ⁰²	-	7 ⁵¹	7 ⁵²	2914
30.7	c Røde - Nør. (Nø)	-	7 ³⁴	2914	9 ¹⁶	9 ³⁰	-	8 ⁰⁰	8 ⁰⁶	916
37.8	c Kørstend. (Nø)	749	7 ⁵⁵	916	9 ⁴⁸	9 ⁵⁸	-	8 ¹⁶	8 ¹⁸	-
45.2	c Over - Jersdal. (Nø)	-	8 ¹¹	-	10 ¹⁵	10 ²⁸	-	8 ²⁸	8 ²¹	-
50.9	c Værslev. (E)	826	8 ³¹	-	10 ⁴⁰	10 ⁵⁵	-	8 ³⁹	8 ⁵⁴	-
54.2	c Jegerstøp. (Te)	-	8 ⁴⁰	-	-	11 ⁰³	-	8 ⁵⁹	9 ⁰⁰	-
58.5	c Hummersted. (Nø)	-	8 ⁴⁸	-	11 ¹⁴	11 ³⁰	-	9 ⁰⁶	9 ⁰⁹	-
66.5	c Torslev. (Te)	-	9 ⁰⁵	-	11 ⁵¹	11 ⁵⁶	-	9 ¹⁹	9 ²⁰	-
71.4	c Vandløp. (Nø)	918	-	-	12 ¹	-	924	9 ²⁷	-	-
Tøgets Karakter		-			-			Persantog		
I. till. Hastighed		40			40			60		

km fra Par		2913§)			949**)			2909*)			975			2911		
		km	Åf.	x Tøg	km	Åf.	x Tøg	km	Åf.	x Tøg	km	Åf.	x Tøg	km	Åf.	x Tøg
-	c	8 ⁵⁵	-	-	10 ⁰¹	-	-	12 ²⁸	-	8 ⁴²	-	10 ¹⁰	-	10 ¹⁰	-	-
9.7	c	9 ¹⁰	10 ³⁰	10 ³³	10 ³⁰	10 ³³	-	12 ³⁹	1 ³⁵	8 ⁵¹	8 ⁵²	10 ²⁴	11 ²⁴	-	-	
-	c	9 ²³	-	-	11 ⁰³	11 ⁰⁴	-	1 ⁵⁰	1 ⁵⁵	9 ⁰²	9 ⁰³	-	11 ³⁴	-	-	
9.73	c	9 ⁴⁵	-	-	11 ¹¹	11 ²⁰	-	2 ⁰⁶	2 ²⁵	9 ¹⁰	9 ²⁰	11 ⁴³	12 ²⁵	2948	-	
-	c	10 ⁰⁰	-	-	11 ²⁹	11 ³⁰	-	2 ¹²	2 ⁴⁷	9 ²⁰	9 ²¹	2944	-	12 ⁴⁰	-	
-	c	10 ⁰⁷	-	-	11 ³⁶	11 ³⁷	-	2 ²⁹	3 ⁰⁵	9 ²⁸	9 ²⁹	-	12 ⁴⁸	-	-	
-	c	10 ¹⁷	-	-	11 ⁴⁵	11 ⁵⁰	-	3 ¹⁸	3 ⁴¹	9 ²⁹	9 ³⁸	1 ⁰¹	1 ²⁰	-	-	
-	c	10 ³²	-	-	12 ⁰⁰	12 ⁰¹	-	3 ²⁹	4 ¹⁰	2920	10 ⁰⁶	10 ⁰⁷	-	1 ²⁸	-	
-	c	10 ⁴⁵	-	-	12 ¹¹	12 ¹³	-	4 ²⁹	4 ⁴⁰	2928	10 ¹²	10 ²⁰	-	1 ⁵³	-	
10 ⁵⁵	c	11 ⁰⁷	12 ²¹	12 ³⁰	12 ²¹	12 ³⁰	-	4 ⁵⁸	5 ²⁰	934	10 ²⁹	10 ³⁰	2948	2 ⁰⁸	2 ³⁰	
-	c	11 ⁴⁸	-	-	12 ³⁵	12 ³⁶	-	5 ²⁹	-	-	10 ⁴⁹	10 ⁴⁹	-	2 ³⁸	-	
-	c	11 ⁵⁷	-	-	12 ⁴²	12 ⁴⁴	924	5 ⁴⁰	5 ⁵⁵	-	10 ⁵²	10 ⁵³	-	2 ⁴⁷	-	
12 ²⁴	c	12 ²³	924	12 ⁵⁵	12 ⁵⁶	-	6 ²⁰	6 ²⁶	-	-	11 ¹²	11 ¹²	-	3 ⁰⁴	-	
12 ²⁹	c	-	2920	1 ⁰³	-	2920	6 ³⁰	-	2944	11 ²¹	12 ²²	-	3 ¹⁷	-	-	
Tøgets Karakter		-			Persantog			-			Persantog			-		
I. till. Hastighed		45			60			40			60			40		

§) Tøg 2913 er ordinært en løst Tøg =
*) Tøgene 2907 og 2909 løstes ikke
**) Tøg 949 videregives som Tøgtog til

maskine. Det løber ikke Søndage.
Løstetog med Tilslutning til Tøg 949 løses.

