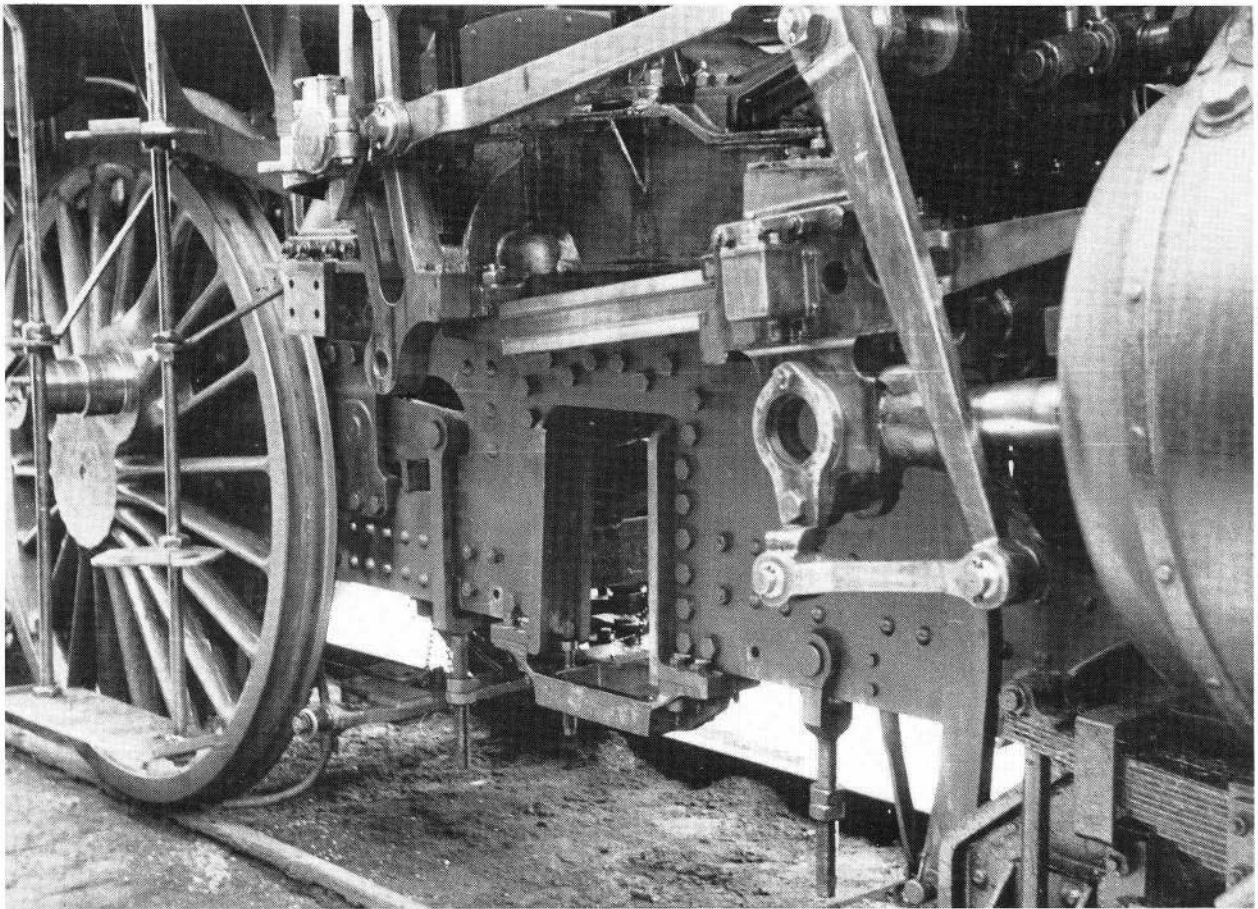
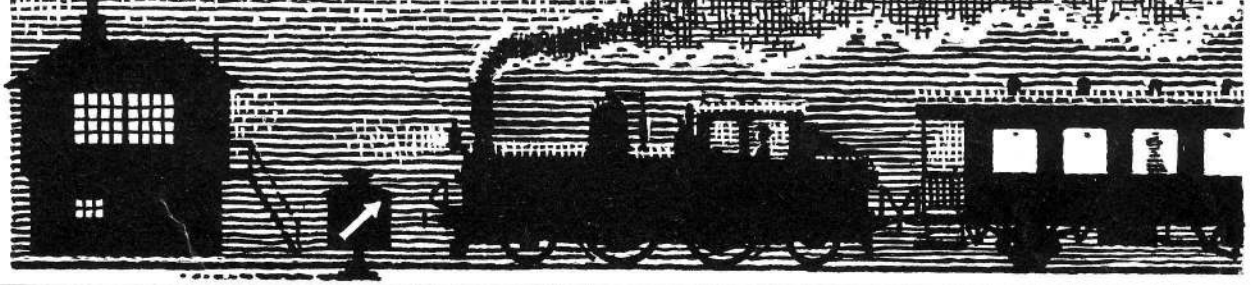


# SIGNALPOSTEN



**18**

årgang

**1982**

dec., nr.

**4**

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

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

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

#### REDAKTION:

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

#### REPRODUKTION:

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

#### TRYK & BOGBINDING:

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

#### ANNONCEKSPEDITION:

Morten Hansted  
Bistrupgårdsvej 21, 2860 Birkerød.  
Tlf. 02 - 81 24 26

18. ÅRGANG - NUMMER 4

DECEMBER 1982

#### INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, HOJ ...	143
ADAMs hjørne, litra F .	159
Byggesæt til HTJ S 44..	166
Postkort efter mit hjerte	171
Litteratur .....	180
De gode gamle dage ...	181
Billedgalleri .....	184

Forsidebilledet: En nydelig akselport - på litra E 990, sidst i 50'erne.  
Foto: ADAM

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

PRIS: 18. årgang 1982:  
Kr. 90,- incl. 22% moms.

#### KÆRE LÆSER!

Min allerførste pligt i dette nummer, er at fortælle, at det er sidste nummer i 18. årgang, og at De derfor, for at få part i 19. årgangs glæder, må indløse det girokort, der meget gerne skulle være vedlagt dette nummer.

Kortet lyder på "kun" kr. 96,- og jeg skal straks medgive, at det efterhånden er et betragteligt beløb, jeg så ublu kræver for vort lille blad.

Desværre er jeg ikke i stand til at sænke prisen, for beløbet dækker kun lige udgifterne, og så har jeg endda medtaget en forventet indtægt på annoncer - en indtægt, som er meget usikker, tidens krise taget i betragtning.

Skulle vore indtægter - af hvad art de end monne være - blive større, ja, så kommer der flere sider i bladet; men den gramfonplade kender alle vore mange trofaste abonnenter jo allerede, så den spilles også kun for de helt nye!

En anden gammel plade er denne: De giver os karakter på følgende måde: Lynhurtig fornyelse af abonnementet = UG, hurtig fornyelse = MG, senere fornyelse er ikke så godt!

For jeg gik i gang med de afsluttende manøvrer forud for dette nummer, var jeg meget tvivlende på, om jeg overhovedet havde stof nok, notabene varieret stof. Nu, hvor bladet er færdigopsat, og hvor kun disse linier skal skrives, ser jeg, at det atter en gang lykkes at komponere et nummer, som jeg er nogenlunde tilfreds med - og jeg kan ovenikøbet i store træk skimte, hvorledes næste nummer (19/1) skal bygges op.

## Nyt Fra Redaktionen

Jeg kan da fortælle, at de faste artikelsier fortsætter, nedlagte baner, ADAMs hjørne, de gode gamle dage (som i parentes bemærket har givet mange positive reaktioner). Vi bygger bliver heller ikke glemt, jeg har mange fotos til billedgalleriet, og der haves en hel del petistof, som også skal have plads i de kommende numre.

Fra forlaget skal jeg berette, at nu er det definitivt ved at være slut med DSB-Old-timere i model. Jeg har kun seks stk. tilbage, så hvis man ønsker at have denne bog i sin samling, ja, så er det nu!

De øvrige publikationer er der ikke sket det store med i årets løb. Man kan godt mærke, at krisen kradser, og derfor tør jeg heller ikke at tænke på nogen nyudgivelse foreløbig.

Nå, jeg må hellere holde inde med skydningen nu, for jeg har ikke mere relevant at berette. Husk nu venligst at forny Deres abonnement meget snart. Skulle De ikke ønske at fortsætte, så beder jeg om, at man ofrer et par linier til redaktionen, der så kan spare en eventuel rykker!

Før jeg slutter skal jeg også huske at ønske alle læsere

EN RIGTIG GLÆDELIG JUL  
OG ET GODT NYTÅR!

Og så på genhør i 19/1 som forventelig udsendes sidst i februar måned 1983.

Holtrup

# Nedlagte Baner

## HORSENS-ODDER JERNBANE

### HOJ - LINIEBESKRIVELSE

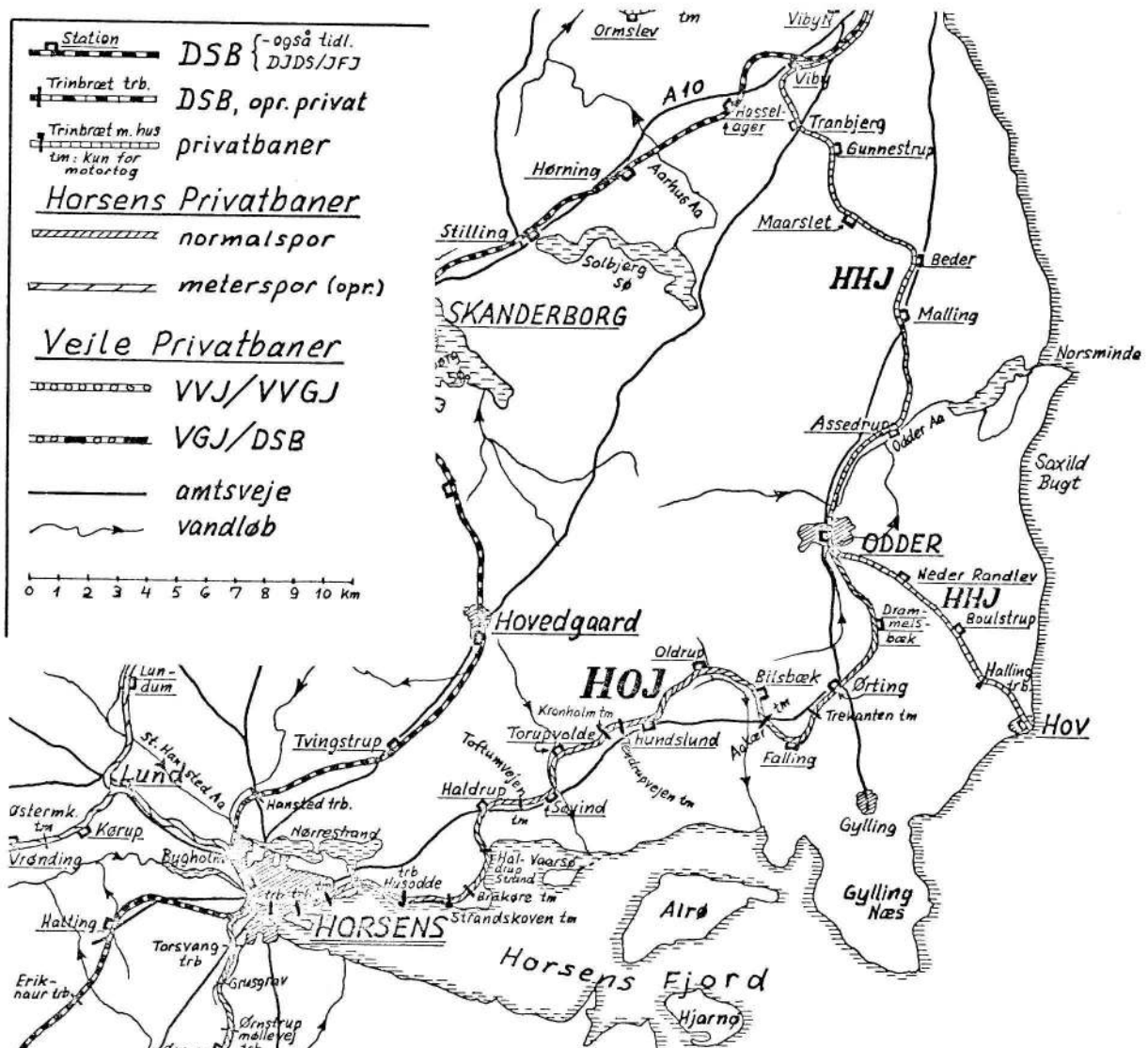
Mens HBS og HV udgik fra den vestlige side af Horsens station, udgik HJJ og den anden grund var det på et ret sent tidspunkt, faktisk i banens sidste leveår, at jeg kørte den 34 km lange tur fra Horsens til Odder. Forøvrigt var det først fra 1929, at denne strækning blev nøjagtig 34 km lang. Indtil dette år havde den været 400 meter kortere, men da man flyttede eller rettere byggede den nye statsbanestation i Horsens, flyttede HOJ med, hvilket havde til følge, at banen blev 400 meter længere. I modsætning

til privatbanerne på den vestlige side havde begge baner på den østlige altid været normalsporede, hvilket igen havde haft til følge, at udskiftningen af materiel var gået noget langsommere end på de to vestlige baner.

Det var ikke noget overvældende antal tog man kunne vælge imellem, når man ville køre med HOJ. På hverdage var der fire togpar, mens der på søndage var seks. Om fredagen kørte der dog et ekstra togpar hen på aftenen. De øvrige forbindelser fra Horsens til Odder og omvendt blev kørt af banens rutebiler, ialt seks dobbeltture. Det var imidlertid ikke en rutebiltur, jeg ønskede, så derfor valgte jeg tog 21 med afgang fra Horsens kl. 12.00. Hvis jeg havde håbet på at komme til

angelvogn, blev det imidlertid en skuffet forhåbning, for på perronen holdt en af de sædvanlige skinnebusser, SM 411, og ventede på afgang.

Som sædvanligt, når jeg skulle på en sådan tur, mødte jeg tidligt op; hensigten var, også som sædvanlig, at overtale føreren til at lade mig sidde oppe i førerrummet, hvilket også denne gang lykkedes. Præcis klokken tolv tændtes det grønne afgangssignal og et øjeblik efter var tog 21 på vej. Vi kørte tilsyneladende på en dobbeltsporet bane og endda på venstre spor, men det var kun tilsyneladende, for det højre spor i kørselsretningen var havnesporet. Vores tog er på rette vej på privatbanens eget spor. Lige efter afgang svinger vi mod venstre og fra sydlig retning kører vi mod øst. I det



hele taget er der ret mange kurver og sving på det første stykke vej ned mod havnestationen. Vi har dog ikke kørt mange hundrede meter før vi når det første trinbræt, eller som banen kalder det: stoppested, nemlig Sønderbrogade. Det består af en grusbelagt perron uden venteskur. Det er nu rigtigere at sige, at det består af to perroner, en på hver side af Sønderbrogade, beregnet for tog henholdsvis fra Horsens for gaden, og den anden for tog fra Odder således at togene, hvis der er rejsende at optage eller afsætte, stopper før den ret befærdede vej. Den eneste forskel på de to perroner er, at der på den beregnet for tog fra Horsens er opstillet en bæk. Man er ellers vant til, at der altid vokser græs i større eller mindre mængder på eller ved et trinbræt. Ved Sønderbrogade kan man ikke få øje på så meget som et eneste græsstrå!

Det første stykke af turen er foregået i et meget adstadigt tempo, hvilket både på grund af banens forløb og børn, der leger eller hvad de nu gør - et par af dem smuttede med sand dødsforagt over skinnerne lige foran skinnebusen - så de 20 km/h, toget må køre ifølge tjenestekøreplanens indledende bemærkninger, er alt rigeligt.

Efter at have taget et par passagerer op, fortsætter vi i samme rolige tempo, passerer Sønderbrogade og går ind i en ret kort venstrebue, der fører os i den rigtige retning mod nord, og vi nærmer os næste holdested, Horsens havn, km 1,8. Oprindeligt talte banen om, at der både var en personstation og en godsstation på havnen. Når jeg skriver oprindeligt får man måske den opfattelse, at det på det nærmeste er noget, der hører fortiden til, altså i banens barndom. Dette er nu ikke tilfældet. I driftsåret 1949/50 finder man en post på regnskabet - godt 40.000 kr. - der omhandler sporarbejder på statsbanestationen i anledning af fuld optagelse, og i det efterfølgende driftsår nævnes godsstationen på Horsens havn ikke mere; den man på banen i en årrække før optagelsen benævner: En særlig godsstation. Optagelsen vil sige, at banens godsekspektion nu foregår fra statsbanestationen i lighed med de øvrige privatbaner i Horsens. Men lige til banen lukker kalder man trinbrættet "Horsens Havn" for en personstation ved Horsens havn.

Trinbrættet ligger i en kurve og består af en grusbelagt



Horsens, HOJ-skinnebus er klar til afgang, 8/65



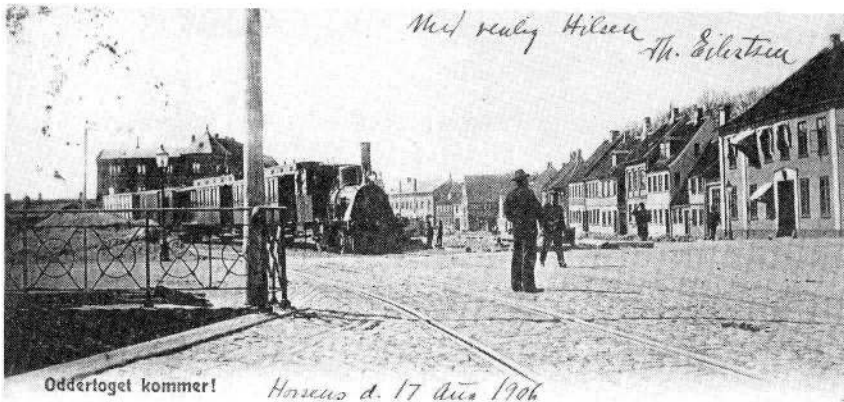
Horsens, udkørslen mod Odder og havn, 8/65



HOJ, Sønderbrogade, perron for tog mod Odder, 8/65



HØJ, Sønderbrogade, perron for tog mod Horsens, 9/65



HØJ, toget i havnen, postkort 1906



HØJ, parti fra havnen, gl. postkort

i "gamle dage" kom fra Odder stoppede man selvfølgelig her, men af hensyn til de rejsende, der skulle videre med statsbanen eller de andre privatbaner, fortsatte toget videre op til Horsens station, afsatte de rejsende og aflæssede eventuelt gods, hvorefter man rullede tilbage til banens eget område ved havnen. Man var også så elskværdig, når man skulle den anden vej, først at sende toget op til "storebroders" station og hente de rejsende og det gods, der skulle videre mod Odder. Man lod altså ikke toget udgå fra havnestationen før man havde hentet eventuelle kunder hos DSB.

Af den fordums herlighed ved havnen var der kun få rester tilbage, bl.a. noget der lignede en remise med tilføjet værksted, men som nu husede en eller anden virksomhed. Gang på gang solgte man større og mindre arealer fra af det gamle baneterræn til forskellige virksomheder, der etablerede sig ved Horsens havn, og efterhånden forsvandt altså de fleste spor af banen her.

Det er en hel bybane vi kører med. Ikke mindre end tre holdesteder i selve byen. Det tredje, Linde Alle, når vi efter - stadig i østlig retning - at have passeret flere ret store industrivirksomheder. Af hensyn til pårørende, der ville besøge patienter på Horsens kommunehospital, oprettede man her et trinbræt eller som Horsens privatbaner kaldte den slags mindre holdepladser, "stoppested", der var midlertidigt oprettet, selv om de alle efterhånden - vist nok - blev ret så permanente.

Forøvrigt havde jeg nær glemt at nævne, at turen langs men havnen var lidt af et smertensbarn for HØJ. Igennem årene var det et utal af påkørsler og sammenstød, der fandt sted mellem tog og vejtrafik. Biler og cyklister, som ikke respekterede blinklysene ved overskæringer, og for den sags skyld også fodgængere var gang på gang impliceret i sammenstød, ikke alene ved vejskæringerne men også på den øvrige del af ruten i havnen, desværre af og til med dødelig udgang til følge. Der er vist ingen tvivl om, at mange karrosserireparatører i Horsens har fået kunder, hvis biler havde haft lidt for nær kontakt med toget, der som regel klarede sig med mindre skader.

Men tilbage til Linde Alle. Her er intet venteskur, ej heller en bänk man kan hvile sig på indtil toget kommer. I modsætning til de to andre trin-

perron med et overdækket halvåbent venteskur. Heller ikke her ses så meget som et græsstrå, men til gengæld står der en række træer bag venteskuret, hvilket liver en del op på foretagendet.

Her ved dette trinbræt lå der oprindelig en pakhuslignende bygning, i hvis ene ende banen havde kontorer, og hvor-

fra den daglige drift blev styret. Banens oprindelige areal på dette sted var ikke helt lille. Det var her banens endestation, med opstillingsspor, remiser, kulgård, værksted og så videre lå. Det sted man i sin tid lagde banegården på var opfyldt fjordbund, forøvrigt et område, som i folkemunde blev kaldt "Flasken". Når toget

brætter er der masser af græs på det, som skal forestille peronen. I alt det meget græs, der vokser frodigt og grønt kan kun anes svage spor efter gående. Dette kan kun udlægges på den måde, at trinbrættet ikke bliver overrendt af rejsende.

På turen hertil har vi flere gange kunnet kikke ud over Horsens fjord. Vejen vi kører langs med, hedder da også Strandpromenaden, og kan vel opfattes som en mini-udgave af Strandvejen i Københavns nordlige omegn. En af forskellene er den, at i København er der store, flotte herskabsvillaer, mens det i Horsens er mere almindelige parcelhuse, der ligger langs vejen. "Kun" skal ikke opfattes i nogen nedværdigende tone, for de haver, man ser undervejs, samt de huse, der er sat i dem, er både pæne og velholdte, men størrelsen er ret så forskellig i forhold til dem i København!

Kursen vi nu er inde på må vel betegnes som noget i retning af nordøst og sporet er fuldstændig ret. Vi nærmer os nu en vig af Horsens fjord og for at komme over her, har man lavet nogle ret store dæmninger over det sumpede terræn og forbundet dem med en bro. Det inderste af fjorden - vigen eller noret - hedder Nørrestrand, og det er forbundet med selve fjorden ved et smalt vandløb "Sundet". Hvis man ser sig lidt omkring fra banen, kan man i baggrunden se højdedragene med lystanlægget Karoline Amalielund inde i Horsens. Et af Horsensboer yndet og søgt anlæg med kønne planter og bede. Her er friluftscene med plads til 3000 tilskuere, men man har også fået plads til Horsens museums bygninger, restauration, diverse skulpturer og midt i det hele rager byens vandtårn op som en slags vartegn. - Ser vi mod syd ser vi skovene ved herregården Boller, samt de smukke partier langs kysten. Mod øst ligger en række øer store som små ude i Horsens fjord og bag Alrø ser vi over mod kysterne på Gyllingnæs. Mod nord ses kysterne ved Husodde og Strandskoven. Det er et typisk østjysk fjordlandskab vi ser her fra broen og den lange dæmning, der fører over Sundet.

Ikke så snart vi er kommet forbi broen svinger banen i sydøstlig retning og vi kører gennem et ret åbent og ikke særlig bakket landskab, men tydelig nok et meget frugtbart område. Efter en god km kørsel når vi Husodde trinbræt og fra broen og hertil har vi hele ti-



HØJ, parti fra havnen, postkort fra 1930-erne?



HØJ, Horsens havn, set mod Odder, 8/65



HØJ, Horsens havn, læskur, 8/65

den haft en dejlig udsigt over fjorden mod syd, vi har nemlig næsten kørt langs strandbredden det meste af tiden.