6.

Kamstrup - - Paddesborg.

7.

km fra km.		2914 B.			916 P.			924 P.		
		km	kl.	xTag	km	kl.	xTag	km	kl.	xTag
	Kamstrup. (km)	-	530		640		1206	127	2907	
4.9	Earris. (P.)	-	521		650	651	1226	127	2913	
12.9	Tammensted (P.)	-	529		703	705	1229	127	2914	
17.2	Fegstrup. (P.)	-	609		713	714	1251	1252		
20.5	Vejens. (P.)	617	637		719	730	1257	125		
26.2	Chr. Jesedal (P.)	-	648		740	742	125	116		
28.6	Kousteind (km)	-	703		754	755	2905	128	129	
40.7	Råde-Hov. (P.)	717	725	2905	805	810	943	139	142	
46.2	Hjortkjer. (P.)	746	753	943	819	820		151	152	
50.0	Balderslev (P.)	-	811		827	831	2907	157	160	
56.4	Kinglev. (P.)	814	828	2907	841	848		169	175	
60.1	Kjersrup. (P.)	-	833		855	856		172	178	
66.5	Franchus. (P.)	845	920	916	906	909	2914	173	176	
71.4	Paddesborg. (P.)	932	-		918			175	-	
Togets Karakter		-			Percentage			Percentage		
H. lill. helligd.		40			60.			60.		

km fra km.		2920*) B.			2928*) B.			934 P.			2944*) B.			2948 B.		
		km	kl.	xTag	km	kl.	xTag	km	kl.	xTag	km	kl.	xTag	km	kl.	xTag
	-	1004	1013	2914	-	1021		328	410		-	1007	2909	-	1046	
1.6	124	-	1034		414	420		-	715		-	957	1022	-	1022	
1.2	202	-	1031		420	423		720	725		-	1012	1020	-	1020	
	212	-	1040		421	422		-	723		-	1027	1027	-	1027	
2.2	245	403	418		427	427	2904	729	810		-	1034	1110	975		
3.0	320	-	432	2909	507	508		-	820		-	1114				
3.4	400	-	450		520	521		-	835		-	1122				
4.8	440	-	508		521	524		812	905		1140	1125				
4.5	524	2928	-	515	2920	522		-	914		-	1205				
5.6	603	924	-	523	2920	521	2920	920	926	975	-	1212				
6.2	640	538	540		622	610		956	1015		1221	1240	2911			
6.5	656	-	544		614	620		-	1022		-	1248				
7.2	728	602	617		620	621		1033	1100		1257	125				
8.5	-	622	-		640	-		1110	-		126	-				
Togets Karakter		-			Percentage			-			-			-		
H. lill. helligd.		40.			45			60			45			45		

*) Togene 2920, 2928 og 2944

ligger ikke Søndage.

8.

Kuderslev -

Vejens.

9.

km fra km.		1341*) B.			1345 B.		
		km	kl.	xTag	km	kl.	xTag
	Kuderslev. (Kad.)	-	500		670		
5.6	Kammelsev. (Komm.)	1	520		620		
7.5	Hyding. (P.)	1	520		630		
11.9	Vejens. (P.)	545	-		645	-	1342
Togets Karakter		-			All. Tag		
H. lill. helligd. km i Turen.		25			25		

km fra km.		1349 B.			1353 B.			1355 B.			1357. B.		
		km	kl.	xTag	km	kl.	xTag	km	kl.	xTag	km	kl.	xTag
	-	806	1346		1120		1300		1420				
1	825	1	1140		1410		1450						
1	835	1	1120		1420		1450						
8.50	-	1350	1210		1440	-	1266	1020	-	1303			
All. Tag.		25			20			25			25		

*) Tag 1341 er ikke persanførende og ligger ikke løv- og helligdage

Vejens -

Kuderslev.

km fra km.		1342*) B.			1346 B.		
		km	kl.	xTag	km	kl.	xTag
	Vejens. (P.)	-	640	1345	-	670	
4.4	Hyding. (P.)	1	658		742		
6.3	Kammelsev. (Komm.)	1	708		752		
11.9	Kuderslev. (Kad.)	721	-		805	-	1349
Togets Karakter		-			All. Tag		
H. lill. helligd. km i Turen.		25			25		

km fra km.		1350 B.			1354 B.			1356 B.			1358 B.		
		km	kl.	xTag	km	kl.	xTag	km	kl.	xTag	km	kl.	xTag
	-	805	1349		1110		1500	1805	-	1645	1357.		
1	917	1	122		1512		1657						
1	927	1	132		1522		1657						
9.40	-	145	-		1525		1120	-					
All. Tag.		25			25			25			25		

*) Tag 1342 er ikke persanførende og ligger ikke løv- og helligdage.