Husodde trinbræt ligger i km 5,2 og er det første af de ialt tre trinbrætter, der er anlagt i Vær sogn, hvor desuden også



HØJ, Linde alle, set mod Horsens, 8/65



HØJ, dæmning og bro ved Stensballe sund, gl. postkort



HØJ, på dæmningen ved broen ved Stensballe sund, 8/65

Haldrup station ligger. Sognet er ret kuperet, men Odderbanen har valgt det mindst bakkede og mest jævne terræn at føre sig frem på. For turister er sognet værd at besøge, her er interessante historiske ting at studere, men også med hensyn til naturen er det ulejligheden værd at stoppe lidt op. Lad os dog først se lidt nærmere på Husodde trinbræt.

Alene af den grund at trinbrættet er anført i tjenestekøreplanen sammen med egentlige stationer viser, at det ligger i en lidt højere klasse end trinbrætter normalt gør, og altså ikke er et af "stoppestederne". Husodde er også af noget større dimensioner end man normalt forventer af et trinbræt. Her er en ret bred grusbelagt perron, hvor ikke engang et græsstrå kan findes, så man holder stedet konstant i orden ser det ud til. I den ene ende af perronen er anbragt et venteskur, som man har malet i en rædselsfuld rød nuance á la gulerod. Det har form som et redskabsskur af den type på en 7-8 m<sup>2</sup>, man finder ved så mange sommerhuse rundt om i landet. Der er vindue i hver gavlen, så man kan holde øje med om toget nærmer sig. Vinduerne er ret små - så de er vel heller ikke nemme at ramme med sten eller andet kasteskyts. Netop sådant et skur uden opsyn har en næsten magnetisk tiltrækning på de mærkelige personer, der har en ubændig trang til at øve hærværk. Ud for skuret står det sædvanlige runde stoppeskilt, hvidt med rød bjælke og seks runde huller i kanten, fastgjort på en stump skinne og beregnet til selvbetjening af eventuelle rejsende, der vil med toget.

Et rektangulært hvidt skilt med røde bogstaver placeret baggest på perronen fortæller os, at vi er på Husodde trinbræt. Ud mod sporet er perronen afstivet med en cementkant. For enden af perronen nærmest Odder løber vejen, der er sikret med blinklys, fra Husodde - ikke trinbrættet, men selve odden - og op til Stensballe by. Her skærer denne vej landevejen fra Horsens til Odder, som banen forøvrigt flere gange møder på sin noget snoede vej mod Odder og vejen fortsætter til sognebyen Vær. Kært barn har mange navne; Vær har jeg set stavet både Være og Væhr. Hvis man som turist står af på Husodde trinbræt, kan man først tage ned til odden og betragte den kønne udsigt, der er ud over den brede Horsens fjord. Bagefter bør man tage op til Stensballegård. Det er en gammel

herregård, vi her kommer til, idet dens historie kan føres tilbage til midten af 1300-tallet. Så gamle er de nuværende bygninger dog ikke, idet de er opført omkring 1690 - af Frederik Krag. Stilen er barok og det er en trefløjet bygning med små sidefløje. Når jeg nævner Frederik Krag er årsagen den, at han var svigersøn til Griffenfeldt. Det er en meget interessant og køn bygning at se på, og den tilgrænsende park er heller ikke at kimse af. Ved parken er der store frugtplantager. Men det mest særprægede er vel de meget brede og lange alleer. Den længste er 1,2 km lang og fører op til nogle udsigtspunkter, hvorfra der er en betagende smuk udsigt ud over landet og fjorden.

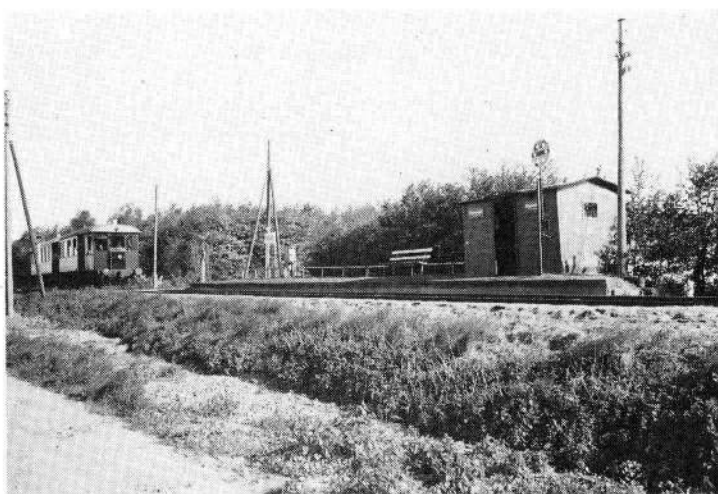
Selve Stensballe by huser ca. 400 indbyggere. Her er skole, forsamlingshus, kommunekontor, sportsplads og kro samt et par mindre industrier, hvoraf en virksomhed, der beskæftiger sig med frøavl, er temmelig stor. Ejendommeligt nok er her ingen banker og sparekasser, men det skulle ikke undre mig, at de er kommet til sidenhen. Jeg havde nær glemt at fortælle at for spøgelsesinteresserede er der også chancer, hvis man ved midnatstid frekventerer Stensballegård. En vis general med ikke mindre end fire efternavne - Krag-Juel-Vind-Arenfeldt, var ret originalt anlagt og foretog sig yderst mærkelige ting (han døde i 1855) skal, når midnatstimen er inde køre en tur omkring rosenbedet og op foran hovedbygningen i en karosse forspændt med fire hvide heste.

Vår kirke, der ligger ved en lille sø, har ikke præg af en gammel kirke stilmæssigt set. Den har gennemgået flere store ombygninger sidst i 1700-tallet, så den har et helt nyklassicistisk præg, men i virkeligheden stammer den fra omkring 1150. Den har et smukt inventar, men det er vel nok gravkapellet, der er indrettet i tårnrummet, der har den største interesse. Her står tre kister, hvoraf den ene gemmer Griffenfeldts jordiske rester. De to andre er henholdsvis hans datters og hans svigersøns, sidstnævnte var den ejer af Stensballegård, jeg før nævnte i forbindelse med gårdens ombygning.

Vår sogn ligger midt i et frodigt område, noget man hører omtale som "det jyske Amagerland". "Persillekræmmerne" bragte i gamle dage egnens grøntsager til købstæderne i nærheden, Århus, Horsens og Vejle. Men også egnens hørvavl var værdsat, og den havde



H0J, Husodde, set mod Horsens, 8/66



H0J, Husodde med DMJKs særtog, 5/65



H0J, Strandskoven, set mod Horsens, 8/65

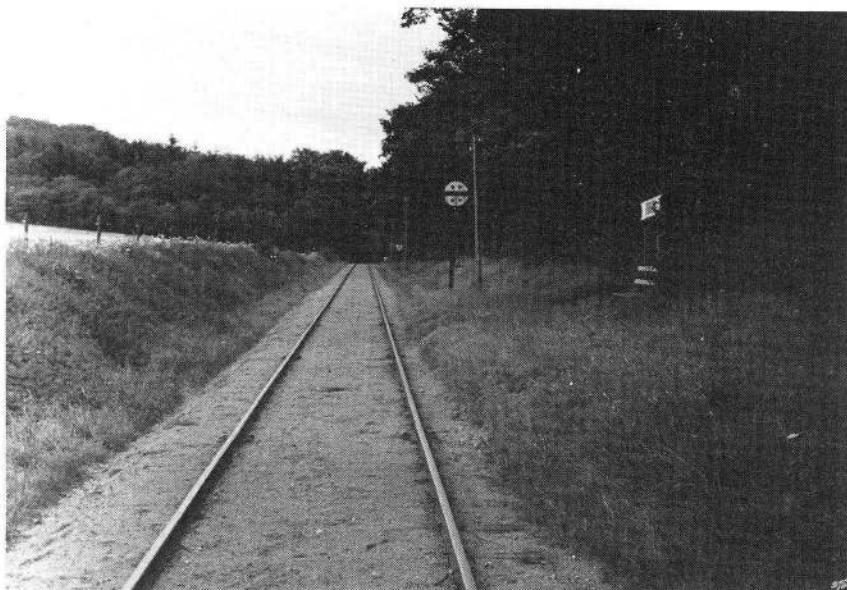
mange købere. Nu er der vist ingen, der dyrker hø mere, men ihvertfald er det stadig et yderst frugtbart østjysk område vi her møder. Men lad os vende tilbage til vor bane.

Fra Husodde trinbræt fortsætter banen i en næsten ret linie mod øst. På det første stykke langs ret åbne områder, men efter et par store bløde kurver kører vi ind i Elbæk

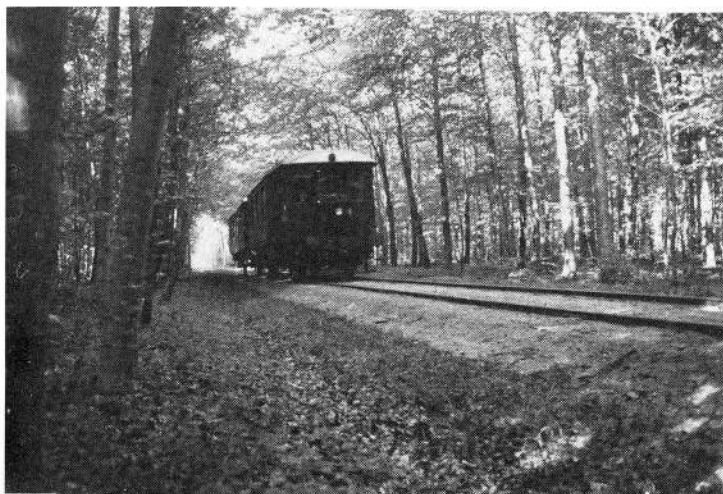




HOJ, Strandskoven, 8/65



HOJ, Strandskoven, set mod Odder, 8/65



HOJ, DMJK særtog i Brakør skov, 8/65

Strandskov. En ikke ret stor skov, men ganske køn. Ligesom ved Husodde er stedet et søgt område for turister fra Horsens, der er forøvrigt sommerrestaurant begge steder, hvilket jo i høj grad tyder på, at stederne er besøgt af naturhungrende mennesker, der også trænger til både vådt og tørt. Jeg kan da huske, at det for en del år siden var en yndet fornøjelse at sejle fra København til Klampenborg. På samme måde var det en ligeså yndet tur at sejle enten til Snaptun eller til Elbæk Strandskov for Horsensianerne og forøvrigt også for udenbys turister. Når det var godt vejr var især turen til Strandskoven den foretrukne, og på søndage var de fleste ture med de små fjorddampere helt udsolgte. Tiderne ændrer sig, sejlture er åbenbart ikke helt så populære mere. I dag sejler der ikke både til Klampenborg og ej heller de små fjorddampere fra Horsens sejler mere, så vidt jeg da ved.

Fidusen med at bringe folk til skov og strand fandt HOJ også ud af, og igennem mange år førte man en heftig kamp med dampskibsselskabet om kunderne. Ihvertfald var det synlige udslag fra banens side et trinbræt, for man ville også have del i turiststrømmen og dermed penge i kassen. Der skal ikke megen fantasi til at gætte, at dette holdested fik navnet Strandskoven. Om vinteren var der vel ikke så mange, der ville til strandskoven, så i mange år var trinbrættet kun åbent i sommertiden, men da man op mod vor tid vel blev lidt mere naturminded, kunne man i banens sidste år – vel omkring en halv snes år før den lukkede – også komme af og på i vintertiden, men det reddede jo ikke banen! Trinbrættet bestod af tre komponenter, et stoppesignal, en bänk og et stationsskilt for det kan vel ikke hedde trinbrætskilt? Der var selvfølgelig også en art perron, men da jeg så den, var den beklædt med højt græs og hvis ikke de tre komponenter jeg nævnte før, havde været der kunne man endda meget nemt overse, at her skulle være et trinbræt. Det kunne tyde på, at både bane og dampskib havde tabt spillet om kunderne og sejrherren var privatbilen og rutebilen. Der var ikke meget der tydede på, at stedet blev benyttet af jernbanens passagerer, og da bådene ikke sejlede mere, måtte de der ville til Elbæk strandskov enten gå, cykle eller benytte den hellige ko, bilen. Kampen var altså

endt med en helt anden sejrherre end man havde regnet med.

Lidt efter Strandskoven trinbræt er vi igen ude i åbent terræn, og snart efter svinger banen i en stor bue mod nord. Til højre kan man fra toget se Brakør skov, beliggende på et næs i Horsens fjord. Lidt længere fremme kommer et ret smukt skovparti til syne på venstre side. Skoven, som vi snart kører ind i, er beliggende på en række bakker, der kulminerer i udsigtspunkterne Krag's høj (73 m), Guldbjerg og Sneglebakken (62 m). Fra dem alle tre er der en ganske dejlig udsigt. Det er en ganske køn tur igennem skoven, hvor der dog nogle steder er noget moset, men fra toget er der i hvert fald noget at se på og nyde, og så risikerer man jo ikke at få våde fødder.

Her i dette område ligger det tredje trinbræt i Vær sogn, Haldrup Strand. Det er som trinbrætter er flest; lille og ikke særligt benyttet. Her er det sædvanlige stoppeskilt og en bæk, der virker ret primitiv og som vist ikke er beregnet for sværvægtede. Perronkanten er stærkt bevokset med græs, mens den øvrige smalle perron, hvis man da kan kalde den sådan, er dækket af løst grus. Det mest bemærkelsesværdige ved trinbrættet er venteskuret. Da vi er på vej op ad bakke i det

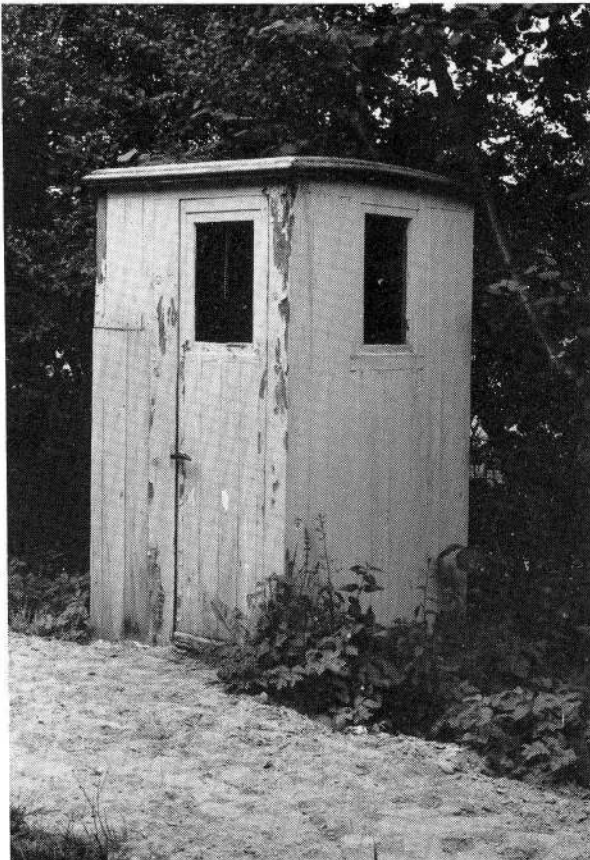


HØJ, Haldrup strand, set mod Horsens, 8/65

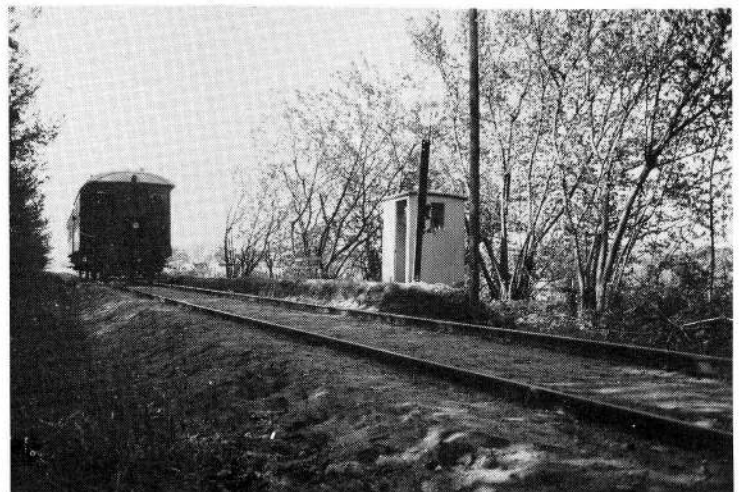
fjerne får øje på stedet, ser det ud som om, at det lille venteskur er bremsehuset fra en kasseret godsvogn. Men da vi kommer tættere på viser det sig ikke at være tilfældet. "Bygningen" ser mere ud som styrehuset på en fiskerbåd. Vi er jo ret tæt ved fjorden, så det skulle ikke undre mig spor, at banen for en billig pris har reddet sig styrehuset fra en tidligere kutter. Primitivt ser det nu ud. Maling er et ukendt begreb. Det lille skur trænger i allerhøjeste grad til en make

up. Underdelen ser også lidt rådden ud, men endnu kan man da stå i læ med tag over hovedet i tilfælde af regnvejr, hvis da toget ikke var utæt.

Efter at have passeret skoven i hvis udkant trinbrættet ligger, Kærskov hedder den forresten, svinger banen i en meget stor kurve i retningen nordvest og vi er igen ude på det åbne land. Lidt før Horsens-Odder landevej svinger vi igen ind på en mere nordlig kurs, skærer landevejen og ruller ind på Haldrup station i km 11,3. Banen vrider og snor sig gennem hele turen til Odder og er gang på gang i nærkontakt med før omtalte landevej, der til gengæld har et noget mere regelret forløb. Af den grund er turen med banen noget længere (34 km) end hvis man brugte landevejen (27 km). Da jeg foretog turen i 1966 var togene omkring 55 minutter om turen, men tro ikke at samme banes



HØJ, Haldrup strand, læskur, 8/65



HØJ, Haldrup strand, set mod Odder, 5/65



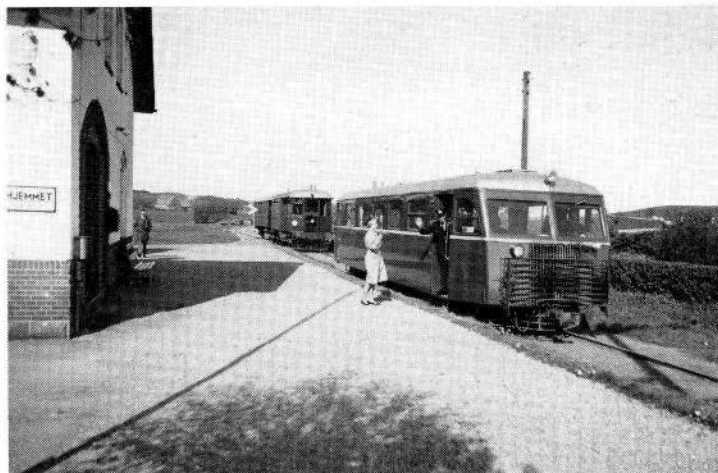
rutebiler klarede den på langt mindre tid. Bortset fra en delvis gennemkørende rutebil, brugte disse køretøjer i gennemsnit 57 min. Årsagen hertil var, at man ved at betjene et par af stationerne - man kørte ikke til trinbrætterne - måtte forlade den egentlige rute ad landevejen og så ad biveje køre ind til disse holdsteder, hvilket unægtelig tog nogen tid ekstra.

Vi er altså kommet til Haldrup. Lad os se lidt på stationen først. På nær en station, og her taler jeg om rigtige stationer og ikke om de holdsteder, der i køreplanen står opført som var de stationer, er det karakteristisk at sidesporet ligger efter stationsbygningen, set efter vor køreretning. Det er også tilfældet med Haldrup. Bygningsplaceringen er her tredelt. Først kommer pakhuset, derefter stationsbygningen og til sidst et udhus. Pakhusets længderetning er parallelt med banen og der er rampe, hvortil der kun er opkørsel fra den ene side - den nærmest ved stationsbygningen. Hvor rampen begynder er signalet placeret.

Det er af den sædvanlige privatbanetype med to arme på samme mast. For at vende tilbage til pakhuset kan det nævnes, at der kun er vindue i gavlene. Som de øvrige to bygninger på stationen er det hvidkalket, men det adskiller sig væsentligt fra de to andre ved, at der over de rundbuede vinduer er ikke-kalkede røde mursten, ligesom en række røde sten går fra side til side under vinduerne, hvilket gør stilen kønnere og lettere. Fundamentet er også rødt ligesom sternbrædderne ved taget er malet røde. Fælles for alle bygningerne er desuden tagbeklædningen, der består af skifer. Perronen er ret kort. Årsagen hertil er nok at hovedbygningen har gavlen ud mod perronen, hvilket også er tilfældet for udhuset. Indgangen til stationen fra perronen foregår gennem en stor buet portal, og først et stykke inde sidder selve døren. Konstruktionen gør, at ventende rejsende kan stå i læ under tag indtil toget kommer, hvis ventesalen skulle være lukket.

I banens sidste år var flere af stationerne lukkede i visse perioder om hverdagen og som regel lukket helt på søn- og helligdage. Det er nu tvivlsomt om det er dette arkitekten har haft i tankerne, da han tegnede bygningen, men som forholdene udartede sig, må det siges at have været en heldig tanke.

Bygningen var i to etager og førstesalen har huset sta-



H0J, Haldrup, togkrydsning, 5/65



H0J, Haldrup, DMJK særtog ankommer, 5/65

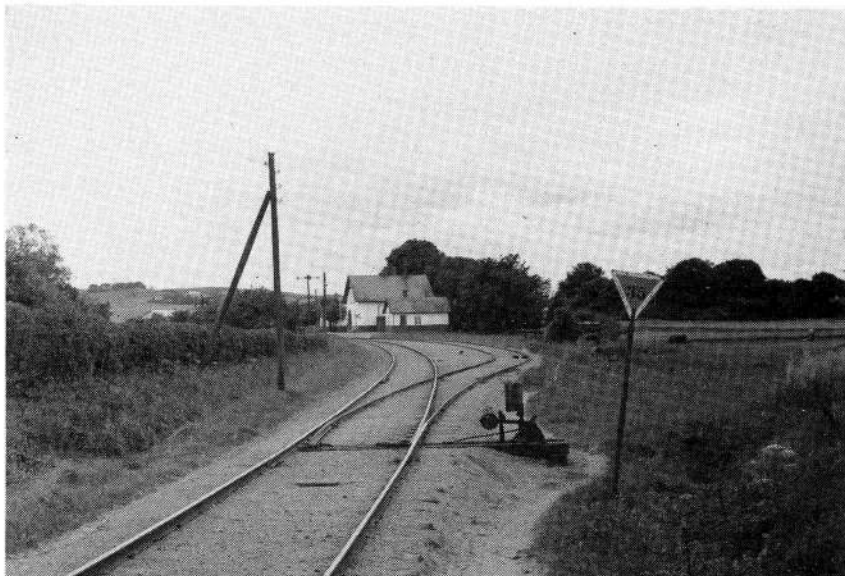


H0J, Haldrup, stationsbygning, perronside, 8/65

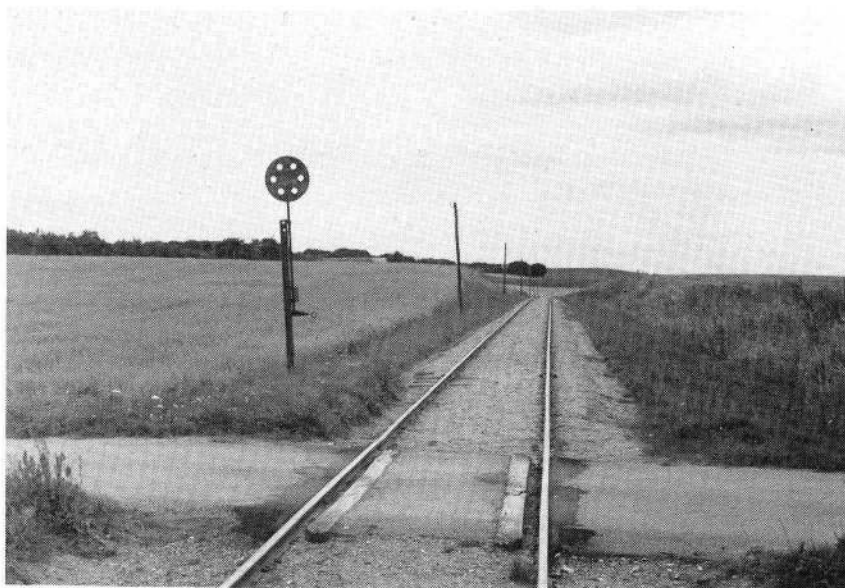
tionsforstanderens bolig. Der er ikke mindre end tre skorstenene på denne bygning, et umiskendeligt tegn på kakkelovnsfyring i hvert fald i tidligere tider. Også udhuset, der ligesom de to andre bygninger har skrå tagrejsning, har minsandten en

skorsten, som nok har haft vaskedleden til årsag.

Mellem pakhus og stationsbygning står nogle stynede træer, mens der imellem sidstnævnte bygning og udhuset er et plankeværk. Først efter dette kommer sidesporet med skifte i



HOJ, Haldrup, indgangssporskifte fra Odder, 8/65



HOJ, Toftumvejen, set mod Horsens, 8/65



HOJ, Toftumvejen, set mod Odder, 8/65

begge ender, og da stationen ligger i en lang kurve krummer sidesporet temmelig meget. Man har nu ved flere af de andre stationer haft samme forkærlighed for at lægge stationen i en kurve. Ved Haldrup bevirker det, at gennemkørselshastigheden kun er 35 km/h.

Selve byen ligger et lille stykke fra stationen, hvilket igen bevirker, at den på det nærmeste troner i ensom majestæt, omgivet af marker på alle sider. Jeg vil ikke påstå, at stedet virker særlig charmerende. Byen er heller ikke særlig spændende. Her bor ca. 250 mennesker, hvis fælles faste holdepunkter er forsamlingshuset og filialbiblioteket. Her er enkelte forretninger og nogle håndværkere har også fundet hus og hjem her. Vi kan roligt køre videre, her er ikke meget at se på.

Det er der forøvrigt heller ikke på turen videre frem. Hvis man er landmand kan man selvfølgelig glæde sig over de frugtbare og veldrevne marker, men store landskabelige skønheder er der faktisk ingen af. Efter en god km kørsel og efter en svag stigning, når vi på ny et trinbræt: Toftumvejen. Perroren er en lille græsklædt forhøjning godt et par meter lang og med det sædvanlige stoppeskilt fastgjort på en stump skinne. Skiltet har engang haft de sædvanlige hvide og røde farver. Det er stadig rødt - men nu af rust! Stadig samme frodige og næsten ikke kuperede terræn.

Efter kurven på Haldrup station følger vi en kurs, der efter solens stilling må være noget i retning af nordøst, hvilket ved et kik på kortet efter turen viser sig ikke at være helt forkert. Efter en lille kilometers yderligere kørsel når vi så Søvind station i km 13,5.

Kort efter at vi forlod Haldrup station forlod vi også Vær sogn og vi er nu ved ankomsten til Søvind station midt i sognet af samme navn. Stationen har været et godt aktiv for banen gennem årene. Dette kan man takke naturen for, idet der i en del af de bakker, der findes i sognet, er mergel. Dette naturprodukt har givet HOJ mange transporter, som især HV og HBS også har nydt godt af. En stor del af mergelen er netop transporteret til de vestlige områder i disse baners opland, hvor landmænd aftog den til jordforbedrende arbejder. Mergel er nemlig kalkholdig lerjord og ved at tilføre jorden dette produkt ændrer man jordens reaktionstal, således at den bliver formålstjenlig for de dyrkede

planter. Dette forhold benyttede man sig af i vid udstrækning på de sandede og magre jorder i bl.a. Midt- og Vestjylland.

Da der altså var så rigelige mængder af mergel omkring Søvind, var man i stand til at "eksportere" den til andre områder, hvor dette produkt var påkrævet. Da jeg kom til Søvind kunne man stadig se rester af de losseanlæg, der var opført på stationen. Når jeg skriver rester er årsagen den, at mergel ikke længere - ihvertfald ikke i særlig høj grad - bliver brugt mere. Derfor bortfaldt de mange og gode transporter fra Søvind og anlæggene blev selvfølgelig ikke brugt mere. Når tingene ikke bruges, varer det ikke længe før de forfalder, og ramper og de andre ting man brugte til omladningen af mergelen virkede temmelig forsømte. Højt græs havde bredt sig ud over de før så flittigt brugte anlæg.

Ligesom ved Haldrup station lå sidesporene først efter at man havde passeret station og perron. Her havde man byttet om på rækkefølgen af bygningerne, idet udhuset var første bygning (stadig i kørselsretningen mod Odder), dernæst kom hovedbygningen og til sidst pakhuset. Her var ingen af husene hvidkalkede, men alle af røde sten med tag af skifer med høj rejsning. Mellem udhus og station var stationsskiltet anbragt og lige ud for dette et lille stykke ude på perronen stod det dobbeltvingede signal. Også her lå udhus og stationsbygning med gavlen ud mod perronen, mens pakhuset lå med langsiden parallelt med sporet. Parallelt er nu så meget sagt, for sporet kurver temmelig meget gennem stationen men i hvert fald så parallelt som det under disse omstændigheder er muligt.

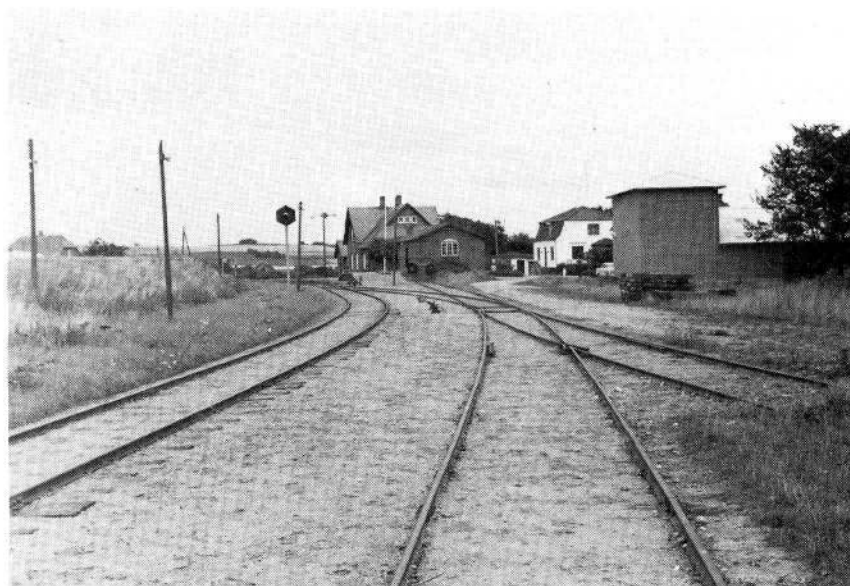
Jeg nævnte før, at der var et sidespor. Dette havde skifter i begge ender, men af hensyn til de ligeledes førømtalte mergeltransporter, der udgik fra stedet, havde man et stikspor fra sidesporet til jernbanevogne. Et andet skifte, der også udgik fra sidesporet førte et stikspor - ret kort - op til gavlen af pakhuset. For at hindre, at en jernbanevogn, som måske havde fået lidt for megen fart på i at køre ind i pakhusets gavl, havde man lavet en sporstopper, der bestod af en bunke grus eller jord. For at sikre bygningen yderligere havde man beklædt jordvolden med svære brædder ud mod sporsiden, og desuden havde man hængt et par gamle bildæk på det kriminelle sted,



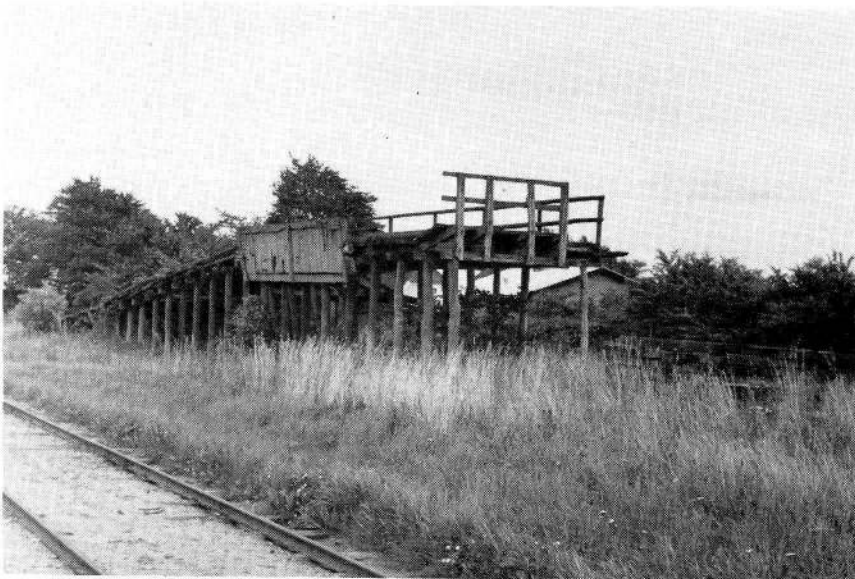
H0J, Søvind, set mod Horsens, 8/65



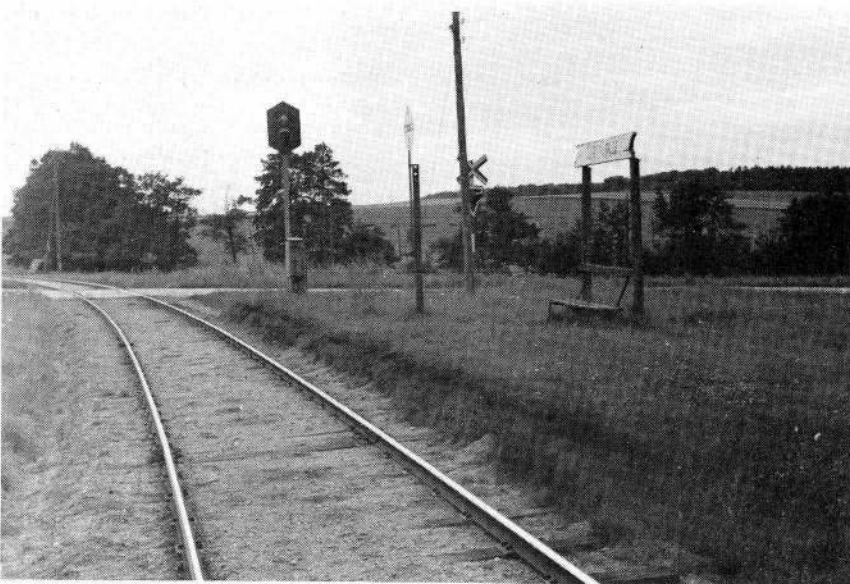
H0J, Søvind, stationsbygning, perronside, 8/65



H0J, Søvind, set mod Odder, 8/65



H0J, Søvind, gl. læsserampe, 8/65



H0J, Torupvolde, trinbrætperron set mod Horsens, 8/65



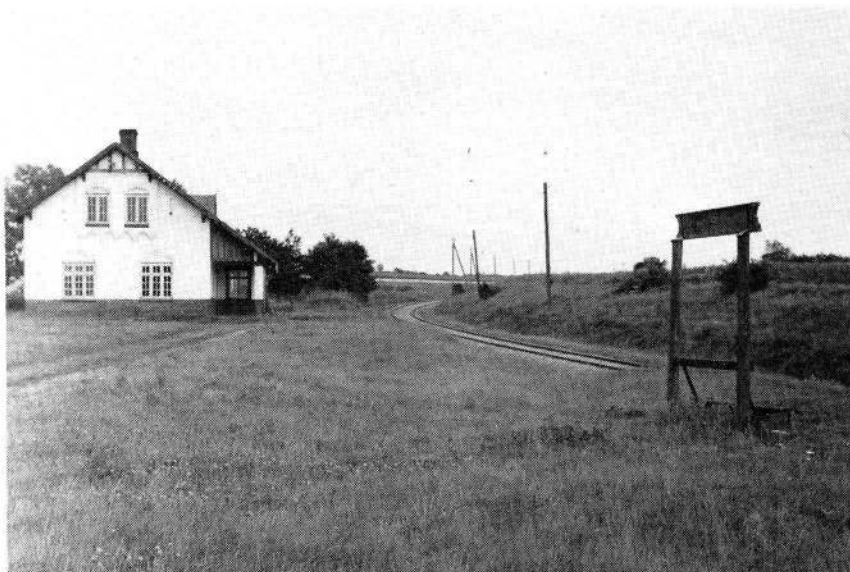
H0J, Torupvolde, gl. stationsbygning, set mod Odder, 8/65

hvor pufferne ville ramme. En lidt primitiv, men uden tvivl effektiv sporstopper.

Søvind by er ikke særlig stor med kun godt 300 indbyggere og minsandten nu den 2. stationsby, hvor hverken banker eller sparekasser optræder på arenaen. En række forskellige butikker, det man vel i dag ville kalde typiske nærbutikker, findes selvfølgelig i byen, som i udseende er lig hundrede andre småbyer af samme størrelse og uden egentlige karakteristiske træk. Her er en ny skole med folkebibliotek, forsamlingshus, kro, andelsmejeri, sportsplads og dennes diamentrale modsætning: alderdomshjemmet. Som man ser er der efter forholdene alt til faget henhørende. Kirken, for en sådan er der også, er romansk med gotisk tårn og våbenhus. En ganske køn bygning bygget dels af granitkvadre og dels af munkesten. Inventaret er ganske interessant, til dels præget af det nære forhold til slægten Juul, der i en periode residerede på den nærliggende herregård, Tyrrestrup. Denne herregård er en meget anselig og smuk bindingsværksbygning. Den nuværende bygning er opført omkring 1540 på fundamentet af den først anlagte bygning. De gamle fundamenter viser, at den først opførte gård var opført som en decideret fæstning, der ikke havde været nem at indtage. Omkring den nuværende bygning er der grave; vandet til disse kommer fra Søvind bæk. Den kan man forøvrigt følge et godt stykke vej, da den på en strækning af nogle kilometer følger H0J. Det er en af de køneste og mest stemningsmættede herregårde, jeg har besøgt. Er man spøgelsesinteresseret kan man også her opleve mystiske ting ved midnatstide. Ved Stensballegård ankom jo en karet trukket af fire hvide heste. Ved Tyrrestrup kan man opleve det samme, men her er det fire sorte heste, der sørger for trækraften. Det er herremanden Peder Ebbesen Galt, der besøger sin fordums residens - en herre der havde et meget dårligt ry på egnen. Han nedrev ikke mindre end 18 kirker, men han stod også i pagt med den skinbarlige satan selv. Der går en del andre uhyggelige historier om ham, men det gør jo ikke Tyrrestrup mindre spændende. Han blev forresten begravet i Søvind kirke. Men da han havde forskrevet sin sjæl til den onde, kom denne og tog ham, da han døde, hvilket afstedkom flere vanskeligheder, men det er en anden historie. Da der nu ikke

var noget lig efter den "salig" afdøde, kom familien sten i kisten, så det vægtmæssigt føltes som om der var en død i den. Hvis man altså skulle finde en kiste i Søvind kirke, hvis indhold består af sten, har man forklaringen her.

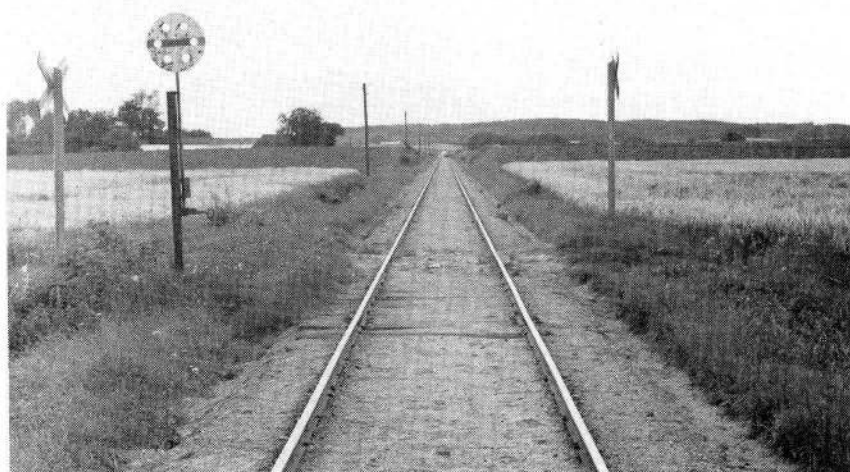
Vi kurver os ud af Søvind og sætter kursen mod nord, hvorefter vi kort efter på en bro passerer Søvind bæk. På et ret langt stykke følger vi dette vandløb og kommer efterhånden til et efter forholdene for HOJ ret bakket område. Her er ret skovløst og bortset fra et mindre område lidt før Torupvolde, der mere må betegnes som krat end som skov og som giver lidt afveksling er dette stykke nu ikke særlig spændende. Lidt før Torupvolde drejer banen væk fra åen eller bækken, hvad man nu vil, og kursen går over i nordøstlig retning, og i en lang kurve ruller vi ind til næste holdsted i km 15,1. Her har engang været station, men denne er nu tilsyneladende solgt og i stedet har man oprettet et trinbræt. Den gamle station ligger der altså stadig og den er bygget i en stil, der er stærkt afvigende fra de stationer, vi hidtil har passeret. Men først kommer vi til trinbrættet, der er anlagt lige ved sognevejen der går fra Odder landevej op til en mindre by ved navn Elbæk. Trinbrættet har det sædvanlige stoppeskilt. Stationsskiltet der er fastgjort på to stolper, er sat op over den faldefærdige bæk, der trætrækker sig op ad pælene - det er nok derfor, at den ikke for længst er dejset omkuld. Man kan vist heller ikke tale om perron, idet det der skulle være en sådan bare er en forlængelse af græsmarken bagved. Det der skulle være en perronkant mod sporet er her en græsklædt skråning. Her ser ærlig talt lidt forsømt og øde ud. Men blinklysene for den før omtalte vej fungerede perfekt. Et hundrede meter, sådan omtrent, efter trinbrættet ligger så den gamle stationsbygning på venstre side. Det er en to-etages bygning, der ser velholdt og nydelig ud. På venstre side af bygningen har taget noget man vel kunne kalde normal længde i forhold til huset. På højre side er det meget langt, idet det er ført langt ud over bygningens facade mod perron, så der derved fremkommer en arkade bæret af søjler. Ved denne konstruktion har man således fået lavet et overdækket venterum. Efter hovedbygningen ligger stadig det gamle udhus, der i modsætning til førstnævnte hus har gavlen ud mod sporet.



HOJ, Torupvolde, set mod Odder, 8/65



HOJ, Torupvolde, set mod Horsens, 8/65



HOJ, Kronholmvejen (Komdrupvejen), set mod Odder, 8/65





H0J, Kronholmvejen (Komdrupvejen), set mod Horsens, 8/65



H0J, Tendrupvejen, set mod Horsens, 8/65



H0J, Tendrupvejen, set mod Odder, 8/65

Også udhuset er hvidkalket. Den gamle perron er erstattet af en græsplæne. Stationsbygningens stil kan godt virke lidt sydlandsk, lidt i retning af den man finder i Alperne. Torupvolde er opkaldt efter et meget lille bysamfund, der kun består af et par gårde og huse.

Fra Torupvolde fortsætter banen i store bløde buer stadig i nordøstlig retning og snart er vi ude af Søvind sogn. Vi kører gennem et rigtig frodigt dansk landskab med marker og agre så bugnende, at det ville glæde enhver landmand. Men vi andre der ikke er landmænd kan måske godt synes, at det er et lidt ensformigt område, hvor man godt kan savne noget at det storagtige, der f.eks. er over landskabet på Bryrupbanen. Samtidig med at vi forlader Søvind sogn forlader vi også Skanderborg amt og kører ind i Århus amt og Hundslund sogn. Det er faktisk hele vejen fra Horsens gået op ad bakke og ikke langt fra Hundslund station når vi banens højeste punkt. Men inden da kommer vi først til et nyt trinbræt, Komdrupvejen. Hvis ikke stoppeskiltet havde stået der, ville man overhovedet ikke lægge mærke til, at der var et holdested. Ingen bänk, intet skilt med trinbrættets navn, kun vokser græsset en anelse længere ud mod sporet. Efter forholdene er her temmelig øde, der er et pænt stykke vej til det nærmeste hus. På begge sider af sporet er advarselskryds - uden blink. Det er vel nærmest en sti, der fører hen til sporet, men der er ikke lavet overgang mellem skinnerne, så det er kun muligt for gående at passere sporet. Trinbrættet er ikke omtalt i tjenestekøreplanen; både dette og ikke mindst stedets udseende viser klart, at det er et ikke særligt benyttet holdested.

Vi er endnu ikke færdige med trinbrætter for før vi når Hundslund er der minsandten et til, nemlig Tendrupvejen.

Her er det da en rigtig vej, ganske vist med grusbelægning, banen skærer. En udfladning af terrænet på et par m<sup>2</sup> helt græsklædt og med et rustent stoppeskilt er hele udstyret på dette stoppested.

Undervejs har vi igen været et lille svip mod nord, men nu drejer banen atter i nordøstlig retning. Stadig de samme lidt ensformige frodige landskaber, hvor der af og til viser sig små trægrupper, som liver lidt op i landskabet. Og så ruller vi endelig ind på Hundslund station, der ligger omtrent midt

i byen af samme navn lige op til Horsens-Odder landevej. Vi er nu i km 18,3. Ved ankomsten til Hundslund er vi også kommet til det punkt på banen, hvor det næsten virker som om den vil "trække tiden ud" og være så længe som vel muligt om at nå Odder, idet den i store bugter og sving forlader den direkte kurs, som den først finder rigtigt igen ved Drammelsbæk, hvor banen sætter kursen i nordvestlig retning for at nå Odder.

Men vi er altså nu kommet til Hundslund beliggende i et af de største sogne, banen berører. Hundslund har altid været en af de bedre stationer på banen. Det er ikke helt tilfældigt, at man netop her har sørget for at lægge en station. Allerede før HOJ kom til var her brevsamlingssted og mellemstation på diligenceruten fra Horsens til Odder, og det gjorde ikke mulighederne for byens udvikling mindre, at banen kom til. Byen var i støt vækst til langt op i tyverne, hvorefter fremgangen blev noget mere behersket.

Det er et ret ejendommeligt arrangement man har her, spormæssigt set. Ved indkørslen til stationen møder vi et skifte til et sidespor, der ihvertfald på det tidspunkt, hvor jeg foretog turen, blev benyttet til krydsning for et par tog om søndagen. Men da vi ikke skal krydse et andet tog, ruller vi videre ad hovedsporet op til stationsbygningen, hvor vi standser ved den lave perron ud for stationskontoret.

Lige efter afgang kommer vi ud for redskabs- og toiletbygningen til et nyt skifte, hvor vi kører til venstre, altså ind i sporskiftets krumning og kommer ind i det før omtalte overhalingsspor, som nu igen er hovedspor. Var vi kørt lige ud og sporskiftet havde stået ret, var vi kommet ind på et nyt sidespor, der hvad den enlige godsvogn der var henstillet her viste var et læssespor, som også i den modsatte ende havde et skifte, der førte ud i hovedsporet.

Ja, kære læser, så er de til denne artikel beregnede 16 sider brugt op, hvorfor redaktøren med hård hånd stopper artiklen. Den fortsættes i næste nummer, hvor der også vil blive bragt sporplaner for HOJ. Undskyld! Red.



HOJ, Hundslund, indgangssporskifte fra Odder, 8/65



HOJ, Hundslund, indgangssporskifte fra Horsens, 8/65



HOJ, Hundslund, stationsbygning, perronside, 8/65

# Adams Hjørne

## VI BYGGER DSB LITRA F KEDEL OG FØRERHUS

Vi mangler endnu en hel del detaljer på undervognen, men af praktiske grunde vil vi på dette stade forarbejde overdelen, i alle tilfælde så meget af den, at vi kan sikre os at de to dele kan bringes til at hænge sammen på en fornuftig og solid måde.