10.

Hakensa - Rode-Loe

Table with columns for km per year, km, and various sub-columns. Rows include Hakensa (Kv), Rode (Kv), and Rode-Loe (Kv).

Rode-Loe - Hakensa

Table with columns for km per year, km, and various sub-columns. Rows include Rode-Loe (Kv), Rode (Kv), and Hakensa (Kv).

Torsbal - Nørre-Smedeby

Table with columns for km per year, km, and various sub-columns. Rows include Torsbal (Kv), Nørre-Smedeby (Kv), and Nørre-Smedeby (Kv).

Nørre-Smedeby - Torsbal

Table with columns for km per year, km, and various sub-columns. Rows include Nørre-Smedeby (Kv), Torsbal (Kv), and Torsbal (Kv).

Gille - Vester-Søttrup

11.

Table with columns for km per year, km, and various sub-columns. Rows include Gille (Kv), Vester (Kv), Søttrup (Kv), and Søttrup (Kv).

Vester-Søttrup - Gille

Table with columns for km per year, km, and various sub-columns. Rows include Søttrup (Kv), Vester (Kv), Gille (Kv), and Gille (Kv).

12.

Sønderborg - Tander

Large table with multiple columns for km per year, km, and various sub-columns. Rows include Sønderborg (Kv), Tander (Kv), and various other locations.

13.