Kedlen fremstilles af et stykke tyndvægget 27,5 mm messingrør, og førerhus med diverse vandkasser o.s.v. opbygges af 1,0 mm messingplade. Det er ikke givet, at vi er i stand til at anskaffe et rør i den nøjagtige diameter, men er det tilpas tyndt i godset, hvilket vil sige fra 0,3 til 0,5 mm, vil vi uden større besvær kunne save - ikke klippe - en større rørdiameter igennem på langs og derefter klemme det sammen og lodde i den ønskede størrelse. Har man ikke tidligere prøvet at tegne rørformede emner op, så gøres det på den måde, at som lineal benyttes et stykke vinkeljern (i dette tilfælde ca. 25 x 25 mm) hvor de to figurer, cirklen og den V-formede profil smukt vil styre hinanden når de lægges sammen. Den øvrige opmærkning af røret foretages ved hjælp af en pladestump, i hvilken der er udsavet et hul der svarer til rørets diameter og hvor der i hullets kant på forhånd enten er afsat de fra tegningen nødvendige mål, eller indtegnet et passende antal målegrader. Vinkeljernet er ikke noget problem, da det i mangel af bedre kan erstattes af en fuldkantet listestump sømmet på et plant underlag, og "hullemålet" er om muligt endnu lettere, idet vi ganske enkelt starter ved midlertidigt at fremstille førerhusets forvæg som den plade i hvilken den runde udsavning nøje svarer til kedlens diameter. Fremgangsmåden vil iøvrigt være den, at vi udover andre mål på forvæggen som højde og bredde samt vinduesåbninger, afsætter den lodrette midterlinie. Det er i denne linie vi finder centrum for kedlens indføring, og det er ud fra dette punkt vi som egerne i et hjul tegner de streger der

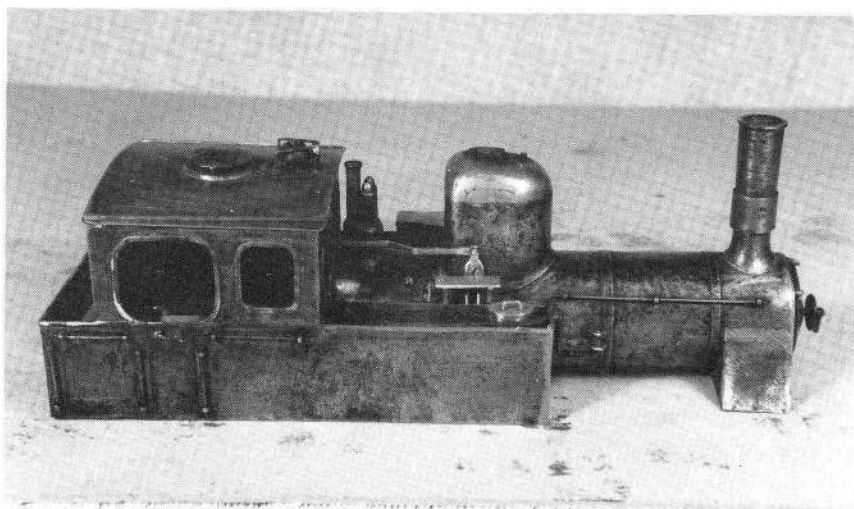
angiver placering af gelænderstøtter, føderørs-indføring i kedlen, stedet hvor udsvajningen til forreste kedelunderstøtning begynder og hvad tegning eller forbillede ellers må fortælle os, hvad vi får brug for af opmærkninger på kedel/rørsiden. Samme "hullemål" er selvfølgelig også et næsten uundværligt hjælpemiddel dersom vi skulle være nødt til at foretage en sammenklemning for at komme ned på den ønskede rørdiameter.

Sammenlodningen af det opslidsede rør vender vi nedad mod rammen og diagonalt mod-

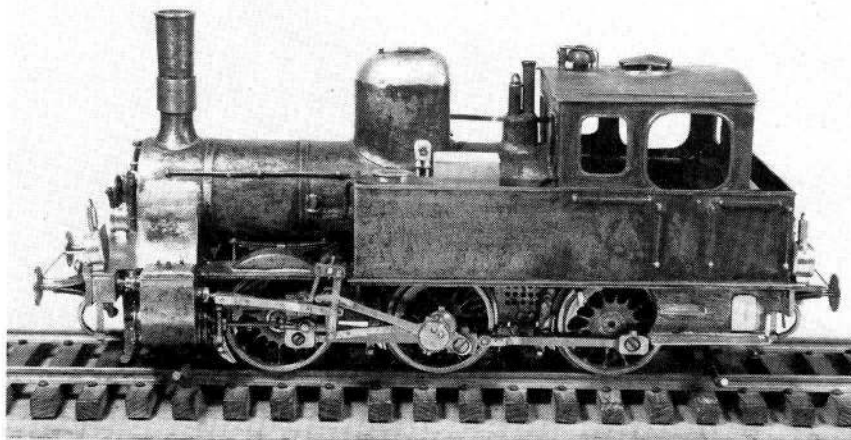
sat, altså på toppen af kedelryggen, afsættes en streg/ridse i hele rørets længde. Ved nu at indsætte røret i "hullemålet" således at den på sidstnævnte lodrette midterlinie flugter med den på røret indridsede streg, vil vi med stor nøjagtighed kunne overføre de på tegningen anførte mål og placeringer.

Alle borer foretages medens røret endnu har sin størst mulige stivhed og styrke, og medens det endnu så nogenlunde kan anbringes i skruestikken uden større risiko for misdannelser. Er vi i tvivl om diverse borerens diameter, borer vi under alle omstændigheder et 1,0 mm hul som så senere kan bores op til den ønskede diameter.

Røgekammerets udvendige facon fremkommer ved at lægge et tværgående snit i kedlen - måltagning på tegning - og hulplade og vinkel som hjælpemidler ved opstregning, bløde lodningen op og derpå sveje de fremkomne flige (dækplader) ud i den ønskede krumning. For-



1. Alle flader ligger i plan med underlaget - næsten da!

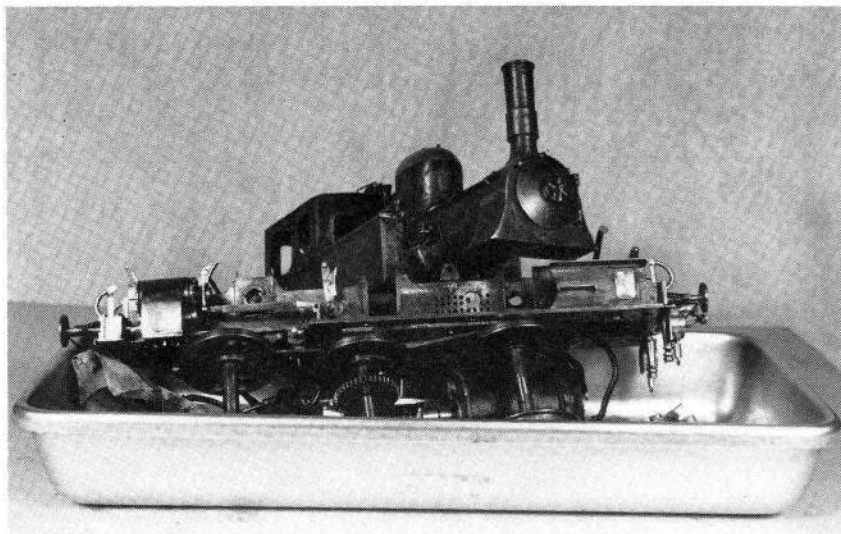


2. Klargjort til prøvekørsel.

og sadelplade udsaves i den på tegningen viste profil og loddes på plads mellem fligene. Har vi ved opstregningen af forpladen indridset det lodrette midtermål kan vi ved at dette sigter med kedlens langsgående indridsning, sikre os at røggkammeret, hvis underste del udgør kedlens forreste understøtning, kommer i de rette vinkler med førerhus og andet udstyr. I midten af den del af forpladen som udgør kedlens cirkulære tværsnit borer og gevindskærer vi til 2 mm maskinskrue, og her fastgør vi selve røggkammerdøren. Denne er fremstillet af en 1 x 24,5 mm cirkulær plade med et 2 mm hul i midten pålodet et stykke tyndere plade, der oprindeligt er udklippet som en lagkage, hvorefter der er taget et enkelt stykke, og derefter er trukket og foldet så meget sammen, at kanterne af det manglende stykke nu er samlet i en usynlig lodning. Har man vanskeligheder ved at finde frem til de endelige mål til denne "Kineserhat", så kan man lege sig frem til disse ved først at fremstille den i stift papir og derefter overføre målene til metallet. Spidsen af hatten files så meget ned at vi kan få en 2 mm skrue igennem, og med denne fastgør vi de nævnte dele til røggkammerets forplade. Når kontrol af rigtig anbringelse har fundet sted foretages sammenlodning af de tre dele, og vi kan som afslutning i denne ende fremstille og montere diverse hængsler, håndhjul og håndliste.

I modsatte ende udsaver vi den halvdel af kedlen som ligger gemt bag vandkasserne men ikke mere end gearkasse og motor med mere kræver det. Gå ikke højere op end lige netop under kedelmidte og skulle pladsforholdene tillade det, vil jeg anbefale ikke at afskære fligene, men trække dem ned så de derved vil kunne illudere som fyrkassesider.

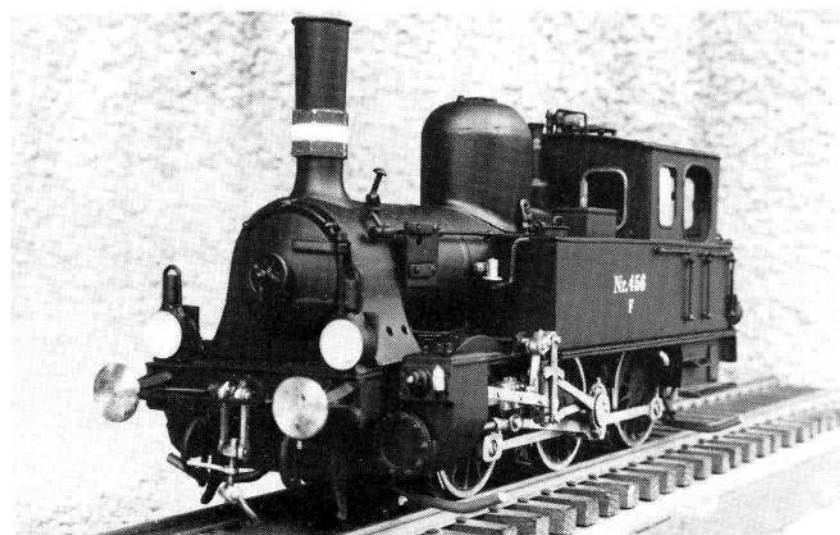
Vi lægger kedlen til side og går i gang med førerhus og tilhørende kul- og vandkasser. Dette er fremstillet af 1 mm messingplade og om selve arbejdet kan der ikke siges ret meget andet end det sædvanlige, at vi gør os umage ved måltagning og udsavning af de enkelte sider og ender, samt at de ved sammenlodningen er sammensat i de rette vinkler og parallelle forhold. Alle borer til håndlister og diverse rørgennemføringer udføres naturligvis inden samlingen og det vil lette arbejdet om vi også allerede nu monterer vinduesåb-



3. Klædt af til badet.



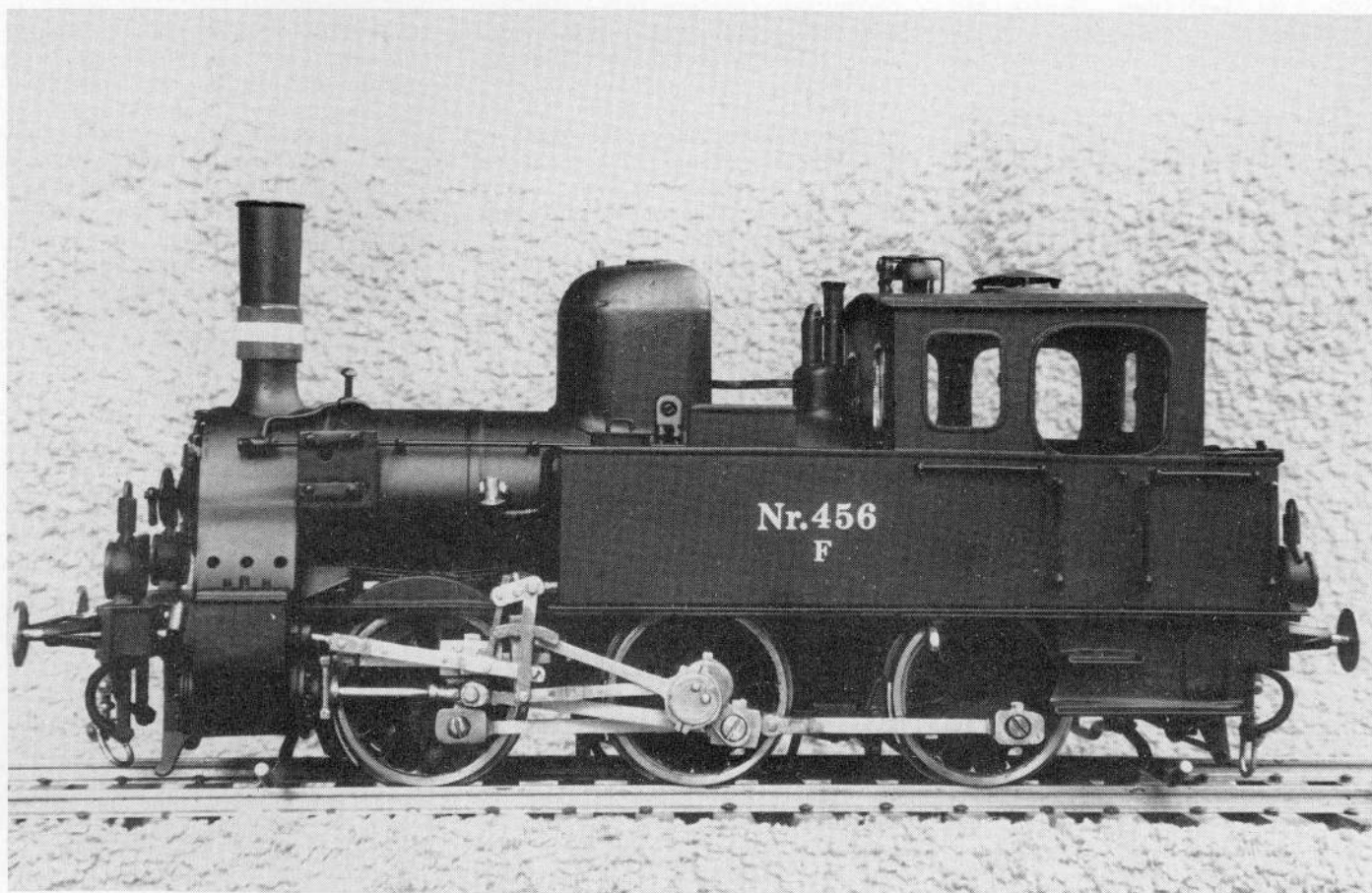
4. En rundgang for at se, -



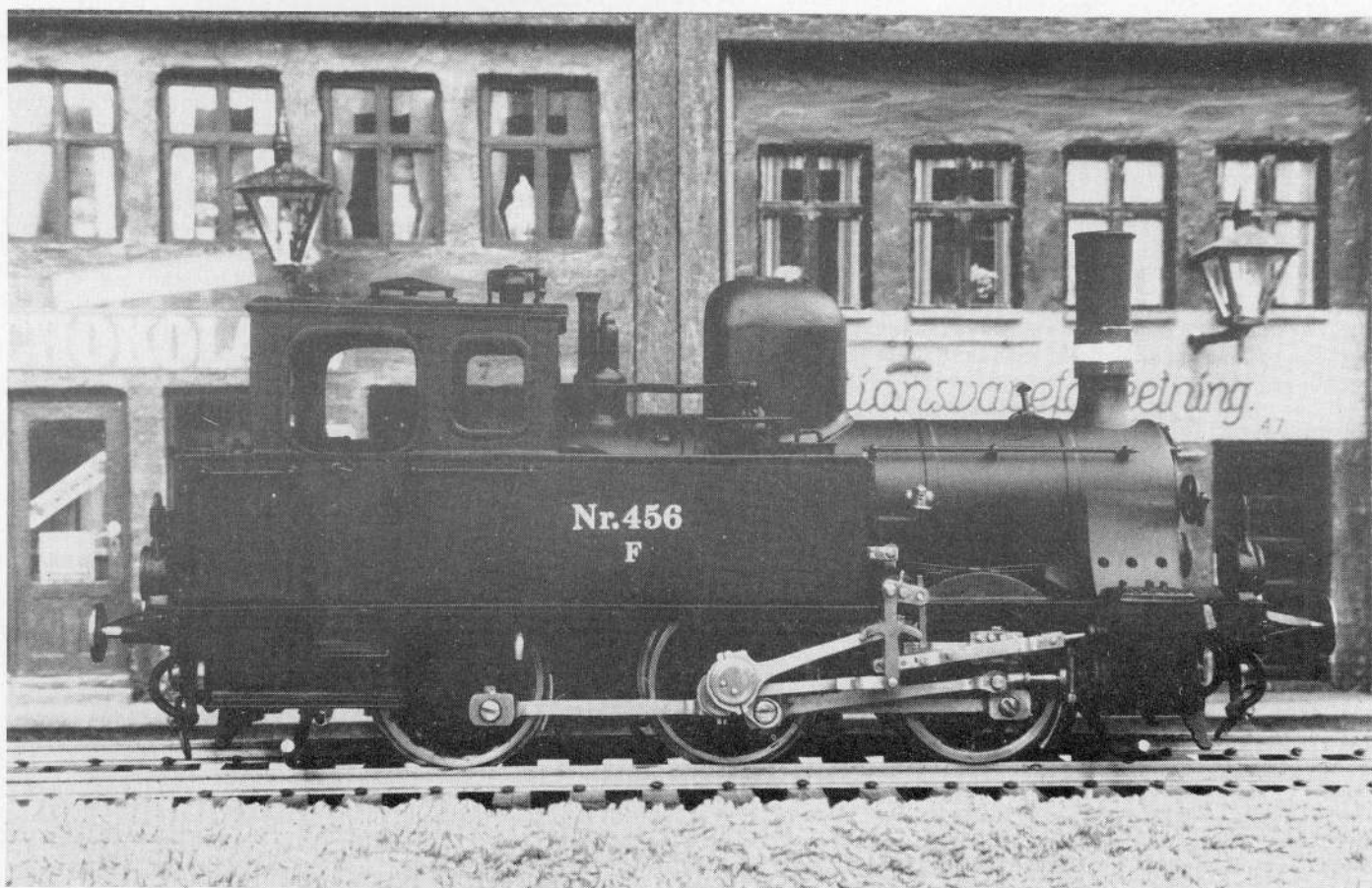
5. - om vi nu også -

ningerne med de nødvendige indfatninger. Sidstnævnte kan gøres med et stykke 1 mm messingtråd, der loddes på kanterne hele vejen rundt. Det kan være et drilagtigt job, men lægger vi pladen op på et stykke plant træ og sætter små

søm i træværket langs vindueskantens vanskelige hjørner, så har vi noget der styrer tråden under lodningen. Tråden files derpå flad på oversiden og overflødigt loddetin afrenses. Førerhuslågerne markeres med savspor, der godt må være ret



6. - har fået det hele med.



7. Litra F i provinsidyl.

dybe, da malingen til sin tid vil fylde fordybningerne ud, og vi kan montere den forstærkning der ligger på øverste kant af vandkasserne og som iøvrigt går hele vejen rundt. Af hensyn til de nødvendige skruer med mere der holder over- og underdel sammen, påloddet taget ikke før dette er i orden, men først skal vi have samlet kedel og førerhus.

Kedlen (røret) er afsavet i en sådan længde, at det rager ca. 1,5 mm gennem førerhusets forvæg, og har vi gjort os umage med det foregående arbejde, så skulle vi kunne foretage en løs samling, hvor kedlen fortil hviler på nederste del af røgekammeret, og ca. halvvejs hænger mellem de to halvmåner, som udgøres af vandkassernes forreste endestykker. De linier som udgør førerhus og kedlens langsgående profiler skal selvfølgelig være parallelle, hvilket kan kontrolleres ved at anbringe denne samling på et stykke kvadreret papir, som forinden er placeret på det sædvanlige plane underlag. Eventuelle skævheder vil vise sig ved at drage sammenligninger mellem emnets profil og papirets langs- og tværgående streger, - men det skulle ikke gerne være tilfældet. Kedelryggen skal ligge vandret, men har vi udmålt røgekammerets totale højde til at være den samme som udskæringen i forvæggen, behøver vi næppe at nære nogen bekymringer på dette område. Den endelige samling udføres som lodninger, hvor kedelsiden møder vandkasser og forvæg, og det må gøres solidt og omhyggeligt med stadige kontrolfetersyn på det linierede papir.

Som allerede nævnt er over- og underdel skruet sammen. Mellem røgekammerets for- og sadelplade indsættes et tværstykke i hvis midte der er boret og gevindskåret 2 mm gevind. Selve hullet skal sidde nøjagtigt over de i ramme og cylindertværstykker borede huller, således at vi ad denne vej med skrue kan foretage samlingen i maskinens forreste ende. På indersiden af førerhuslågerne, og i flugt med nederste vandrette kant, påloddet vinkelstykker, hvor en gevindskæring i det frie vinkelben, og et 2 mm hul i fodpladen, udgør den tilsvarende monterings modsatte ende. De omtalte tre skruer skal let og uhindret kunne sættes på plads, spænder de i indgangshullerne kan disse børes op til f.eks. 2,5 mm eller files til med en rundfil. Læg også mærke til, om der ved tilspændingen skulle opstå skæv-

heder i vandkassesiderne. I givet fald skyldes det som regel at vinkelstykkerne er loddet skævt på.

Efterhånden begynder det vi har mellem hænderne at ligne et rigtigt damplokomotiv, men helt sikker på resultatet kan man ikke være før skorsten, dom og sikkerhedsventiler er kommet på plads. I indledningen til denne serie artikler omtalte jeg, hvad jeg kaldte "De fire minusser". Nu hvor konstruktionen af skorsten - uden brug af drejebænk - skal beskrives, fortryder jeg inderligt, at den ikke blev optaget på listen som det femte minus. Den første skorsten jeg lavede (til litra O) blev fremstillet ved først at lave en model i træ, og ved hjælp af denne en gipsform i hvilken en tin-støbt skorsten opstod. Samme gipsform er forlængst smuldret væk, men skorstenen, der iøvrigt blev ganske nydelig, eksisterer da endnu. Jeg går ud fra, at de fleste er så nogenlunde fortrolig med fremstilling og brug af sådanne støbemidler, så det er altså én måde at gøre det på. Den kan også stykkes sammen af rørstumper, som forinden er drejet til i håndboremaskinen. Ganske vist kan emner af denne diameter - omkring 10 mm - ikke sættes direkte i boremaskinens patron, men vi kan sætte en ekspansionsbolt i rørbåbningen og den slankere skrueende i borepatronen. Imidlertid er det dårlige løsninger sammenlignet med det resultat der kan opnås på en drejebænk, men da størrelsesforskellen på skorstene til litra Hs, O, F og flere andre ikke er særlig stor, så var det måske en udvej om vi friede til en af storklubbernes indkøbsforeninger om at lave os en universalstørrelse.

Domen eller rettere sagt, dombeklædningen for det er jo den vi ser, er som den er vist på tegning og model, nok noget nær det grimme som findes inden for dansk jernbanevæsen. Fra at være en funktionsdygtig prydenstand, helt i harmoni med maskinens øvrige proportioner, har man, ved at flytte beholderen med bremsegrus op bag og sammen med domens, skabt en genstand, hvis udseende trodser enhver beskrivelse. Som tegningen viser den, er det nok det allerførste forsøg, der senere er ændret til det bedre, men godt blev det aldrig. Domen på modellen er fremstillet ved at folde et stykke jernblik i domens lodrette midt i det bageste flade stykke - og som derefter er fyldt op

med flydende bly. Efter afkøling files de øverste rundinger til som vist på tegningen, og i bunden udhules og tilfiles i en facon der følger kedelryggens krumning. Dombeklædningens udkravning opstår ved at tillodde et stykke metalblik der ligeledes følger kedlens krumning, samt tilføre så meget loddetin mellem domsiderne og metalblikket, at vi kan tilfile den halvrunde overgang. Til slut afskæres og tilfiles metalblikket i en passende afslutning hele vejen rundt. Domen er fastgjort med en skrue fra kedlens inderside, men da der jo ikke er meget gods at skære gevind i, fik kedelryggen lige en klat Araldit inden monteringen. Smørehane, sandkasselåg og sandingsrørene fik samme omgang, det bør dog tilføjes, at sandingsrørene er ét og samme stykke jerntråd der, gemt bag vandkasserne, i et hårnålesving vender tilbage som rør nummer to. Sikkerhedsventilerne - i dette tilfælde Naylor-ventiler - er lavet på omtrent samme måde som domens, dog er selve huset et stykke massivt rundmessing, hvori de forskellige ventiler og fjederhylstre er indstukket pr. borede huller.

Håndlisterne (gelænderet) på kedlen er monteret i færdige holdere af fabrikatet Rivarossi, som jeg tilfældigvis havde liggende. De er oprindeligt beregnet for spor H0, men passer glimrende til vor størrelse. I venstre side ender håndlisten i ringblæserens ventil og damp-røret - 1 mm messingtråd - er efter det gamle system, trukket ud af kedlen og via en afspæringshane ført ned til denne ventil. Håndlisten der fungerer som træk for ventilen er derfor i denne side ført helt igennem og ind i førerhuset, hvor den ender i et håndhjul. På højre side ender håndlisten umiddelbart foran vandkassen.

Føderørene er 1 mm messingtråd bevirket med kobbertråd, der skal illudere som isoleringen af røret. Føderørsventilerne er fremstillet af to korslagte stykker 2,5 mm rørstumper, der ved en 1 mm gennemboring i krydset er stiftet til kedelsiden. Håndlisterne på førerhuset er opsat i 1 mm splitter, der forinden omhyggeligt er afrenset for oxydering og oliefilm. Montering foregår på følgende måde: Håndlisterne indstikkes i splittens øje og splitterne igennem de i førerhussiden borede 1 mm huller. Med et stykke 1,5 mm plade, der som afstandsstykke midlertidigt er indsat mellem håndliste og vægside om-bøjes og tilloddes splitten på indersiden. Splitterne er forin-

den afklippet i sådanne længder at de ombøjede ender kun er et par mm lange. Nu, men også først nu, kan vi pålodde taget, som forinden er blevet forsynet med diverse fløjter, rangerkloke og ventilationslem.

Modellen er ikke forsynet med luftpumpe, men blot udstyret med den plade hvor pumpen skal - eller har - siddet på. Gregersen fortalte mig, at det i krigsårene (hvilken krig?) eller lige efter, på grund af diverse mangler, var nødvendigt at "låne" sådant materiel hvor det kunne undværes - se foto SP no. 1, side 3 - og det var et kuriosum, der tiltalte min magelighed. Smøreapparatet er ligeledes udeladt, men det skyldes nu nærmest den erfaring, at pumpe- og trækstang ret hurtigt vil blive revet af, og så kan man lige så godt lade være.

Lad os tage en sidste runde for at sikre os, at alt er med inden vi kaster os ud i malerarbejdet. Puffer og koblinger er ikke omtalt, idet jeg går ud fra, at det er noget som deltagerne har prøvet kræfter med før. Varme- og bremseslanger er udført i 2 mm kobbertråd. Det er lige tykt nok, men det var den eneste kobbertråd jeg havde, og som jeg foretrækker på udsatte steder som her, hvor materialet i kraft af sin blødhed vil bøje sig i stedet for at knække af ved sammenstød eller afsporinger. Begge slanger er lavet i ét stykke, hvor "sammenhængen" skjult bag pufferplanken giver en større anlægsflade. Lygterne er flikket sammen af rør, plade og messingtråd. Fra undersiden af fodstykket er boret et 1,5 mm hul gennem lygtekransen. Den ende af tråden der rager ind i lygtehuset illuderer som brænder

og lampeglass (petroleumslygte!) og i den anden ende er den stukket ned i og tillimet fodpladen. Donkraftene er sammensat af fodstykke (1,5 mm plade) - skruehus? (3 mm rør, drejet konisk og indvendig 2 mm gevind), samt skruestang? (1,5 mm tråd) og topstykket en 2 mm skrue med nedfilet hoved. Skruehus og stang er samlet ved (skrue-)topstykket, og fodstykke med skruehus er samlet og fastholdt til fodpladen med en skrue indskruet fra sidstnævntes underside.

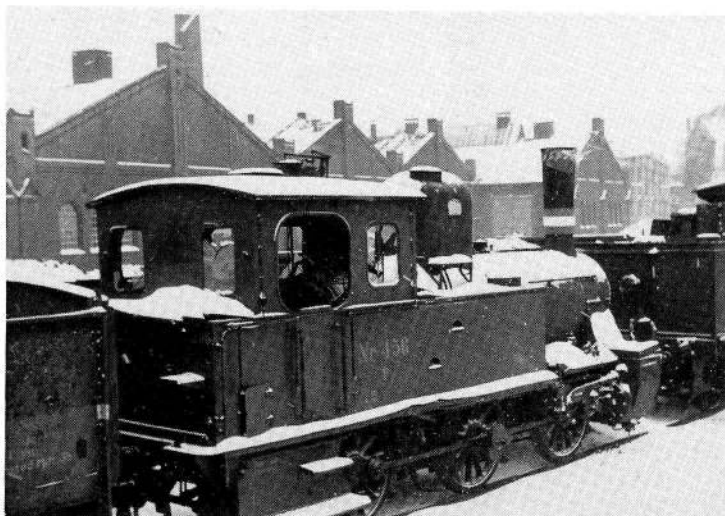
Strømaftager har tidligere været omtalt ved Flemming Lund her i SP (7. årgang, nummer 1, side 38), men hvem ved om ikke også denne modelbeskrivelse bliver anvendt ved modeller til to-skinne drift eller til punkt-kontakter, og så er strømaftagerne jo af en helt anden type. Afbryder og polvender er indkøbt i en elektronik-forretning, pris: 21,00 kroner, og - skjult af vandkassen - monteret på fodpladen. Betjeningen af denne er camoufleret som injektorens spilderør, se foto SP no. 3, side 127, hvilket medfører, at nok skammer den ikke modellen, men heller ikke tydeligt angiver i hvilken stilling den sidst er efterladt, hvis man i det hele taget kan finde den. De fleste lader sådanne betjeningsgreb stikke ud fra førerhustag eller kulkasser, men som man sikkert kan forstå, har jeg altså et blødt punkt hvad dette angår.

Sandingsrørene er 1,5 mm jerntråd bukket over et stykke 2 mm rundjern til U-form. Dette U er fastholdt ved samme skrue der samler gearkassens lejer omkring den drivende aksel. De frie ender er derefter svejet ud under rammesiderne og bukket ned under drivhjulene og skåret af umiddelbart over skinneho-

vedet. Dette arrangement er naturligvis udført med et sæt foran og et sæt bag drivhjulene, og har de fordele, at de via gearkasselejet følger hjulsættets bevægelser i sporet, samt let lader sig afmontere dersom hjulsættet skal nedtages. Bremsetøjets hængejern er med rørender som afstandsstykker og 2 mm skrue monteret direkte på rammen. Bremseklodserne fremstilles af nysølvskinne bukket efter drivhjulenes diameter, der efter afskæring i de rette længder tilfiles i den ønskede profil. Bremseklodserne files flade på indersiden og er derefter nittet på hængejernene. Som vist på fotografiet side 72, SP no. 2, er hængejernene parvis forbundet med en tværgående stang, men ellers er trækstænger med mere udeladt. I betragtning af, at det er bremsetøjet vi her arbejder med, må der under forarbejdning og ophæng vises opmærksomhed på, at det, trods alt, ikke utilsigtet kommer til at virke efter hensigten, og gentagne prøvekørsler med og uden motorkraft bør finde sted inden godkendelse kan fastslås.

Det vil nok være klogt om vi, ved at sætte modellen i drift for en kortere periode, kan få kureret den for de værste børnesygdomme, inden det afsluttende malerarbejde finder sted.

Dette sidste foretages efter en adskillelse og grundig afrensning af alle dele for smøreolie og loddefedt. Messing er som bekendt ikke et metal som maling i al almindelighed hæfter særlig godt på. Modellen er derfor grundbehandlet med Dyrups Primer no. 749, som efter sigende skulle forbedre hæfteevnen, og slutbehandlet med sort mat emaille. Påføringen er foregået ved hjælp af Humbrol's spray gun, og alle dele, det være sig store som små, er ved hjælp af tændstikker eller søm, sat op på brædestumper, så de kunne vendes og drejes og bemales fra alle sider, uden at man skulle berøre de malede emner. Det var første gang jeg havde omtalte spray gun i brug og jeg skal lige love for, at den giver noget mere fra sig end den sædvanlige mundsprøjte. Det medførte en større lagtykkelse end påregnet, og derved også en vis udvisken af detaljer samt afrunding af kanter som ellers burde have været skarpe. Litreringen er foretaget med litracet bogstaver og tal i størrelserne 1612 og 1613. De er ganske vist hvide, men lader sig let kolorere med en gul lynskriver eller stærkt fortyndet oliefarve.



8. Her forbilledet før ophugning.

DSB's karakteristiske rød/hvide skorstensbånd er forholdsvis let at efterligne. Først males hele båndet hvidt, og når denne bemaling er helt tør og efterhærdet, lægger vi et stykke tape over den del, der skal forblive hvid. Det øvrige males nu rødt, og vi skynder os at fjerne tapen inden den røde farve tørrer, at den ikke knækker over i savtakkede kanter langs kanterne, eller vi i en fart kan nå at vaske den våde maling af igen dersom resultatet ikke er blevet tilfredsstillende.

Det var så litra F i størrelse 1:45, og som sagt i indledningen er der lagt vægt på, at den under visse forudsætninger skulle kunne konstrueres uden brug af dyrere værktøj. Det har undervejs givet anledning til et mere end knudret og måske uforståeligt sprogbrug, men det kan nok ikke være anderledes, når det samtidig skal tjene til beskrivelse af Storm-P.-lignende opfindelser.

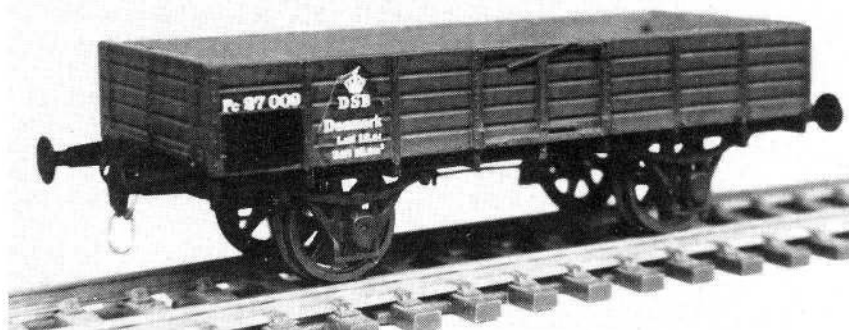
Erik & ADAM



Det drilagtige hjørne



Bemærk de smukke detaljer



UK-model PC + stjernehjul



UK-model QG + pladehjul - og ny kobling

#### UK-MODELLERS H0-BYGGESÆT TIL LITRA QG OG PC.

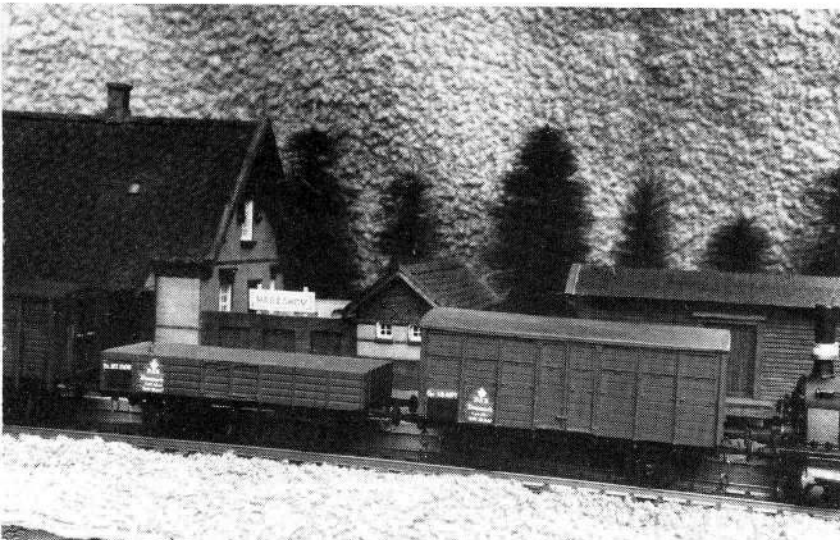
Bjarne Green er ganske vist kommet os i forkøbet med en omtale af ovennævnte byggesæt, men da SIGNALPOSTEN også er blevet begavet med et par eksemplarer, og da det vitterligt er smukt og righoldigt detaljerede modeller, ja, så ville vi ikke overdrive noget ved at give dem et ekstra skub med på vejen.

I lighed med Bjarne Greens fremgangsmåde, blev enkeltdele skåret ud og filet rene for støbegreter o.l. Derefter foretoges en kontrol- og prøveopstilling uden limning, hvorved det konstateredes, at vognbunden i PC'eren var en halv mm for lang, samt at "bærekasterne" til vognbunden i QG'eren sad for højt i den ene ende. Det var undertegnede som var sat til at udføre arbejdet, og da jeg var ganske uden erfaring i at samle sådanne plastbyggesæt, måtte jeg jo gå for-

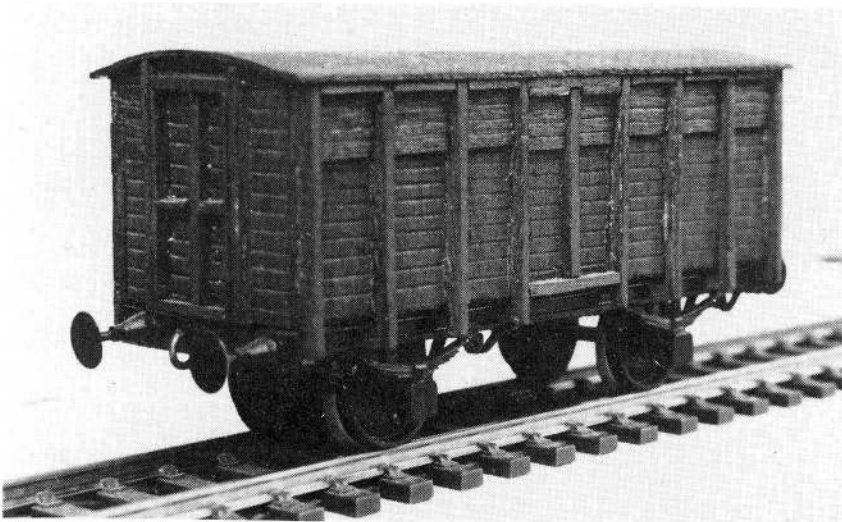
sigtig til værks. Erfarne og øvede på dette område regner sikker den slags småunøjagtigheder som uvæsentlige bagatel-ler, men for en begynder med et byggesæt, hvor alle andre styreknaster, noter og hvad sådan noget nu hedder, passer som hånd i handske, må det da være en ubehagelig overraskelse at stå med et i lim indsmurt emne, der ikke passer helt som det skal.

De medfølgende plast-hjulsæt passede som de skulle, men da jeg i den lokale hobbyforretning på Strandvejen havde set, at man for en rimelig pris kunne få isolerede hjulsæt i metal, både som plade- og som stjernehjul, kunne jeg ikke stå for fristelsen til at anskaffe et sæt af hver. Pladehjulene lod sig montere uden dikkedarer af nogen art, hvorimod stjernehjulene, der er af engelsk oprindelse, måtte omstilles til vore NEM-normer og der måtte foretages en dybere boring i akselkasserne for at få plads til de

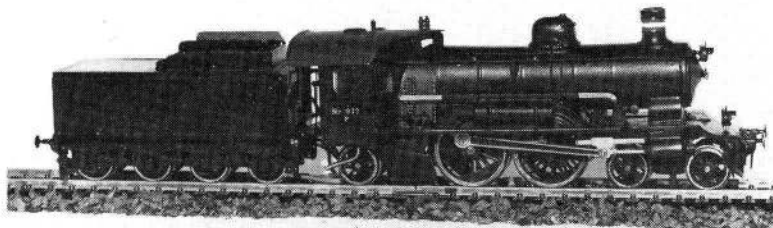




UK-modeller på Hareskov st.



Lidt hjemmebygget til sammenligning



UK-foto af P-maskinen

at det skal lykkes første gang, - der er ingen reserver med. Min metode var den, at de blev klippet ud i de områder, der hørte sammen, og hvor jeg lod en passende flig af underlaget rage udenfor i underkanten. Efter 15 sekunders ophold i kuldslået vand tages de op med en pincet, lægges nøjagtig på det sted på modellen, hvor de hører hjemme, og med en knappe-nål holdes det tekstede stykke på plads, medens vi forsigtigt med pincetten trækker underlaget ud. Eventuelle vandblærer eller buler trykkes ud med en flad og blød hårpensel.

Jeg ved for lidt om modeller i størrelsen H0 til at kunne vurdere de koblinger, der følger med byggesættet, men de er sikkert ganske glimrende til formålet. Imidlertid er de færdige modeller havnet på den Pedersenske model af Kalvehave-banen, så af den grund er de forsynet med en hjemmelavet udgave af de sædvanlige krog og kæde koblinger.

Det er nok ikke helt retfærdigt overfor UK-modeller at lade mig bygge og omtale de nævnte byggesæt, for som det sikkert er læserne bekendt beskæftiger jeg mig fortrinsvis med hjemmelavede modeller i en anden målestok. Ekspertise og erfaring er derfor yderst mangelfuld, men Erik V. Pedersen er dog enig med mig i, at når man for så få kroner ikke blot får et let og fornøjeligt arbejde at pusle med, men også nogle særdeles virkelighedstro modeller som det endelige resultat, så sku' pokker da sidde og rode med krydsfiner, pap og flækkede tændstikker - se blot på de medfølgende fotos...

Foto: E.V.P.  
Tekst: ADAM

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Liliput benzin-tankvogne søges

Samler ønsker at købe Liliput benzin-tankvogne med danske litereringer. Særlig interesse har model fra firmaerne Gulf, Shell og Veedol. Evt. bytte med udgåede Liliput-modeller. God pris for velholdte eksemplarer.

Jens Ole Petersen  
Tybjerglillevej 44  
4160 Herlufmagle  
(03) 64 20 42

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

medfølgende pinollejer. De to modeller er som følge af det materiale de er fremstillet af meget lette. QG'eren er derfor inden taget blev monteret "læsset/fastskruet" med en blyplade så den totale vægt kom op på

60 gram. PC'eren kan læses efter behov når den ibrugtages.

De medfølgende transfers til påskrift og literering sætter prikken over I'et, men er nok også noget af det mest drilagtige ved arbejdet. Dertil kommer

Byggesæt, størrelse H0,  
HTJ S 44/OHJ S 36

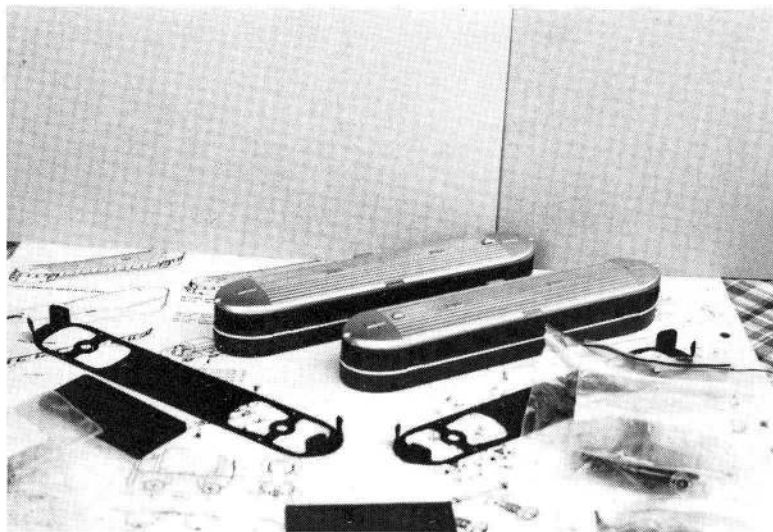
Som nævnt i SIGNALPOSTEN i sidste nummer (18/3), modtog vi et byggesæt til en HTJ/OHJ skinnebus (daddel-æske-typen) til anmeldelse, og jeg skal i det følgende prøve at udrede mine indtryk af dette byggesæt.

Sættet, der er svensk fremstillet og nu koster kr. 650,-, leveres i en karton, og består af to færdigstøbte, færdigmalede plastvognkasser, to metalbundplader samt to sæt plastposer indeholdende diverse løsdeler til henholdsvis motor- og bivogn. Endvidere findes der to løse metalstykker, der skal anvendes til forøgelse af vognenes vægt samt to eksploderede tegninger, den ene med reservedelsfortegnelse (på svensk).

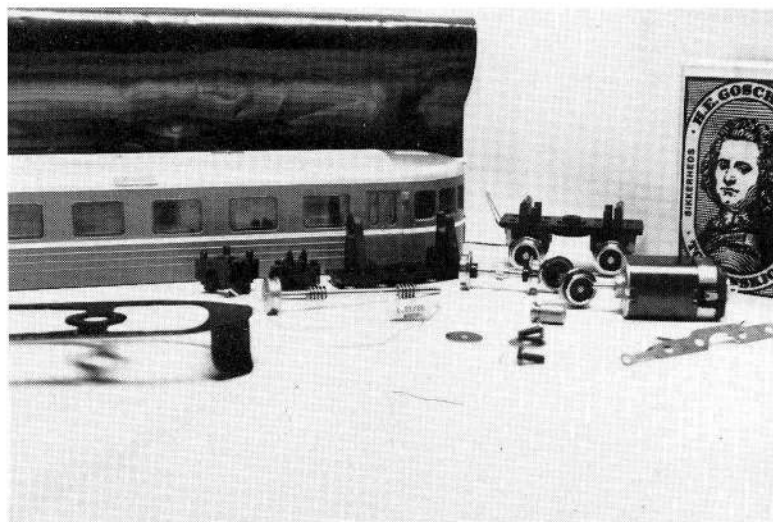
Som det blev nævnt allerede i sidste nummer af nærværende blad, giver sættet umiddelbart et godt indtryk allerede fra starten, og dette gode indtryk blev ikke siden gjort til skamme.

De omtalte vognkasser er meget nydeligt støbt i plast, og ligeså nydeligt malet i de endelige farver (i dette tilfælde rød med hvid midterstribe og sølvfarvet tag). Bundpladerne, der er sortmalede, er udstansede med diverse huller for bogierne og bukkede i facon - lige til at sætte på plads.