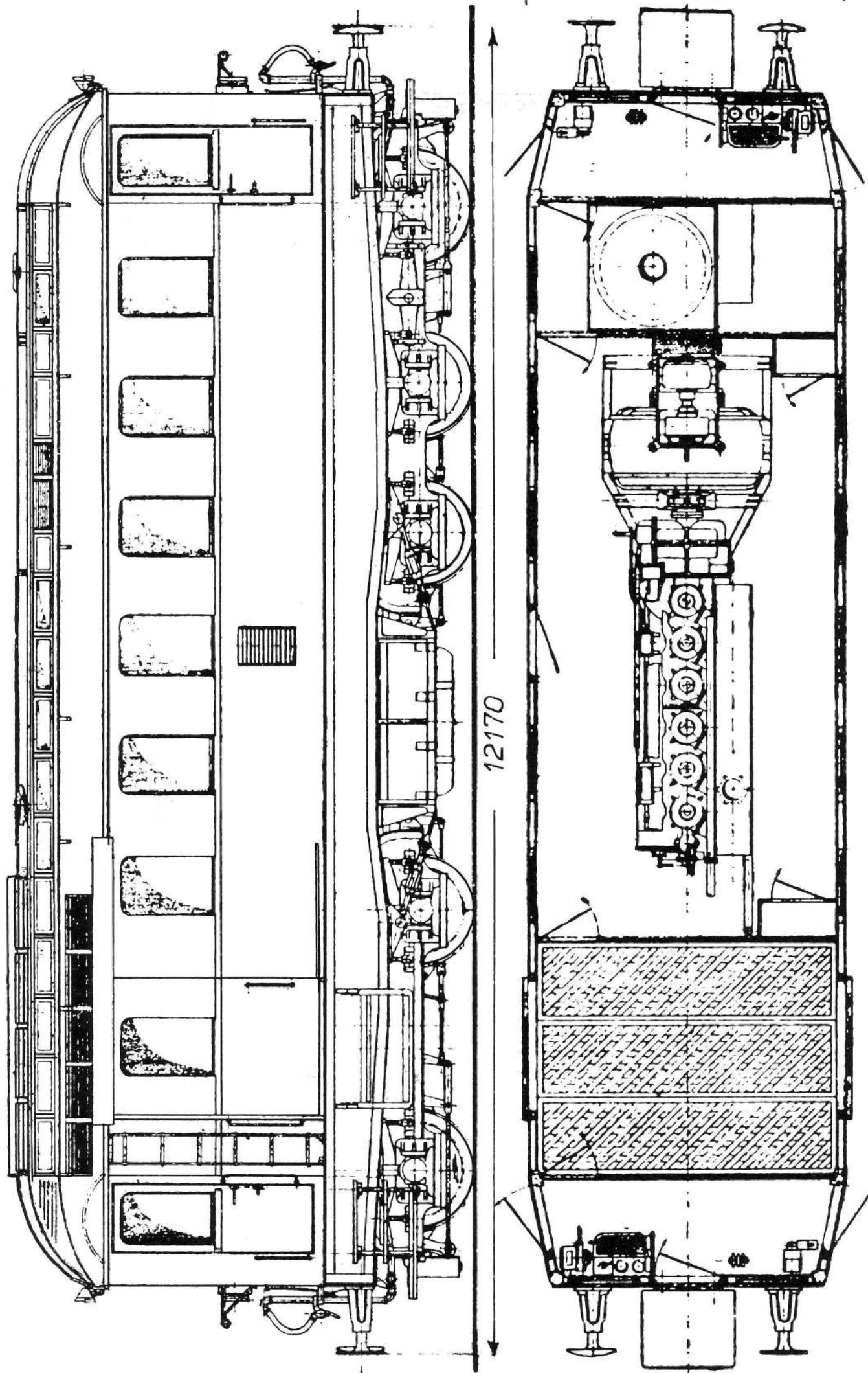
Tander - Sønderborg

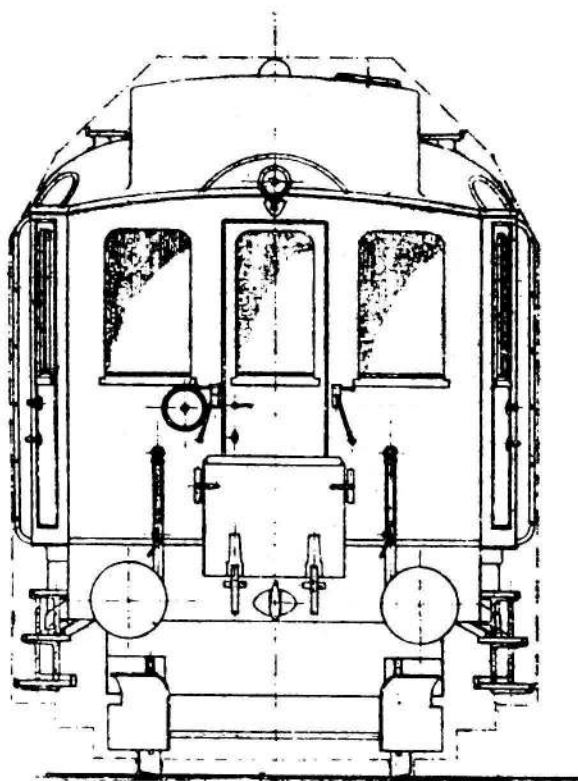
Large table with multiple columns for km per year, km, and various sub-columns. Rows include Sønderborg (Kv), Tander (Kv), and various other locations.

* By 1912 for ikke gennemførte og løber ikke hen- og tilbage.
*) Tegne 1910 og 1922 af andre persontegnere.

* By 1913 og ikke gennemførte og løber ikke hen- og tilbage.
*) Tegne 1909 og 1915 af andre persontegnere.

DSB Litra Mw 117 og 118.





450 H.P. Burmeister & Wain

Diesel-electric locomotive.

Drivhjul $D = 1054 \text{ mm}$

Løbehjul $D = 966 \text{ mm}$

Max. hast. 96 km/t

Vægt 20 t

Bygget 1929, udr. 1938

Småpluk

I et læserbrev i SP 1/78 blev den tidligere førte læserbrevsveksling kommenteret, og jeg kan da kun give Erik Olsen ret i hans betragtninger, men da der kun findes et fåtal skribenter, og det nok samtidig er lettere at beskrive en lille privatbane, da denne i sig selv har sin begrænsning, er årsagen til skævheden i stoffet at hente her.

Men jeg vil tage hatten af for de, der behandler de enkelte privatbaner med dertil hørende mange fotos og tegninger, især den i ovennævnte hefte omhandlede RGB/RGGJ, jeg håber man vil fortsætte med samme gode stof.

Jeg vil også bidrage med lidt billedmateriale, idet jeg mener, at der ikke findes offentliggjort denne

tegning af B&W diesel-elektriske lokomotiv DSB litra MW 117-118.

Endvidere vil jeg reklamere lidt for vor klub-forretning, JMJK-løsdele, hvortil der er indgået nye dele for spor 0-byggere. Rekvirer en prisliste.

J. Kropp Joensen,
Kjærslund 27,
8260 Viby J.

STRUER MUSEUM

har i dette efterår forskellige aktiviteter løbende i anledning af starten på en indsamling af erindringer fra ældre jernbanefolk.