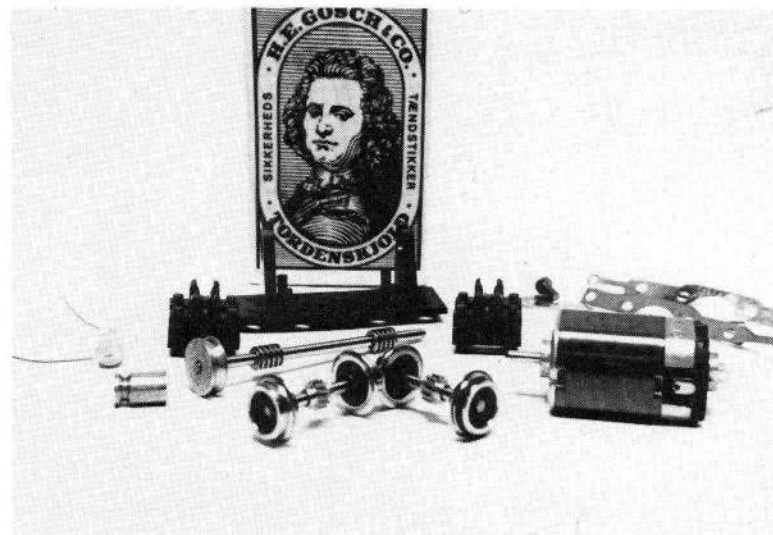
Bogierne samles let efter den eksploderede tegning, idet alle delene er lige til at trykke sammen - del for del. Det er næsten som et sæt Lego-klodser for voksne, blot synes jeg, at det havde været på sin plads med en lille vejledning til samling af motorbogie eller eventuelt blot nogle tal for at angive den rigtige rækkefølge. Samlingen af motorbogie går lige så nemt som det øvrige, når blot man begynder det rigtige sted, ellers kommer man let til at spørre vejen for det næste punkt. Det er dog ikke noget problem, for man kan blot skille det ad igen og rette fejltagelsen, men det kan helt undgås, hvis rækkefølgen er angivet. Sættet vil jo sikkert også blive købt af - eller blive foræret til - hobbyfolk, der ikke er fortrolige med en sådan eksploderet tegning, og man kan jo ikke bare begynde nedefra eller oppefra. Da delene passer så fint sammen, som



Sættet som det leveres, inden samlingen begyndes



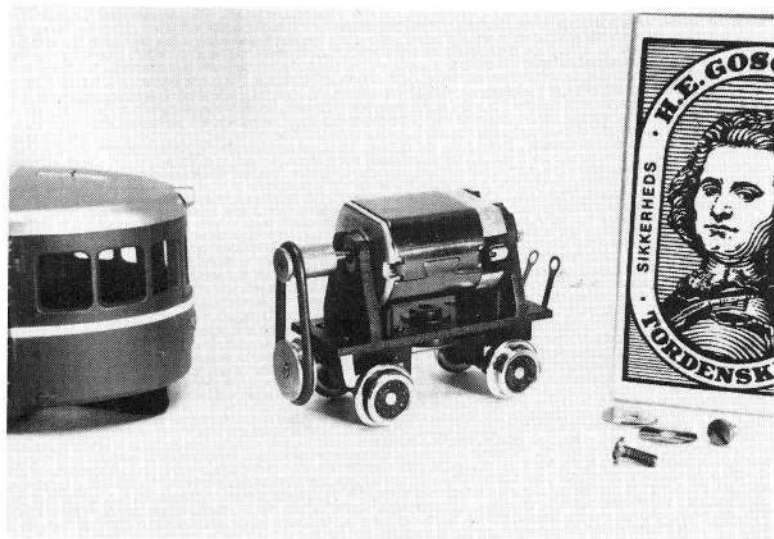
Bagest: Vognkassen og samlet løbebog. Forrest: Diverse løsdeler til samling af motorbogie samt til venstre lidt af en bundplade med udstansning for motorbogie og banerømmere. Tændstikæsken angiver størrelsesforholdet.



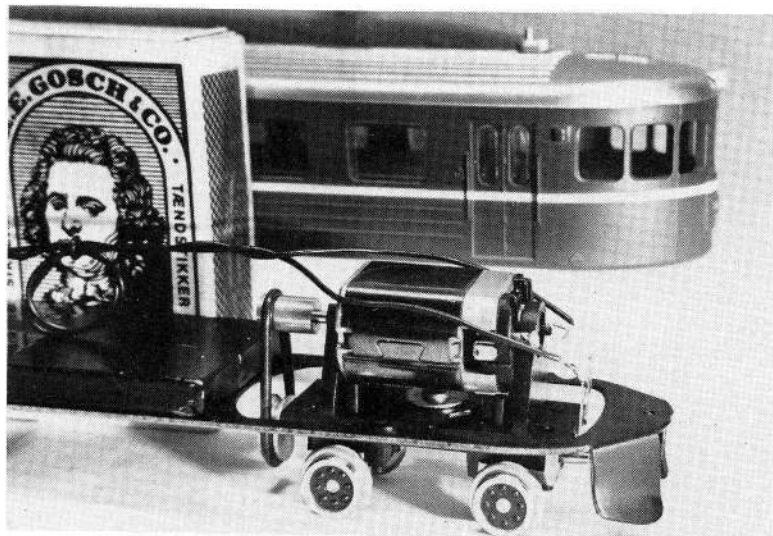
Motorbogie klar til at blive samlet.

de gør, savner jeg ligeledes et par ord om man skal nøjes med at trykke dem sammen, eller om man eventuelt skal lime dem. I sidste fald er

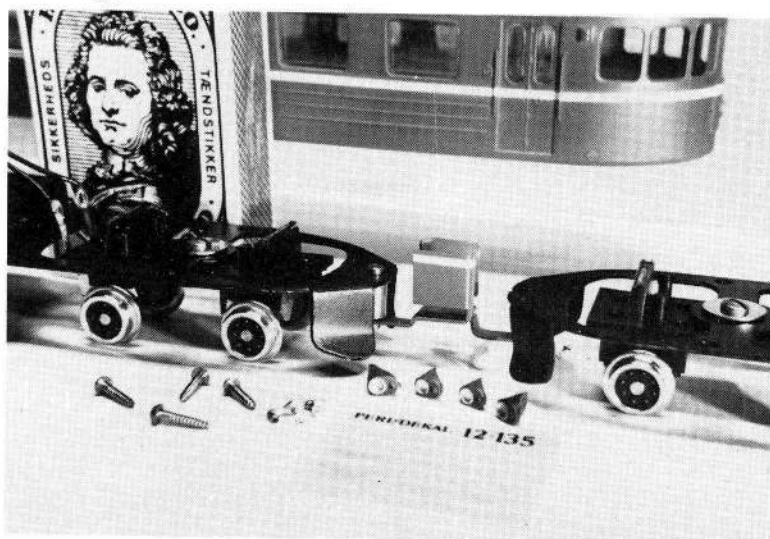
det jo meget vigtigt, at delene bliver samlet i den rigtige rækkefølge. Det skal bemærkes, at det ikke er nødvendigt at bruge lim nu,



Motorbogie, samlet (af hensyn til fotografering) men modelbyggeren skal ikke "gå denne vej" men samle den direkte på bundpladen, som vist på næste billede.



Motorbogie samlet omkring bundpladen og med påloddede ledninger. Til venstre for motoren ses den omtalte metalklods til forøgelse af vognens vægt.



2 bundplader med løbebogier samt den medfølgende overgangsbros, der samtidig virker som kobling mellem vognene, omend noget besværlig at samle/adskille. I forgrunden, meget svagt, det medfølgende transfer-ark.

- men holder det til den "daglige drift", det vil vise sig.

Man skal dog ikke lade sig afskrække, det hele passer som fod i hose, og da denne motorvogn var samlet, og de nødvendige lodninger foretaget, blev den sat på sporet, og så kørte den, - og den kørte nydeligt.

Motoren synes at blive lidt vel varm, og selv efter en lille dråbe olie i motorens lejer og i hvert af de to snekkedrev, synes dette problem ikke at være løst. Støjniveauet er meget rimeligt, og hastigheden er fin, idet denne motorvogn + en bivogn kører ca. 65-70 km/t i modelhastighed i begge retninger ved 12 volt jævnstrøm.

Kurverne, der på prøvestrækningen gik ned til en radius på 36 cm (industri-fremstillet spor og almindeligt benyttet i mange købte togsæt), blev klaret uden problemer af nogen art, tværtimod, kurverne kunne tilsyneladende have været endnu mindre.

Sættet ser ud til at være et virkelig fint "begynder-sæt", og må være en ønskejulegave for enhver dreng mellem 8 og 80. For dem der er kommet lidt længere end begynderstadiet, er det "bare lækkert", som det vel hedder på nudansk. Så nydelig fra leverandørens side, at den måske snarere af modelbyggeren skal svines lidt til med lidt skosvarte el.lign. og så let at samle, at den fortjener at blive kaldt "samlesæt" i stedet for byggesæt.

Nu skal det jo imidlertid ikke være ros altsammen. Jeg synes som nævnt at den mindste del af det hele, byggevejledningen, kunne være bedre. Lidt mere om samlingsrækkefølgen, gerne lidt om eventuel smøring af de forskellige typer lejer, og lidt om eventuel limning, og i så fald hvilken eller hvilke typer lim. En tegning af vognen (modelbygge-tegning) og et eller to fotos af forbilledet havde også været rart bl.a. ved placeringen af de medfølgende transfers. Det er jo ikke alle modelbyggere, der blot rækker ud og tager en tegning samt diverse detailfotos ned fra hylden. Der var måske også dem, der kunne tænke sig at fylde indmad i vognene.

Da dette sæt blev tilsendt, var det endnu ikke markedsført, og det kan, så vidt jeg forstår, endnu ikke købes i forretningerne. Der må derfor stilles så meget større krav til den kommende annoncering i blade m.v. Denne annoncering bør indeholde nærmere oplysning om: 2- eller 3-skinne-drift, strøm-art, spænding, størrelsesforhold og mindste kurveradius og gerne et foto, da der jo ikke ved postordre/telefonsalg, er lejlighed til at se på varen inden købet. Skulle det komme i forretningerne, håber jeg, at der kommer de samme oplysninger udenpå æsken, der i dette tilfælde var helt uden oplysninger (og der er jo oven i købet intet at skjule i dette tilfælde!).

Kort sammendrag:

++++++  
 Nydelig model af et dansk (omend oprindeligt svensk) togsæt.  
 Fin modelrigtighed; overholder målene.  
 Fin pasning af de enkelte dele og meget let at samle.  
 Kører fint ved både små og store spændinger og ikke for stærkt ved 12 volt.  
 Rimeligt lavt støjniveau.  
 Klarer uden vanskelighed selv meget små kurver.  
 Kort sagt: julegaven for enhver modeljernbaneinteresse-ret dreng mellem 8 og 80.

÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷ ÷  
 Lidt bedre og fyldigere tegnings- og instruktionsmateriale ønskeligt og helst med et par fotos af forbilledet. (Kunne i dette tilfælde sikkert nemt have været på de to sider af et A4-ark).

Motoren bliver temmelig varm ved kørsel med højeste hastighed, d.v.s. ved 12 volt. Besværlig adskillelse mellem motor- og bivogn.

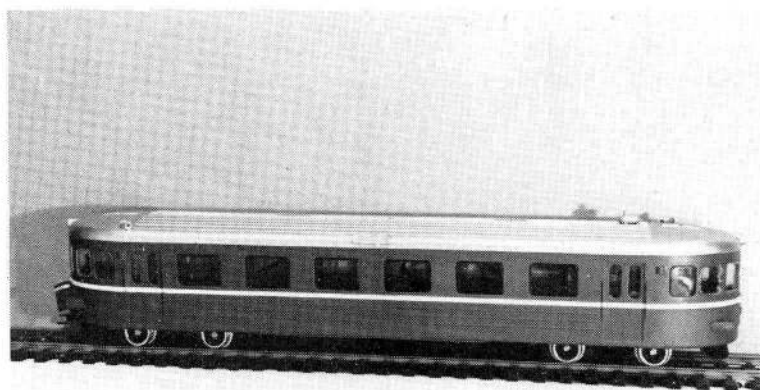
PS

For de der ønsker at vide lidt mere om ovennævnte skinnebus's forbillede, for eksempel HTJ S 44, er der hjælp til hente i SIGNALPOSTEN, 10. årgang, nr. 4, side 146, hvor Jesper Reinfeldt giver en kort omtale af såvel forbillede som en model i spor 0, 1:45. Her er også fotos af vognen, omend endnu i svensk bemaling, og der er en tegning på udfoldningsarkene.

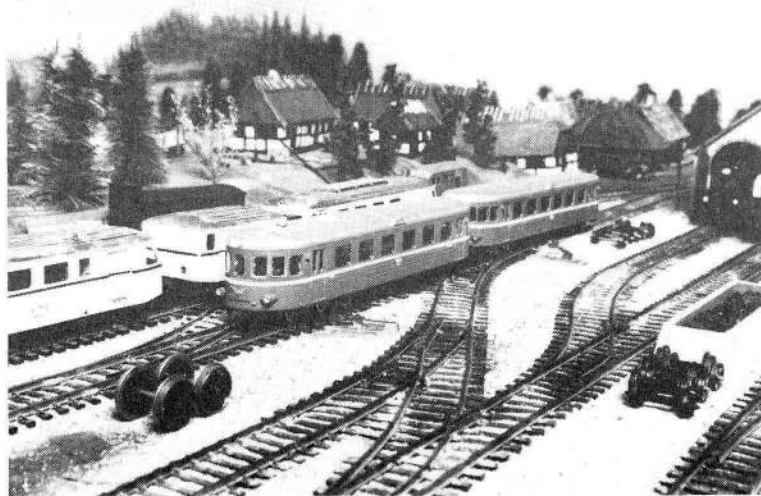
Har man ikke selv dette blad, så husk, at det i man-



Så er vognen ved at være færdig...

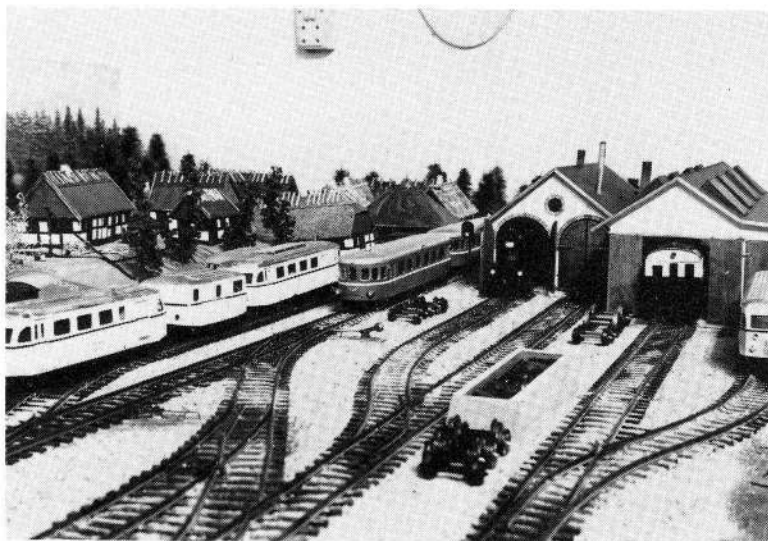


...der mangler blot påskrifter, der medfølger i form af et lille transfer-ark til HTJ S 44 og OHJ S 36 samt til angivelse af hhv. "Rygere" og "Ikke-rygere". Mon ikke det ville pynte, hvis modelbyggeren monterede en lille standard-kobling i vognens ende modsat overgangsbroen, og det kunne måske også være praktisk?

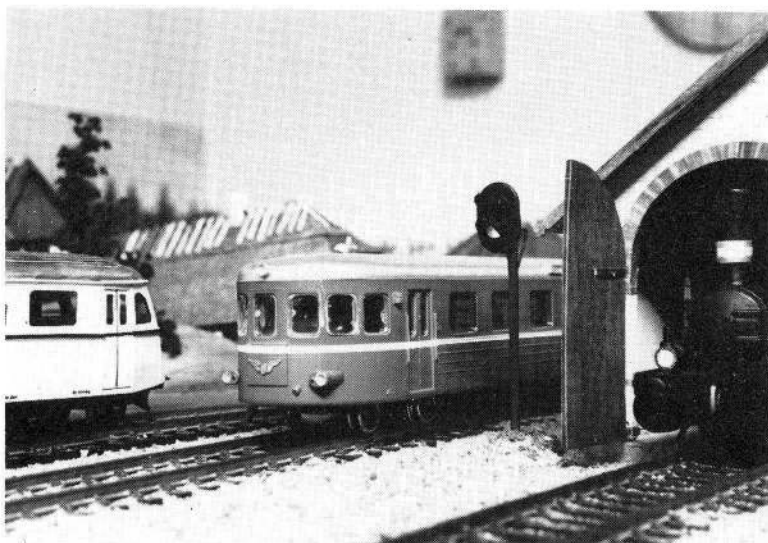


Vogntoget under indkørsel på min model af Kalvehave st. Nu med påskrifter på siden, - se hvor det pynter.

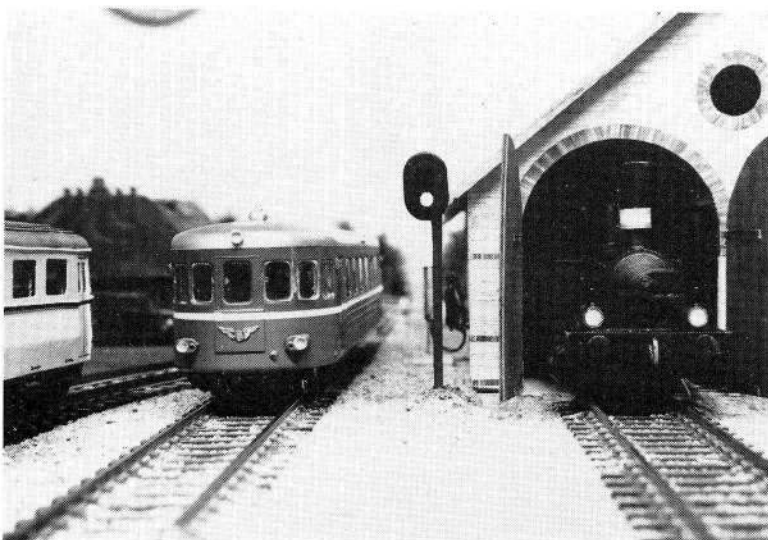
## DAGLYSSIGNALER I H0 og N



Vogntoget endnu engang, her under udkørsel forbi det senere omtalte signal. På sporet ved siden af ses en række Scandia skinnebusser, der nu må se sig henvist til "udskiftningsbænken".



Nærbillede af skinnebus og signal ved model af Kalvehave remise.



Og sluttelig stikker den af fra sin gæsteoptræden i Kalvehave forbi udkørselssignalet, ud mod nye opgaver.

Fra firmaet WM-modeller har vi modtaget to modeller af daglyssignaler, et i størrelse 1:87 og et i 1:160. Signalerne, der ses side om side på det ene foto, koster henholdsvis 39,- kr. for H0-signalet med to lanterner og 55,- kr. for N-signalet med tre lanterner, priser der vel må siges at være yderst rimelige, når man betænkter dels at det drejer sig om håndarbejde og dels hvor lidt man ellers får for sine penge i vore dage.

Signalerne købes færdiglavede og -malede. De består, som det vist kan ses på fotoet, af en signalmast med baggrundsplade på hvilken der sidder (i disse tilfælde) to henholdsvis tre lanterner. Disse lanterner består af små rødt og grønt lysende lysdioder. I signalernes fod sidder en lille modstand for at sikre, at dioderne ikke får for høj spænding, da de kun kan tåle en langt mindre spænding end den normale lys- og signalspænding på vore transformere. WM-modeller advarer iøvrigt mod, at man skiller foden ad, og fjerner modstanden, i så fald ødelægges lysdioden straks. Som det kan ses på fotografiet, kan foden ved første øjekast virke lidt voldsom, når den ikke er skjult af lidt ballast, men se på billedet, hvor HTJ-skinnebusen passerer signalet under udkørsel, der ser man næsten intet af foden, når signalet først er anbragt i de rette omgivelser og dækkes af lidt ballast. Alt i alt, små nydelige signaler, der pynter og er med til at give den rette stemning på anlægget. Også en glimrende julegaveide.

Imidlertid må jeg indrømme, at jeg i starten havde mine kvaler med at få signalerne til at virke efter hensigten. Det var nu IKKE signalernes skyld, de var (og er) gode nok. Fejlen må nok tilskrives den medfølgende brugsanvisning med strømskema. Der stod intet om spænding, strømart (jævn- eller vekselstrøm) og næsten intet om, hvordan signalet skulle forbindes til strømkilden. Ligeledes fremgik det ikke rigtigt om signalet var beregnet til 2- eller 3-skinne drift eller evt. begge dele. Der er senere kommet en udvidet udgave af brugsanvisningen, men denne udvidelse vedrører nærmest, at der nu er tilføjet et fremskudt signal og et blinkrelæ for dette.

En henvendelse til firmaet WM-modeller løste mine problemer, idet det viste sig, at signalet kun er beregnet for vekselstrøm (8-20 volt). Nu virker det perfekt, og man lovede ved samme lejlighed, at alle brugsanvisninger ville blive påført de nødvendige oplysninger fremover (og mon

ikke det er til lige stor glæde for både sælger og køber).

Man gjorde mig imidlertid ved samme lejlighed opmærksom på, at man nu også forhandler baggrundspladerne alene til de forskellige typer signaler, beregnet for selvbyggere. Også lysdioder og modstande kan købes separat.

(Redaktøren skal bemærke, at WM-modeller har udsendt sit katalog i ny udgave. Det kan købes for kr. 15,- i hobbyforretningerne, som også har et pænt udvalg af de omtalte signaler.)

For de lykkelige ejere af de tidligste årgange af SIGNALPOSTEN kan der iøvrigt henvises til Ole Faurhøjs artikler om signaler på modeljernbanen i 4. årgang nr. 2 og 3, bl.a. For de ulykkelige ikke-ejere er der muligvis hjælp at hente på det lokale bibliotek.

Som det ses går de kritiske bemærkninger igen (som det også var tilfældet med UK-modellers C-maskine og ME-motorvogn samt begge de her omtalte modeller) og igen på, at instruktionsmaterialet er mere eller mindre mangelfuldt. Kan vi dog ikke få løst det problem en gang for alle. Når man tænker på det enorme forarbejde der går forud for at nå frem til et godt produkt, og det har det jo stort set været i alle fire tilfælde, hvorfor så ødelægge det hele (også for sig selv) med en så lille ting som den medfølgende instruktion. Mange købere får ikke den rette glæde af produktet, og for dem vil det sikkert ende med at blive et éngangskøb. Det kan jo næppe være i nogens interesse.

Erik V. Pedersen

Redaktionen har modtaget:

"Idet vi henviser til SIGNALPOSTENS udgave nr. 3/82 vedr. referatet fra DMJU-årsmødet i maj/82 kan vi meddele, at meddelelsen om årsmødet afholdelse i 1983 her i Kalundborg er blevet behandlet på KMJK's generalforsamling den 7. oktober.

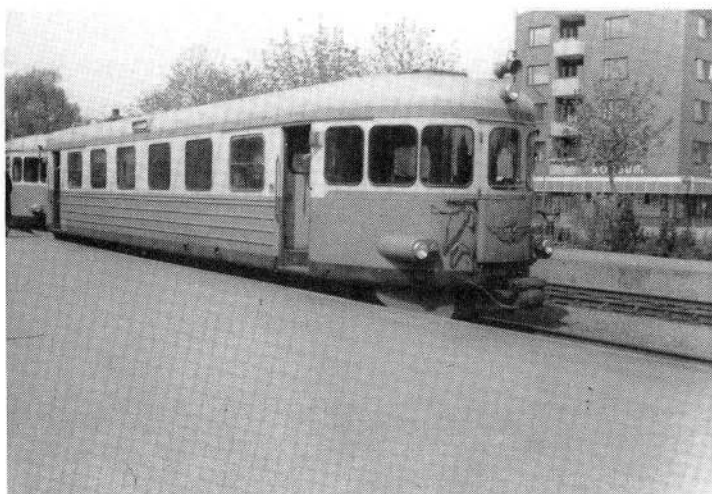
På generalforsamlingen vedtoges at anmode tidsskriftets redaktion om i udgave nr. 4/82 at tilkendegive, at bestyrelsen for Kalundborg Model Jernbane Klub intet kendskab har til en sådan beslutning, hvortil vi skulle have givet vort tilsagn.

P.b.v.