Der har bl.a. den 13. november - i en længere foredragsrække - været et foredrag ved G. A. Wienecke om "Struer som jernbaneby", og der er en udstilling "Livet ved jernbanen" på museet,

Søndergade 23, 7600 Struer, der er åben i tiden 13. oktober til 30. december 1978 på lørdage og søndage kl. 13-17. Der vil også være lejlighed til at se udstillingen uden for de anførte åbningstider; aftale herom kan træffes på telefon: (07) 85 11 08.

Desuden udsender museet en spørgeliste, beregnet på at ældre jernbanefolk nedfælder deres erindringer om livet ved jernbanen, såvel i den daglige rutine som under særlige forhold, om materiellet, om toggang, om faste anlæg m.v. Spørgelisten kan rekvireres ved henvendelse til museet.

Et prisværdigt initiativ.

Holtrup

JS/DMJK TEGNINGSKATALOG

16 sider, A 4. Gratis ved henvendelse til:

Jernbanehistorisk Selskab
Tegningsarkivet,
Nørrebro Station,
2200 København N.

(Evt. pr. telefon til tegningsarkivaren Erik Olsen: 01 - 35 56 08).

Kataloget er en åjourføring af det gamle katalog fra 1972 og indeholder foruden tegningerne fra det gamle katalog også alle nye tegninger, udkommet siden 1972.

På grund af stigende udgifter til papir, fremstilling af kalk og - naturligvis - et nyt katalog, er det nødvendigt at forhøje prisen på tegningerne med ca. 33%. Der er dog sket justeringer, så ikke alle tegninger stiger.

Erik Olsen

ANNONCEANNONCEANNONCEANN

KØBES: Tenschodo SB-damploko i skala H0 samt loko og vogne af fabrikat Edward Exley i skala 0.