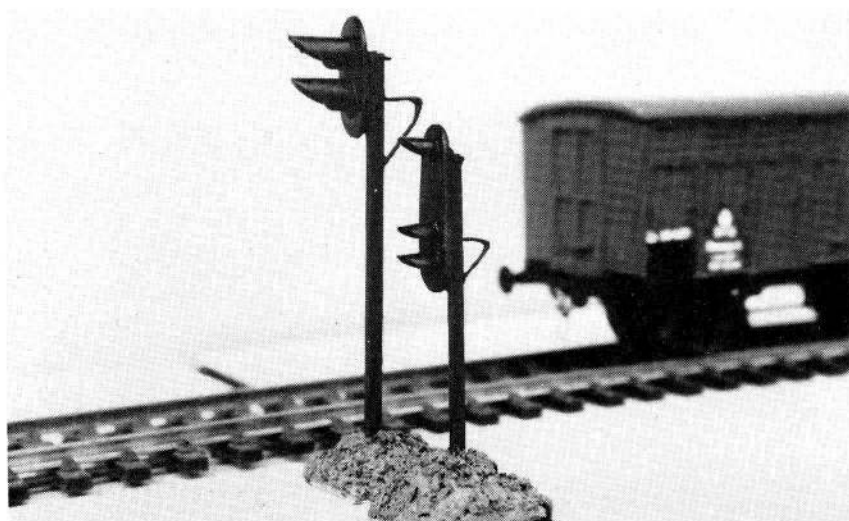
C.O. Petersen,  
skr. "



Fra det virkelige liv, også under udkørsel. OH's SM? på gæsteoptræden på HTJ, Ruds-Vedby station, 21/9 1969.



Forbilledet i Sverige: Nr. 776 i SJ Bornholmerpilen i Ystad, 21/5 1965.



De to daglyssignaler, tv. i H0 og th i N. Den lidt store fod, signalerne står på, forsvinder næsten helt, når signalet stilles ved siden af sporet og dækkes med lidt ballast.

Lige før redaktionens slutning er der indløbet et supplement til anmeldelsen af byggesættet HTJ S 44. Se venligst side 180 under PS

# POSTKORT EFTER MIT HJERTE

af Povl Wind Skadhauge

Blandt de senere års kulturhistoriske billedbøger er der ikke helt få, som udelukkende eller for en væsentlig del rummer reproduktioner af ældre postkort baseret på fotografiske optagelser. Blandt disse "prospektkort" er der - hvor utroligt det end kan lyde i dag, da de er nok så sjældne - ganske mange med jernbanemotiver. Ja, man har undertiden fornemmelsen af, at jernbanestationer og deres nærmeste omgivelser har været emne nr. 1 overalt, hvor en serie af topografiske postkort for år tilbage blev sat i produktion. Postkort udgør derfor ofte illustrationsmaterialelets fundament, når jernbaneliniers eller -selskabers historie opridses i bøger eller artikler, som f.eks. her i SIGNALPOSTEN.

En gennemgang af billedfortegnelser og henvisninger gør det klart, at der i næsten alle tilfælde (og af gode grunde) trækkes på bestemte, i virkeligheden ret få halvstore eller store billedarkiver, enten tilhørende private samlere eller institutioner. Men mon ikke der rundt om hos flere jernbaneinteresserede, ikke mindst i SIGNALPOSTENS læserkreds, ligger små eller måske endda antalsmæssigt ubetydelige samlinger af "jernbanepostkort"? Og mon ikke der i dem findes adskillige kort, som det ville være af interesse for andre at se, men som aldrig kommer frem, enten fordi de ikke efterspørges, eller fordi den sammenhæng, de vil passe ind i, ikke opstår? Kort, som i nogle tilfælde kan have en betydelig sjældenhedsværdi (et begreb, der til dels lader sig måle i penge) og måske i andre er forlenet med en affektionsværdi (som ikke kan betales)? Kort, som det ville være en god ide, om de pågældende ville låne SIGNALPOSTENS redaktion for reproduktion i bladet under overskriften POSTKORT EFTER MIT HJERTE, ledsaget af en forklarende tekst til samtidig offentliggørelse?

Som hovedregel bør billedbrevkort, der indsendes med nævnte formål, ikke have været gengivet fornylig - eller have synderlig udsigt til snart at blive det - i danske jernbanebøger eller -tidsskrifter. Men det skal ikke være en absolut betingelse; der er masser af prospektkort, der tåler at ses igen og igen, og som passer i mere end én sammenhæng.

Det skal heller ikke være nogen betingelse, at der kun indsendes egentlige postkort. Alle mulige ældre billeder har interesse. Idéen er ikke så forskellig fra den, der ligger bag den hidtidige rubrik BILLEDGALLERIET. Men inspirationen stammer dog fra den serie i dansk fjernsyn, som Danmarks Radio kaldte "En film efter mit hjerte", og hvis princip var at opfordre folk uden for den faste stab til at fremsætte motive-rede forslag til repertoire.

Sammenligningen med TV kan imidlertid ikke føres ret langt, og for at vise lidt tydeligere, hvad det hele går ud på, lægger forslagsstilleren i dette nummer af SIGNALPOSTEN for med nogle eksempler fra sit eget arkiv, der netop hører til de af omfang ret beskedne (han ville selvsagt ikke have noget imod, at det var større). De ledsagende tekster må ikke betragtes som nogen norm, hverken med hensyn til længde eller indhold. Tekster, der forklarer og uddyber billedmateriale, kan ifølge sagens natur blive meget forskellige. Og ingen bør holde sig tilbage af angst for ikke at kunne formulere sig godt nok eller ikke at vide tilstrækkeligt. Hvad det første angår, kan man blot vælge at meddele de rå data og fakta, der knytter sig til kort eller billede, og lade redaktionen tage sig af resten. Og med hensyn til det andet er en af tankerne med POSTKORT EFTER MIT HJERTE netop, at rubrikken også skulle blive en slags værksted, hvor indsendere og læsere hjælper hinanden med opklaring af de mange spørgsmål, der som regel melder sig.

Spørgsmålene drejer sig ofte om detaljer i billedets indhold, eventuelt om topografiske forhold. Og de går næsten altid også på dateringen. Deres værdifulde egenskaber ufortalt har selv de bedste prospektkort nemlig i de fleste tilfælde en væsentlig "fejl": der mangler angivelse af optagelsestidspunkt og/eller trykkeår. Næsten kun, hvor et særligt arrangement eller en bestemt begivenhed skildres - f.eks. en udstilling, et celebret besøg eller et stævne - er der årstal at finde på ældre postkort. Og når man ser bort fra de kort, der nutildags især tilbydes en bestemt kreds, f.eks. jernbaneinteresserede, og som måske mere end de fleste andre er beregnet på at være samleobjekter, er det stadig tilfældet. Forklaringen er

ligetil. Er forholdet mellem oplag og afsætning således, at salget af et postkort strækker sig over flere år, må køberen alligevel ikke bringes i tvivl. Han, der typisk er turist, må ikke få den mindste lejlighed til mistanke i retning af, at det kort, han fem minutter senere sender hjem eller stikker til side som et minde om turen, ikke er up-to-date. For så køber han et andet; det skal jo dække hans oplevelse.

Man må derfor hyppigt på arbejde som "billeddetektiv". Den nærmere fremgangsmåde varierer med opgaven, men vil næsten altid være præget af udelukkelsesmetoden. For at begynde med det helt simple: Et postkort kan aldrig være nyere end den dato, det afsendende posthus' stempel angiver (med mindre der foreligger en bevidst forfalskning). Og i øvrigt gælder det, at personers klæde- dragt samt mange andre forhold på billedet kan bidrage til at tidsbestemme optagelsen. Har man flere billeder med samme motiv eller fra samme serie, hjælper det måske yderligere på vej at sammenligne. Det kan ofte være formålstjenligt at benytte sig af håndbøger af alle mulige slags samt geografiske kort. (Man bør aldrig kassere land- eller bykort, selv om de ikke længere er aktuelle. Der er næppe nogen anden form for grafisk dokument, der har koncentreret et sådant væld af informationer på så lille plads, og et ældre kort fortæller altid en masse, som dets afløser er tavs om.)

Filatelien og kendskab til tryktekniske metoder etc. kan i visse tilfælde inddrages som "hjælpevidenskaber", og der vil desuden ofte være tale om en vekselvirkning mellem på den ene side postkortet og på den anden side den i forvejen tilgængelige viden inden for de områder, der ved kortets hjælp kan kastes yderligere lys over. Men trods alle de muligheder, der synes at være til rådighed, er eksempler på oplagte fejlskøn i forbindelse med reproduktion af ældre prospektkort (og andre billeder) for øvrigt ikke nær så sjældne, som man måske skulle tro. Alle kan gå i vandet.

Der er med foranstående opfordring ikke tænkt på nyere kort. Det skyldes alene de problemer, der knytter sig til udgivelsesretten, og som det ikke er meningen

at gå nærmere ind på her. Der foreligger altså ingen nedvurdering; selv om fotografering efterhånden er næsten hvermands sag, har postkort stadig betydning, og en samler vil hele tiden huske, at nutid i dag er fortid i morgen. Det bør måske tilføjes, at bybilleder med sporvogne samt jernbaneselskabers skibe og færger også er jernbanestof, selv om det ikke forekommer umiddelbart indlysende. Og skønt man efterhånden i færre og færre tilfælde kan købe en bys (for slet ikke at tale om en landsbys) jernbanestation på postkort, er der ingen grund til ikke at samle de nyere produkter (f.eks. med en lumsk bagtanke på kommende generatio-

ners årgange af SIGNALPOSTEN!). Kun ét problem synes lige så uløseligt som spørgsmålet om, hvorvidt det var ægget eller hønen, der kom først. Det kan formuleres således: Hvad er vigtigst ved en jernbane, køretøjerne eller de faste anlæg? - Eftersom ingen af delene kan undværes, er der intet svar. Og der er derfor heller ingen grund til som postkortmotiver at foretrække det ene for det andet. Ikke sjældent er de desuden lykkeligt forenet i samme optagelse.

\*\*\*\*\*

Principielt bør postkort m.v. gengives i originalstørrelsen; det er tilfældet med alle illu-

strationer i den følgende lille internationale rundtur (i hvilken Danmark udgør en trediedel af hele verden). ((Men redaktøren vil absolut ikke love, at fortsættelsens forhåbentlig mange postkort bliver gengivet i originalstørrelse. red.))

I beskrivelsen af fremstillingsteknikken er udtrykket litografi brugt lidt forkert, nemlig om alle former for fladtryk (herunder evt. offset) og dybtryk, altså alt, hvad der ikke er højtryk (traditionelt bogtryk). Årsagen er, at man skal være en virkelig specialist for med sikkerhed at kunne bestemme produktionsprocessen helt nøjagtigt.

### Svenstrup

Billedemner: Aagesens restauration og jernbanestationen.  
Hovedtekst: Gruss aus Schwenstrup (hilsen fra Svenstrup).  
Teknik: Billeder i grågrøn litografi på hvid karton, tekster i sort bogtryk.  
Karriere: sendt 13. maj .... fra Svenstrup til Gråsten.

### Nordborg

Billedemner: havnen ved Dyvig (inden for Stegsvig), Nordborg by som helhed samt banegården.  
Hovedtekst: Gruss aus Norburg (hilsen fra Nordborg).  
Teknik: tofarvet litografi, blågrøn gråtone + sort, på lyseblå karton. (Det mørke midt på kortet er en tilfældig blækklut.)  
Karriere: sendt 19. marts 1899 fra Åbenrå til Gråsten.

Begge disse kort stammer fra tiden omkring århundredskiftet, da Nordslesvig stadig var under tysk herredømme, og da romantisk komposition blev dyrket med iver. Man var for øvrigt på disse kort netop nødt til at levne lidt skriveplads ved billederne; på den anden side af kortet måtte der efter Deutsche Reichspost's bestemmelser kun skrives navn og adresse (Ordnung muss sein). Kortene er endvidere fælles om at være udgivet på lokale forlag. Alsener Kreisbahnen (senere Amtsbannerne på Als) blev åbnet 1898; den nordgående hovedstrækning,

ved hvilken også Svenstrup station lå, havde endestation i Nordborg. Og selv om årstal mangler i poststemplet på Svenstrup-kortet, har man lov at gå ud fra, at begge kort er nogenlunde samtidige med banen.

Den dokumentariske værdi af det tegnede og meget dekorative Nordborg-kort, hvor der er måneskin over det hele, er begrænset. Den viste maskine er opdigtet (der fandtes ikke lokomotiver med tilkoblet tender her!) og kan just heller ikke siges at være tegnet med "lokomotivisk" ekspertise. Svenstrup-kortet kan man

derimod roligt tage for gode varer. Maskinen er et af de fire lokomotiver, AKrB lagde ud med. De var bygget af Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Vulcan. Så vidt nummerpladen ved skorstenen lader sig læse, er det nr. 19, der ses på billedet. Bemærk baglygten, der er større end forlygten. Hvorfor? Det lyse parti bag den store lygte viser, at lemman mellem de to velpudsede agtervinduer står åben; man ser gennem lemman og førerhuset ud ad døren i maskinens højre side.

### Avnbøl

Billedemner: Chr. Sundebo's hotel og jernbanestationen.  
Hovedtekst: Gruss aus Auenbüll (Hilsen fra Avnbøl).  
Teknik: billeder i bruntonet litografi på hvid karton, tekst i rødt bogtryk  
Karriere: sendt 12. september 1902 fra Svenstrup til Gråsten.

Dette kort er knapt så charmerende, og udgiveren har næppe været lokal; der er kun opgivet et nummer, intet navn. Men ellers har det mange lighedspunkter med de foregående. (Blandt andet var modtageren den samme: min grandmøster.) Anledningen til dets udgivelse har været åbningen i 1901 af statsbanelinien Padborg/Tinglev-Tørsbøl-Sønderborg. Avnbøl

station, der forlængst er nedlagt, lå som vestlig nabostation til Vester Sottrup, hvorfra den 9 år senere åbnede sidelinie over Broager til Skelde udgik. Stationsbygningen i Avnbøl er bygget i en stil, som er karakteristisk for alle strækningens stationer. Intentionerne er klart romantiske, men virkemidlerne er administreret med en vis skønsomhed, og

der findes på sønderjysk grund langt værre eksempler på datidens tyske arkitektur (se f.eks. Egon Weber Poulsen: Romantik i røg og damp - Haderlev Amts Jernbaner 1899-1939, SIGNALPOSTENS forlag, København 1971). Alligevel er det svært at være rigtig glad for disse huse. De fleste danske stationsbygninger klæder deres miljø langt bedre.





Gruss aus Schwenstrup  
sender dig  
kære Minna  
din  
Margrethe

Kærligt for dig

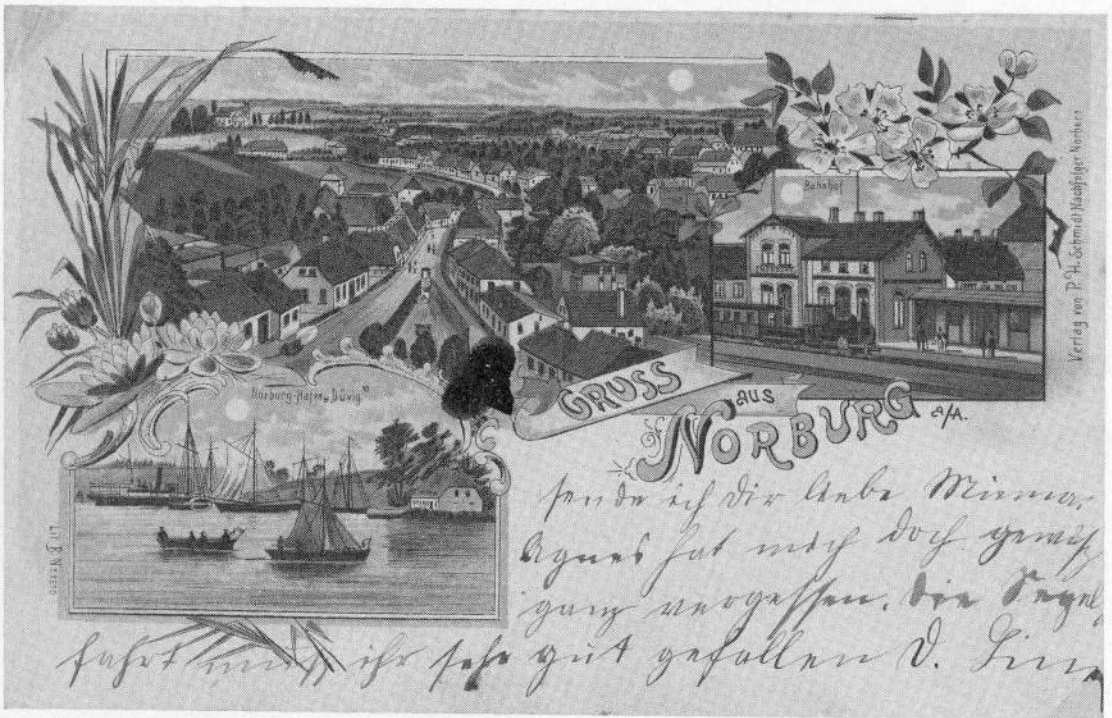
Kort fra Markstedt til  
Kort fra Markstedt til

Verlag v. N. J. Schmidt, Photograph.



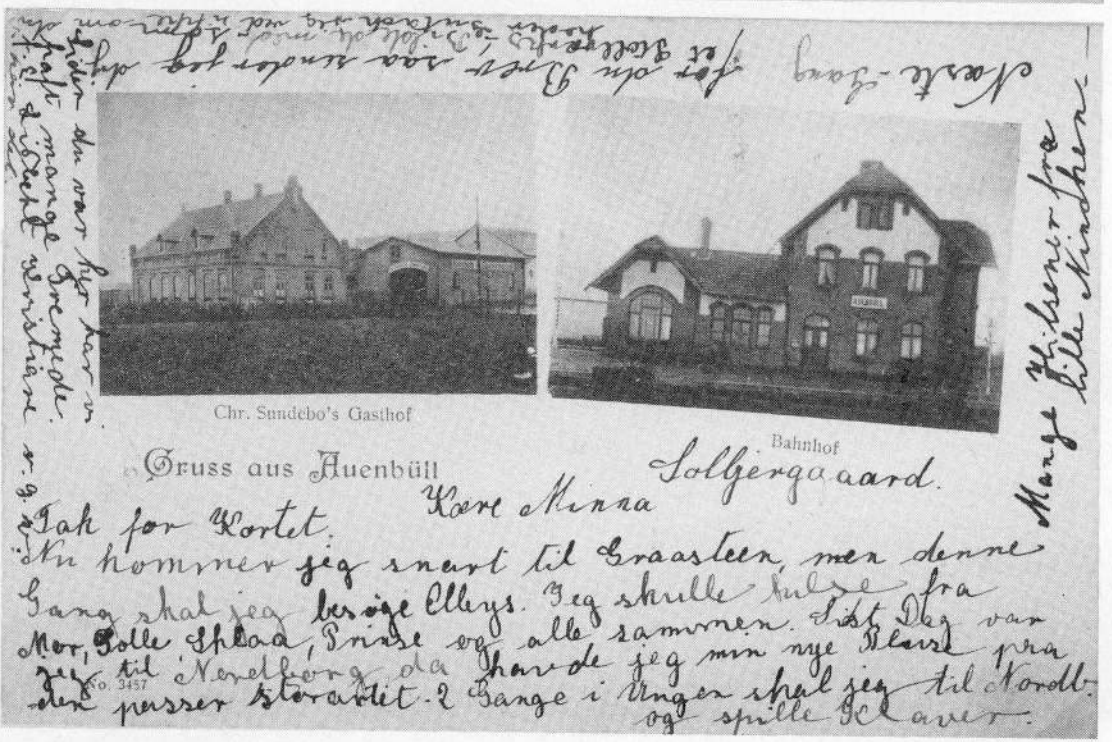
Ansesens Gastwirtschaft

Bahnstation  
Vi have en flot Bah-  
nstation ikke. Vi  
har travlt med at  
bygge. Mange Tak for



for din  
GROSS AUSA  
NORBURG a/a  
for din  
for din  
for din

Verlag von P. H. Schmidt, Buchbinder, Nürnberg



for din  
for din  
for din

Gruss aus Auenbüll  
Kære Minna

Solgergaard

Tak for kortet.  
Du kommer jeg snart til Graasten, men denne  
gang skal jeg besøge Ellys. Jeg skulle hvide fra  
Mor, Lolle, Skaa, Niise og alle sammen. Det Dej var  
jeg til Auelborg da havde jeg min nye bluse på  
den passer størrelse. 2 gange i Unger skal jeg til Nordt.  
og spille Klaver.

Mange kære hilsener fra  
Lille Kirsten

Chr. Sundbo's Gasthof

Bahnhof

Düsseldorf

Billedemne: forpladsen ved hovedbanegården.  
 Tekst: Düsseldorf - Der neue Hauptbahnhof (den nye hovedbanegård)  
 Teknik: sort litografi på hvid karton.  
 Karriere: sendt 28. september 1950 fra Düsseldorf til Aalborg.

At dømme efter personernes påklædning og billedets øvrige indhold samt kortets udførelse stammer det fra 1930-erne. Men det er vel også tænkeligt, at en del af oplaget har overlevet til 1950 (hvor kortet, så vidt man tør slutte af brevindholdet, også er solgt til afsenderen.) Ord som stiv monumentalitet og falsk funktionalisme er vel det første, der falder en ind, og spørgsmålet om, hvad tårnet egentlig tjener til, dukker snart efter op. Så meget fylder urværket vel ikke? Men kritik til side. For det, man fæstner sig ved, er mere positivt: den velordnede 4-sporede "sporvognsbanegård" i forgrunden med brede perroner og store "ventesale".

Düsseldorf, der ligger ved floden Düssel's udmunding i Rhinen, er en af de byer i Tyskland, der tidligst fik jernbane, og har i det meste af tiden siden da været et betydeligt jernbaneknudepunkt. Da det hele var på sit højeste, strålede jernbanelinier i 8 retninger ud fra byen. Af disse

gik dog kun 1 mod vest over Rhinen, mens resten var samlet i en vifte på ca. 135° fra nord mod Duisburg til sydøst mod Köln. Alle tilhørte de preussiske statsbaner; nogle af dem hørte under direktionen i Elberfeld, og andre blev dirigeret fra Köln.

Byen, der efterhånden er nået op i omtrentmillionbysklassen, blev ca. 50% ødelagt under 2. verdenskrig og er efter krigen gjort til hovedstad i delstaten Nordrhein-Westfalen. Hvis man kræver alsidighed af en hovedstad, var valget godt (rent bortset fra, at Düsseldorf tidligere har været grevelig residensby og tillige er digteren Heinrich Heine's fødeby). Stor indlandshavn, omfattende handel. Kunstakademi, kunstsamlinger, forskningsinstitutter, kongresser, udstillinger, åbent og moderne præg. Og denne stikordsliste fortsætter med den måske vigtigste gruppe: kemisk industri, tekstilindustri, papirindustri, jern- og stålværker samt forarbejdende jernindustri.

Mere konkret kan f.eks. nævnes DKW og Lokomotivfabrik Hohenzollern, der blandt andet blev kendt for sine trambanelokomotiver, og som leverede de seks første eksemplarer af jysk-fynske statsbaners lille P-maskine i 1882. Men også en anden lokomotivbyggende virksomhed hører med: Rheinmetall, der i lighed med sine konkurrenter gennem en periode benyttede sig af tegnede annoncer. Med nedenstående eksempel, der er klippet fra december-nummeret 1921 af Industrie und Technik, berøres et felt, der i høj grad bør have en jernbaneentusiasts bevågenhed: gamle annoncer for jernbanemateriel og -tilbehør. Der er tit noget at lære af dem og som oftest noget at opleve. Man har ikke sjældent benyttet sig af særdeles kompetente kunstnere, og de har langtfra altid været anonyme som her (hvor der for den sags skyld ikke var noget at skamme sig over, så vidt man kan se).