Tomas Lindmark,
box 239,
S 182 52 Djursholm 2,
SVERIGE

ANNONCEANNONCEANNONCEANN

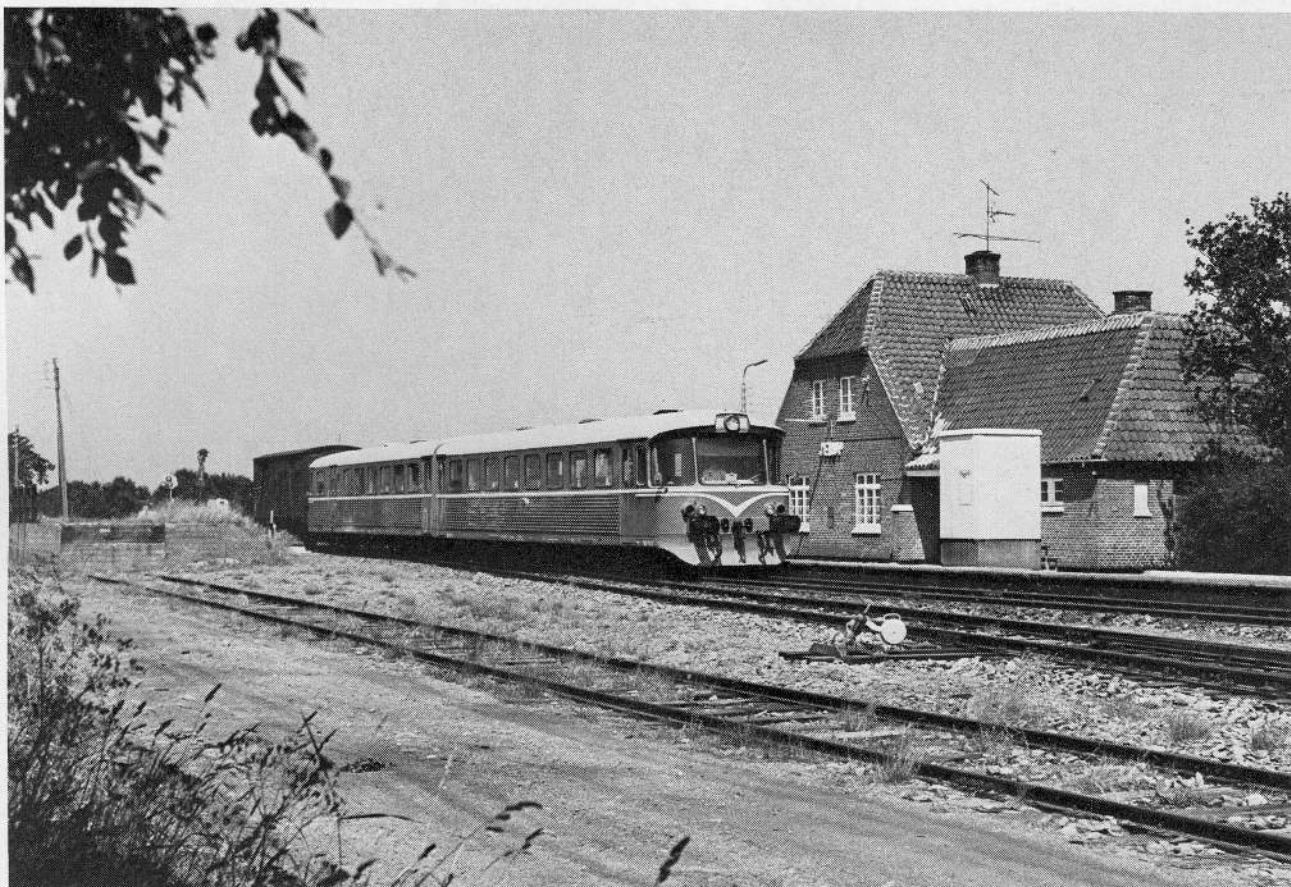
BILLEDGALLERIET

Billeder til Billedgalleriet modtages gerne. Sendes til redaktionen.



Herover: På HBS nær Ørnsø, 2/10 1966. Foto: JG.
Herunder: GDS, Saltrup, april 1971. Foto: Asger Christiansen.





Herover: SB Ym og Ys i Jerup. Foto: Asger Christiansen.

Herunder: Mr 4012 og 4011 i P 551 ved Elmelund, 20/7 1978. Foto Claus Volden.





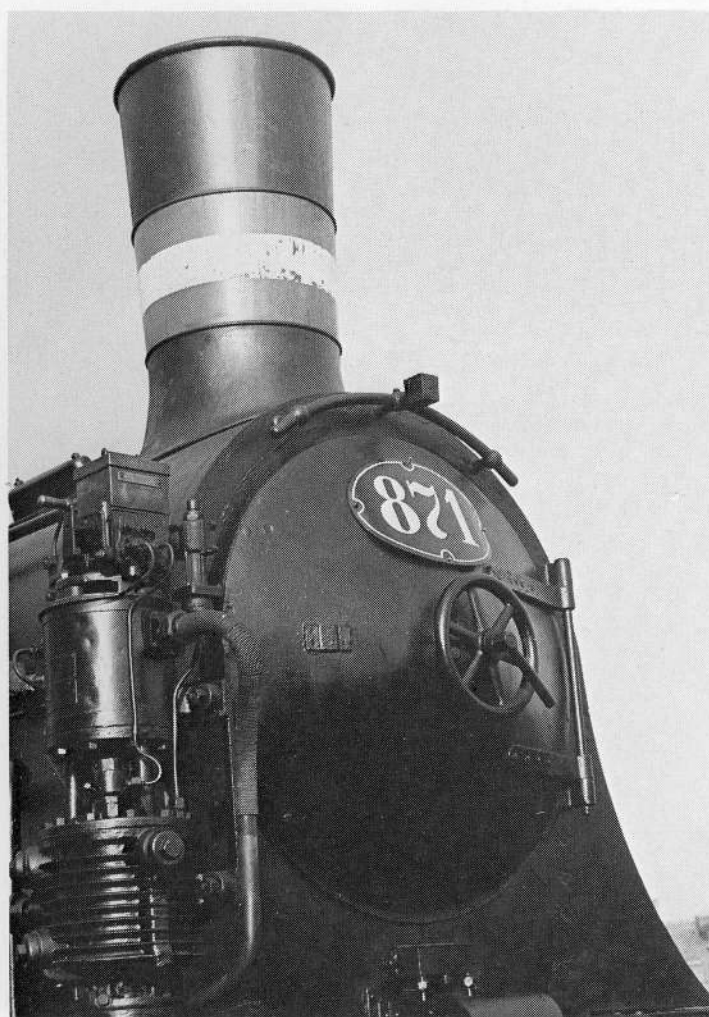
Herover: Tog 3134 på Skovbrynet 15/6 1977. Foto: Mikael Christensen.

Herunder: Mo 1954 og Mr 4008 i Odense, 20/7 1978. Foto: Claus Volden.





Herover: LNJ Ym 20 i Ravnholm, 19/2 1978. Foto: Berit Hansen.
Herunder: D 871 på Århus Ø. Foto: Asger Christiansen.

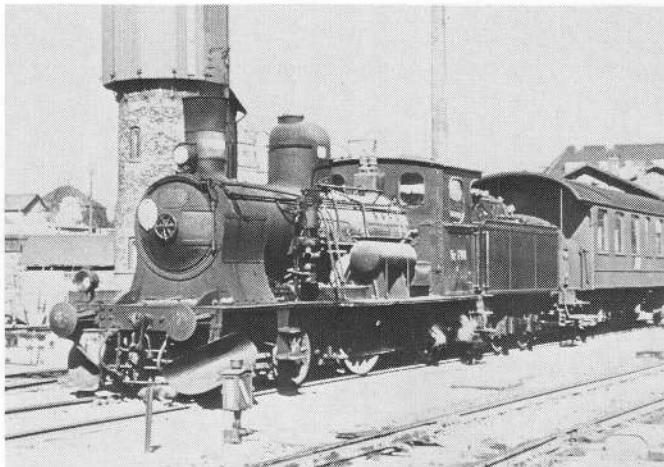




HHJ, Odder, remiseområde, 1977
Foto: Hans Andersen.



AB 1 ved Amagerbro, 1977
Foto: Hans Andersen.



C 708 i Slagelse, forår 1958
Foto: Bent Lauritsen.



S 729 ved Dybbølsbro, 1956
Foto: Bent Lauritsen.



Fra Brande-Silkeborg strækningen, set mod
nord fra Christianshede, 1976
Foto: Mogens Duus

ØSJS

tegninger 1

Nu foreligger atter et spændende tegningshæfte fra JMJK's forlag!!!
Hæftet indeholder tegninger af Den Østsjællandske Jernbanes trækraft og personvogne gennem 100 år.

Der er mange perler imellem, bl.a. adskillige ikke tidligere offentliggjorte tegninger fra fabriken Scandias arkiv.

Tegningerne er overvejende i skala 1:45.

Hæftet udgives af Jydsk Modeljernbane Klub og kan erhverves ved at indsætte kr. 40 på giro 1 30 85 72, JMJK, Nørre Alle 79, 8000 Århus C.

Skynd dig at bestille nu..... oplaget er begrænset!!!!

Hæfte 2 med godsvogns- og stationstegninger påregnes udsendt ultimo 1978

Disse linier, som er de sidste i årgangen, skrives den 22. oktober 1978, på et tidspunkt, hvor hele det øvrige blad er opsat og færdigt til reproduktion. Det viser sig så, at der mangler nogle få linier, og disse skal jo bruges til noget - og helst - fornuftigt, hvorfor jeg løber manuskriptet igennem.

Det er jo kedeligt, at jeg må til at dele artiklen om ETJ, men tro mig, trods delingen synes jeg, at der kom for få billeder med! Vi har nemlig mange flere velegnede som måtte udskydes.

Iøvrigt kunne det interessere mig at få oplyst læsernes reaktion på den opstillingsform og den mærkning, vi har valgt til denne artikel i serien: Nedlagte.

Til slut: Nyboder Hobby meddeler at man udgiver Dampkalenderen påny. Denne gang tager man to år på én gang, nemlig

DAMPKALENDEREN 1979 og

DAMPKALENDEREN 1980.

De koster kr. 18,50 pr. stk. eller kr. 37,- for begge. Sendes portofrit mod betaling på giro eller check. Giro nr. 1 05 49 02, adresse: Kronprinsessegade 51, 1306 København K.

Holtrup

P. THOMASSEN

EMMASVEJ 2, 1. th. - 2820 GENTOFTE

GIRO 3067394

Priserne er inkl. 20% moms
Porto ekstra

Som den anden i serien: Sønderjyske statsbanestrækninger foreligger nu

Broager Banen

V. Sottrup-Skelde strækningen, der dødsdømtes samtidigt med Tørsbøl-Padborg banen, er ikke helt så »glemte« som denne. Det var umuligt for Broagerbanen at konkurrere med landevejstrafikken og dampskibsfarten på Flensborg Fjord, og banen blev nedlagt efter kun 12 års dansk drift, selv om DSB gjorde meget for at forbedre køreplanen. 56 sider, ca. 40 illustrationer. - 33 kr., forsendelse 2 kr.

En anden nyhed:

H. H. A. Rambusch: EN GAMMEL JERNBANEMANDS ERINDRINGER 1854-1882. Optræk af bogen fra 1916 med 29 sider tillæg omfattende en biografisk skitse af Rambusch samt bemærkninger og tilføjelser af Jens Koefoed og P. Thomassen. Indb. kr. 92,00.

Endvidere kan følgende leveres, så længe oplag haves:

Lollandsbanen 1874-1974, (B. Wilcke og P.T. 1974) 272 s., ca. 160 ill. ...	92,00
Tisvildebanen 1924-1974 (1974) 39 s., 34 ill.	20,00
Hirtshalsbanen gennem 50 år, 1925-1975 (1975) 109 s., 94 ill.	56,00
Sorø-Vedde Banen (1976) 80 s., 54 ill.	41,00
Midtbanen (1977) 143 s., 120 ill.	86,00
Tørsbøl-Padborg Banen (1977) 54 s., 40 ill.	33,00
Odense-Svendborg Banen 1876-1976 (Lars Viinholt-Nielsen 1976), 278 s., 102 ill.	68,00
William Bay: Danmarks Damplokomotiver (1977), 339 s., gennemill.	400,00

Udgivet af Historisk-topografisk Selskab for Søllerød Kommune:

Kystbanen 1897-1972 (1972), 311 s., ca. 180 ill.	udsolgt
Bådarten på Furesøen og tilstodende vande (Fr. Frederichsen og P.T.) (1972), 97 s., 62 ill.	udsolgt
Søllerød Kommune - på postkort (1973) 13 s., ill.	15,00
Lundtoftebanen (1974), 28 s., 16 ill.	15,00
Nærumbanen gennem 75 år, 1900-1975 (1975), 232 s., 166 ill.	86,00
Nordbanen: 1. bind forventes udgivet 1979	

JERNBANEMATERIEL 2	kr. 35,00
<i>Danske godsvogne med bundflade 16,3 m² - akselafstand 3,66 m - ældste typer.</i>	
PRIVATBANEMATERIEL 1	kr. 15,00
DANSK JERNBANEKALENDER 1977 - nu kun	kr. 10,-
DANSK JERNBANEKALENDER 1978	kr. 25,-

KURLANDS FORLAG

Viggo Barfods Allé 20 - 2750 Ballerup - Giro 417 20 78.

Bøgerne kan også købes i Dansk Jernbane Klubs salgsafdeling, Holmevej 8, 4370 Tølløse. Giro 317 91 76.

OPRYDNINGSSALG

SIGNALPOSTENs forlag ændrer salgsbetingelser fra 1/9 1978:

Priserne på publikationerne nedsættes til:

DAMPTRÆKKRAFT i model	1100 gr.	kr. 95,00
DSB OLD-TIMERE i model	1100 gr.	kr. 50,00
ROMANTIK i røg og damp	400 gr.	kr. 30,00
Fotohefte 1, FFJ	125 gr.	kr. 10,00
Fotohefte 2, AHJ og AHB	125 gr.	kr. 10,00
Fotohefte 3, TFJ	175 gr.	kr. 18,00
Fotohefte 4, NKJ	125 gr.	kr. 12,00
og så kommer toget, Trine	150 gr.	kr. 14,00
DSBs S-TOG	150 gr.	kr. 14,00

Ved bestilling skal tillægges betaling for porto efter følgende skala: Samlet vægt indtil 500 gr.: Kr. 3,00, mellem 500 og 1000 gr.: Kr. 4,00, mellem 1 og 5 kg: Kr. 9,00 og over 5 kg: Kr. 14,00.

Indbetal beløbet på postgiro 6 49 47 22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj og anfør de ønskede titler på kupon til modtager.

ANNONCEANNONCEANNONCEANN

Sælges: H0 Fleischamnn.
Meget velholdt.

Håndsporskifter, 2 højre, 6 venstre - pr. stk. 18,-.
El-sporskifter, 1 venstre, 2 højre, pr. stk. 32,-.
Engländer, 1 stk. håndbetjent, kr. 37,-. 3 stk. el-betjent, kr. 48,-/stk.
1 stk. alm. krydsspor, kr. 18,-.
3 stk. el-afkobler (alle magneter ubrugte), pr. stk. 12,-.

F. Stenderup MATAS
Østerbrogade 109, 2100 Ø.
(hverdage kl. 10-16)
Tlf. 01-20 90 26.

ANNONCEANNONCEANNONCEANN

INDHOLD 14. årg.

BILLEDGALLERIET	4/174
DAMPLOKO, anvendelse, LJ	3/95
DE GODE GAMLE DAGE 1/42, 2/88, 3/119, 4/159	
JERNBANESTATIONER Landstationer	1/44
Bystationer, mellem-	2/74
Bystationer, ende-	3/112
KLUBNYT 2/90, 3/126	
LITTERATUR 1/41, 2/90, 3/132, 4/161	
LÆSERBREVE 1/47, 3/130, 4/173	
MOTORMATERIELLET, MA og MC	2/55

NEDLAGTE BANER

RGJ	1/3
ETJ, 1. del	4/135

NYT FRA REDAKTIONEN, alle omslag 2

SUPPLERINGER OG RETTELSE	4/163
--------------------------	-------

SMÅPLUK 3/129, 4/173

SPORPLANER	3/122
------------	-------

VI BYGGER

Flere frembringelser	1/50
En Hf-vogn	2/84
MFVJ M 4	3/98
Bygninger på modeljernbanen	3/115
Ombygning af industrimateriel	3/124

ØVRIGE ARTIKLER

Korsørbanen	1/39
Dresden pionerbane	2/77
Masnedsund, station og havn	3/102
Uheldet ved Roskildevøj	3/109
SHS museumsåbning	3/128
Omkring genforeningen 1920	4/166