**Rheinmetall**

**Dampfkrane für alle Zwecke**  
**zum Heben und Rangieren**  
**ab Lager lieferbar**

RHEINISCHE METALLWAAREN-UND MASCHINENFABRIK  
**DÜSSELDORF**

700-341



Drachenfels Billedemne: landskab med Drachenfels og Drachenburg, i forgrunden tandhjulsbane og vej.  
 Tekst: Gruss aus Drachenfels (hilsen fra drageklippen).  
 Teknik: tre farver + sort, raster, hvid bund.  
 Karriere: kortet ikke benyttet til forsendelse.

Det mest kuriøse postkort i mit eje. En blanding af koloreret fotografi og tegning. Hvad dokumenterer billedet? Den mangelfulde perspektivtegning og det på flere måder noget ubehjælpssomme i tegningen fremmer formodningen om, at det kan være en illustration fra før tandhjulsbanens bygning, altså en slags fremtidsvision. Men banen blev åbnet i 1885, og kortet er efter sin fremstillingsteknik væsentlig nyere. Så det er vanskeligt at træffe nogen afgørelse; ingen dato er til hjælp. Og personerne i

forgrunden bliver man heller ikke klogere af. Er det bønder eller turister? Hvor længe krævede velanstændigheden på denne egn (eller i Leipzig, hvor kortet er reproduceret), at en dame red i damesaddel? Er det æsler eller muldyr, der er tegnet?

Drachenfels er navnet på en 325 m høj, stejl klippe i de rhinske skiferbjerge, ca. 13 km sydøst for Bonn, men ved den modsatte Rhin-bred. Drachenfels hedder tillige den borg (til højre i billedet), ærkebiskoppen af Köln lod bygge på klippetoppen i

1115, men som blev ødelagt under 30-årskrigen; kun midtærtneret står tilbage. Der knytter sig mange sagn, blandt andre det om Siegfrieds kamp med dragen, til stedet, som var nærmest utilgængeligt før tandhjulsbanens bygning. Den lokale vin hedder (selvfølgelig) Drachenblut, og det må vel også noteres, at der fra Drachenfels er leveret sten til bygning af domkirken i Köln. Borgen, der ses midt i billedet længere tilbage, er den noget nyere Drachenburg.

Bozen

Billedemne: byen som helhed.

Tekst: Bozen, Brennerbahn.

Teknik: billede i sort litografi på hvid karton, tekst i sort bogtryk.

Karriere: sendt 2. oktober 1915 fra Christiansfeld (i Nordslesvig!) til Haderslev.

Dette kort, som min mor fik som lykønskning fra en faster på sin 9-års fødselsdag, er et rigtigt "postkort"; ordet er trykt på ikke mindre end 12 forskellige sprog på dets ikke viste "skriveside", og desuden er der en henvisning til verdenspostforeningen. Det er også et rigtigt "prospektkort"; den dejlige optagelse gengiver en udsigt - over by og land, et helhedsbillede. Bozen er den tyske betegnelse for den norditalienske by Bolzano, som dengang tillige med det øvrige Sydtyrol var under østrigsk herredømme. Byen har tidligt været et yndet turiststed; den har en smuk omegn med vinhaver og kastanjelunde - og en hel del landsteder. Erhvervslivet har været præget af handel med frugt og vin.

Man kan diskutere, om dette er et egentligt "jernbanepostkort". Men man ser faktisk banen på en bro over floden Isarco (tysk: Eisack) i forgrunden, og det er under alle omstændigheder værd at notere sig, at den påtrykte tekst anfører "Brennerbahn" til lokalisering. Det fortæller lidt om, hvorledes gennem en periode jernbanenettet for den almindelige bevidsthed har været opfattet som den civiliserede verdens strukturgivende element.

Brennerbanen er den ældste jernbane over Alperne. Den følger den gamle færdsselsvej mellem de tyske lande og de italienske, som i oldtiden kaldtes Romervejen og i middelalderen Kejservejen. Banen var planlagt allerede i 1847 (samme år som åbningen af Køben-

havn-Roskilde!), men blev dog først åbnet i sin fulde udstrækning mellem Innsbruck og Verona 20 år senere. Fra Brennerpasset ("kun" 1370 m) mod syd går jernbanen langs Isarco ca. 90 km, og fra Isarco's udmunding i Adige 11 km neden for Bolzano er det videre forløb (stadig mod syd) bestemt af den større flod. Brennerbanens italienske del blev elektrificeret af FS i 1929 med 3600 V tre-faset vekselstrøm med frekvens 16 2/3 Hz, i 1965 afløst af 3000 V jævnstrøm. Der udgår en ligeledes elektrificeret sidelinie fra Bolzano mod nordvest til Merano.

Ruhnow

Billedemne: stationsbygningen, set fra gadesiden.

Tekst: Bahnhof Ruhnow, Pom. (Ruhnow banegård, Pommern).

Teknik: billede i næsten sort litografi på hvid karton, tekst i sort bogtryk.

Karriere: sendt 13. oktober 1915 fra Ruhnow til Haderslev.

Pilwischki

Billedemne: stationsbygningen o.a., set fra perronsiden.

Tekst: Bahnhof Pilwischki. Ausgebranntes Empfangsgebäude u. zerstörter Wasserturm (den udbrændte stationsbygning og det ødelagte vandtårn).

Teknik: billede i brunt litografi på flødegul karton, tekst i brunt bogtryk (sort tryk på modsat side).

Karriere: sendt 22. november 1916 fra østfronten (feltpoststempel indeholder ikke stedsbetegnelse) til Haderslev.

Begge disse kort har min mor fået sendt fra sin far, der var indkaldt til tjeneste i den tyske hær under første verdenskrig. Min morfar var så heldig at blive arbejdsoldat, og han var blandt andet beskæftiget med jernbanebygning. Men selv om han ikke kom til selve fronten, var det nu ingen lystrejse, og de mange postkort, der i krigsårenes løb blev sendt hjem, tjente ikke så meget til at delagtiggøre familien i, hvad man så, som til at vise, at man stadig var i live. Karakteristisk for disse kort er, at adresse og "brev" er skrevet med blækstift.

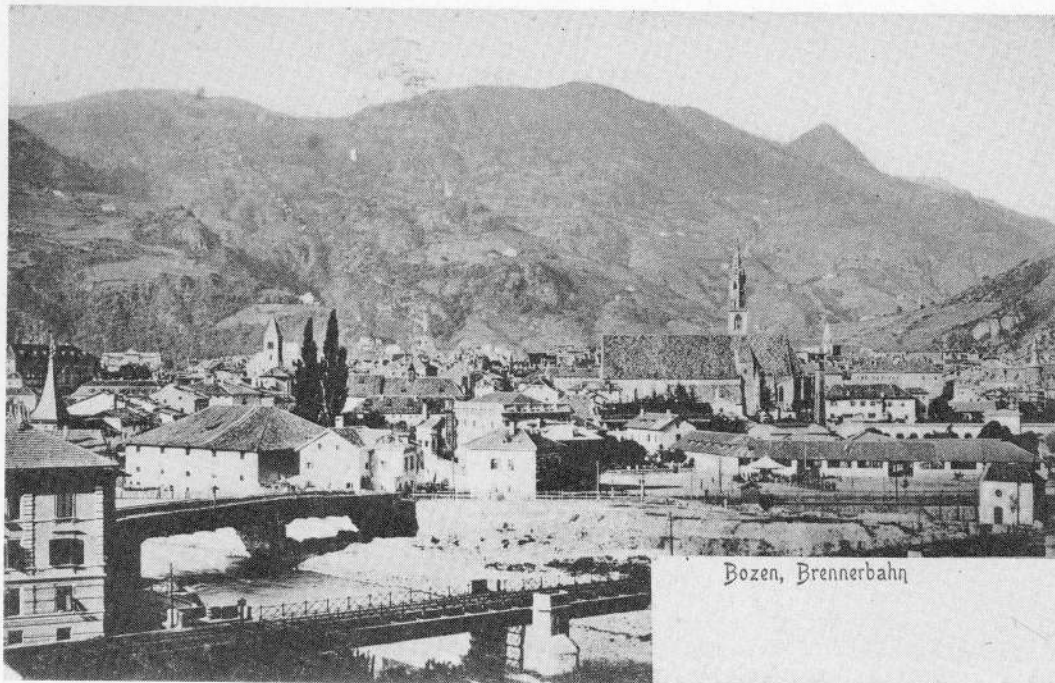
Blandt de kort, min morfar sendte til hjemmet i Haderslev, var der disse med jernbanemotiver. Positionerne afspejler den tyske fremrykning mod øst. Ruhnow ligger i Bagpommern, nu en del af Polen, ikke så langt fra Gdansk (tysk: Danzig), og kortet er

trykt i det nærliggende Zoppot. Pilwischki (navnet ses også stavet anderledes, f.eks. Pilviskia) ligger i Litauen ved jernbanelinien fra Kaliningrad (tysk: Königsberg) til Kaunas.

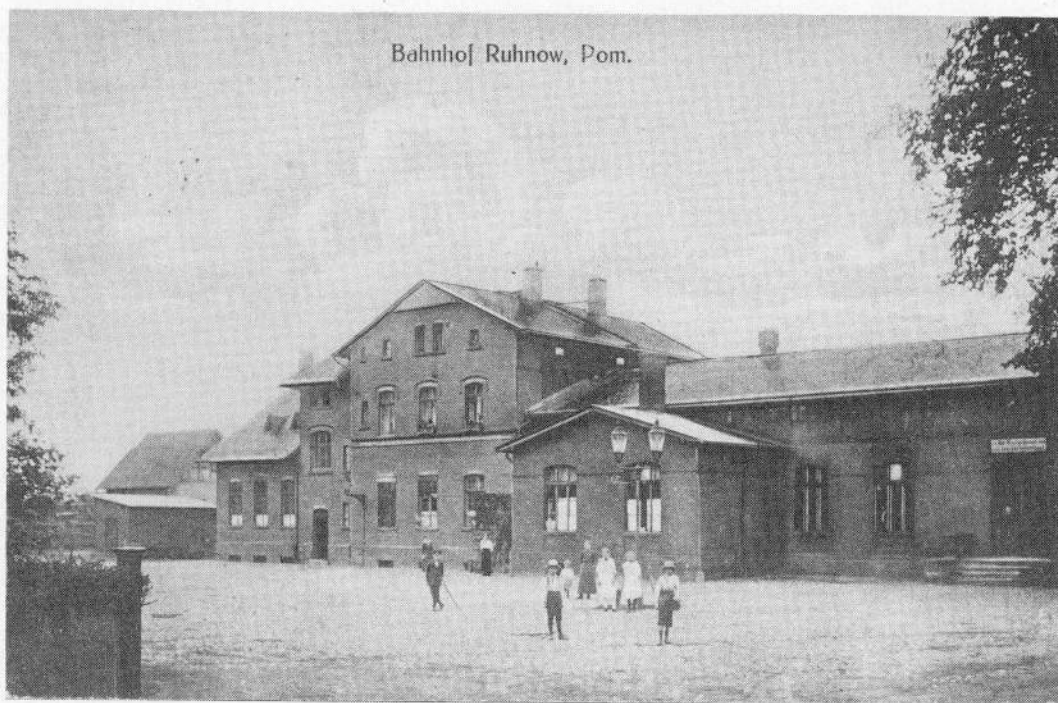
Billedet af stationskomplekset i Ruhnow er noget retoucheret; det kan især iagttages ved gavluhængen på den højeste bygning, hvor skyggen mangler, og på himlen, hvis skyer er "digt". Publikums indgang ligger til højre. Det synes at være restaurationskøkkenet, der skyder sig frem bag børnene og den dobbelte lygtepæl. Og der ser i øvrigt ud til at være en del kontorer og megen beboelse. Noget tyder på, at stationsbygningen er opført i flere omgange. Men det er ikke sikkert. Der kan lige så godt være tale om det romantiske sværmeri og bevidst maleriske, som kendetegner så megen tysk jernbanearkitektur. Men selv om helheden virker noget

rodet, er der et ret nøgternt præg over anlægget.

Stationsbygningen i Pilwischki er det absolutte modstykke her til. Det russiske præg viser sig ikke bare i, at byens/stationens navn står med bogstaver fra det kyrilliske alfabet på gavlen, og i perronens bredde, men også i den monumentale stationsbygnings stil. Det kan man godt få et indtryk af trods krigsødelæggelserne. (Bemærk: dette kort er ikke trykt lokalt, men i Hamborg!). Bygningens fremtoningspræg lader formode, at stationen må have haft en vis betydning, og vandforsyningen tyder i retning af, at der skulle være krydsningsmulighed her. Men det enlige spor og ukrudtsbevoksningen skal måske også tages som tegn på, at stationens klasse i mere end en forstand er nedsat, og at alle overflødige spor er fjernet til brug andetsteds.



Bozen, Brennerbahn



Bahnhof Ruhnow, Pom.



North Platte 1 Billedemne og tekst: Union Pacific Shops and Park, North Platte, Neb. (jernbaneselskabet Union Pacific's værksteder og park, North Platte, Nebraska).

Teknik: sort bogtryk (rasterkliche med "udkradset" himmel) på hvid karton med blank overflade. Tekst på modsat side trykt med grøn farve.

Karriere: udateret, da det er sendt i konvolut som en del af et brev - fra en udvandret dansk dame til bekendte i Danmark.

North Platte 2 Billedemne og tekst: Union Pacific Depot and Hotel, North Platte, Neb. (depot betyder i denne sammenhæng jernbanestation /stationsbygning).

Teknik: billedet tilsyneladende sort bogtryk med rasterkliche + tre farver i litografi, efter stærkt retoucheret, koloreret foto. Tekst i sort bogtryk. På "skrivesiden" er teksten trykt i grøn farve.

Karriere: som North Platte 1.

Det eneste holdepunkt for datering af kort 1 (hvor kameraet egentlig gerne måtte have været drejet lidt mere til venstre!) er klokkehatten på damen, som er den ene af de to personer bag den lille trækvogn. Men det stemmer til gengæld også med den oplysning, at det brev, kortene var en del af, er fra begyndelsen af 1920-erne. Kort 1 er udgivet af et lokalt forlag (men ser ud til at være trykt i Chicago), hvori mod kort 2 tillige med andre kort der hørte til samme brev, må påregnes at være udgivet af Union Pacific. De amerikanske jernbaneselskaber producerede i persontrafikkens glansperiode meget store mængder af postkort med jernbanemotiver, nogle af dem til salg, og andre til gratis uddeling. Forskelligt kan tages som tegn på, at kort 2 var en gammel sag i begyndelsen af 1920-erne, i hvert fald hvad selve optagelsen angår. Måske går den tilbage til år 1900 eller før endnu. Den kombinerede stations- og hotelbygning er strengt funktionel i det ydre ligesom værkstedsbygningen, når man undtager det lille "tårn" og "kongerne" i gavlene.

Byen North Platte i Nebraska ligger, hvor floderne North Platte og South Platte løber sammen og danner den egentlige Platteflod (der løber ud i Missouri ved Plattsmouth over 500 km længere mod øst). North Platte er en station på den første af Nordamerikas transkontinentale jernbaner. Union Pacific, der skulle stå for den østlige del og stadig gør det, startede bygningen i Omaha 2. december 1863, mens Central Pacific, som senere er indgået i Southern Pacific, lagde ud fra Sacramento i Californien med den vestlige del af banen. Den samlede byggetid var anslået til 14 år, men den berømte ceremoni ved Promontory Point i Utah, hvor det sidste skinnespiger blev drevet i, fandt sted allerede efter 6½ års forløb, 10. maj 1869. (Prøv at se, hvor få af vore hjemlige jernbaner, der endnu var bygget på den tid; det giver en vis situationsforståelse!)

North Platte, hvortil man næsten hele vejen fulgte Plattefloden og terrænmæssigt kun havde små vanskeligheder i forhold til senere, nåede man allerede i november 1866 med sporlægningen. Og

naturligvis ventede selskabet ikke, til banen var komplet, med at tage den i brug. En dekorativ tekstplakat fra 1867(?) fortæller, at banen, der omtales som "Platte Valley Route" (meget direkte oversat: "Plattedalslinien"), nu er åbnet fra Omaha til North Platte; man er "300 miles vest for Missouri-floden og 200 miles nærmere Denver og Salt Lake end nogen anden jernbanelinie", for blot at nævne enkelte af alle de fordele, denne bane ifølge plakaten bød på.

Med anlægget af den første transkontinentale jernbane blev 1435 mm endegyldigt fastslået som USA's standardsporvidde, og i de følgende år blev næsten alle nationens jernbaner ændret til det, der også er vort "normalspor". Meget er i øvrigt forandret siden da på den gamle pionerlinie. Der er kommet dobbeltspor, og tracéen er modificeret gang på gang for at få størst mulige kurveradier. Men jernbanebyen North Platte ligger der stadig.

Frederikssund Billedemne: afsporet DSB litra O (nr. 333?) med forpartiet i "mølleåen", Frederikssund.

Tekst: ingen på billedsiden, men i relief er præget: Johannes Hansen, Frederikssund.

På modsat side er trykt: Brevkort (carte postale).

Karriere: sendt 13. april 1908 fra Frederikssund til København.

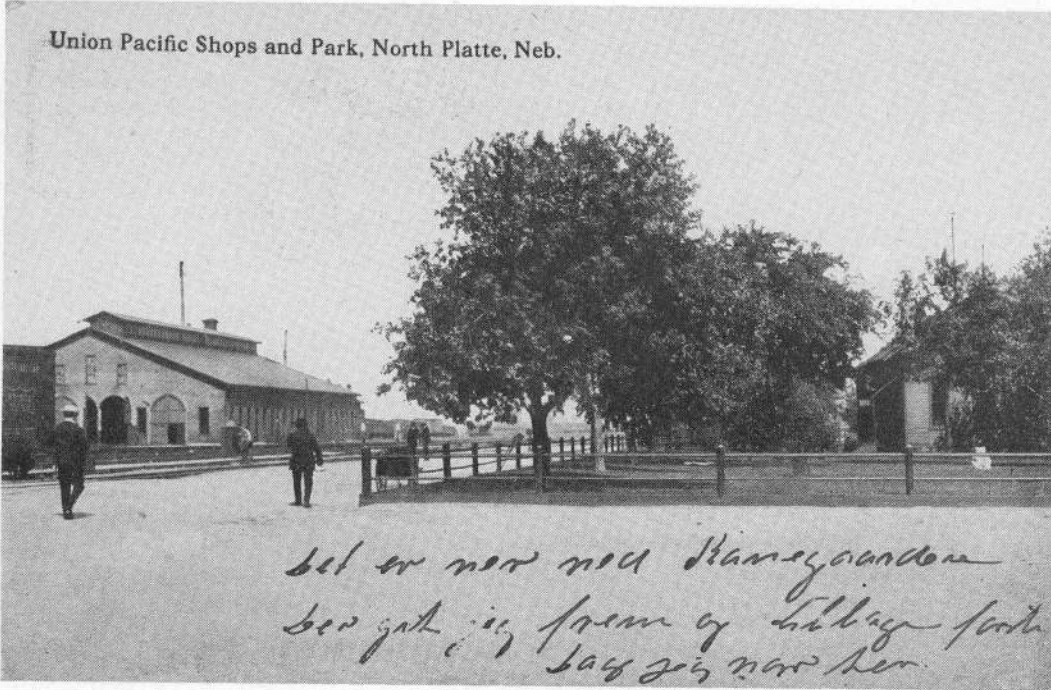
Så vidt vides har ingen af de foregående postkort førhen været publiceret i danske bøger eller blade. Det har derimod dette fotografi, i "Livet langs banen - med Frederikssundsbanen i 100 år" forlaget Thorsgaard, Frederikssund, 1979.

Når det alligevel kommer med her, er det ikke bare, fordi det i lighed med mere end halvdelen

af de foregående har affektionsværdi for mig; min farfar modtog det fra sin svoger med indbydelse til familiebesøg i den tilstundende påske - samme år, som uhelbredt fandt sted. Nej, den særlige grund til at slutte denne ferroviale kavalkade med det stemningsfulde vinterbillede ligger i, at man trods det usædvanlige i situationen får et levende ind-

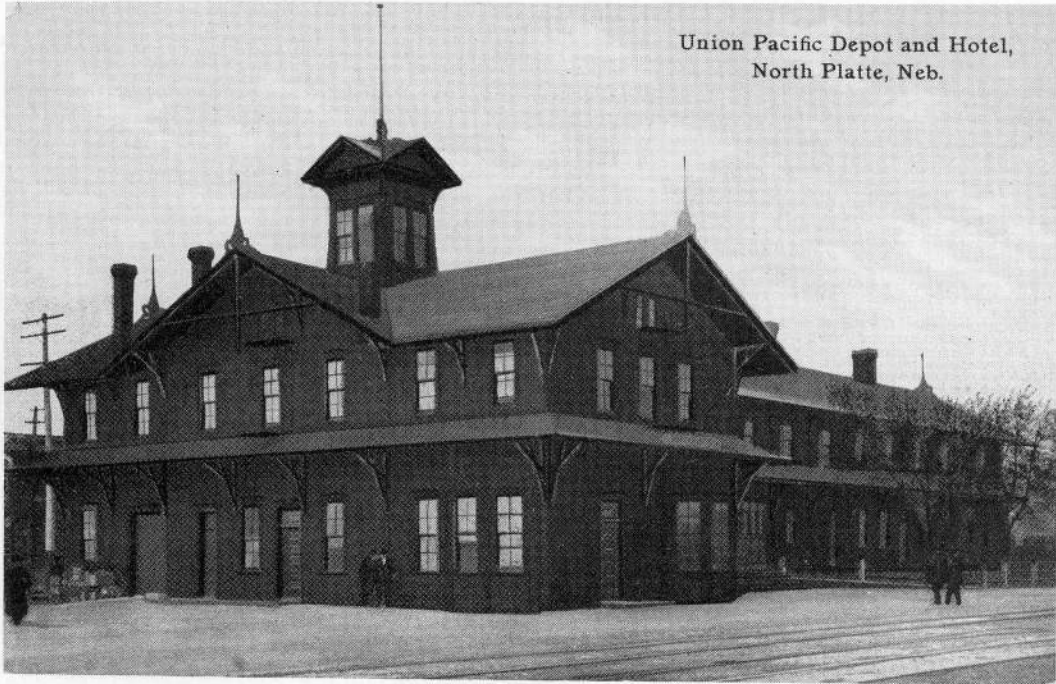
tryk af, hvilken ekstraordinær elegance netop denne lokomotivkonstruktion besad. Når man gør status over den danske museums- og veteranbanetrækraftssituation, må man, selv om den egentlig er helt forbløffende vellykket, alligevel beklage, at der ikke findes en driftsklar O-maskine.

Union Pacific Shops and Park, North Platte, Neb.



*bet or near new Stamey garden  
ben got in from of tallage forth  
say get now her*

Union Pacific Depot and Hotel,  
North Platte, Neb.



# LITTERATUR

## RANDERS-HADSUND JERNBANE

Tegningshefte, udgivet af JMJK. Format A4b, 84 sider, tekst og tegninger. Pris kr. 38,- fra JMJKs forlag, Giro 1 30 85 72, Nørre alle 79, 8000 Århus C.

Teksten giver en kort gennemgang af banens historie i kronologisk orden men det er kun en lille mundsmag på alt det, der skete i banens liv.

Der er forkortelsesliste og en komplet materieloversigt. Tegningerne omfatter næsten alt på banen: Dampvogne, lokomotiver, motorvogne og diesellokomotiver, traktor, skinnebusser, personvogne, pakvogne, godsvogne, sneplove, draisine, overbygning, broer, signaler, bygninger af mange slags, cisternehus m.m.

Tegningerne gengives i den størst mulige målestok i forhold til formatet, hvilket vil give en del regnearbejde til modelbyggeren, når han nu kaster sig over en model af RHJ.

## JERNBANEKOMMISSARIATERNE

af Poul Thestrup. Udgivet af ARKIVSERIEN, Landsarkivet for Fyn, Jernbanegade 36, 5000 Odense C. Format A 4, 88 sider, tekst. Pris kr. 80,-.

Bogen fortæller om grundlaget for jernbanekommissariaternes udvikling og om, hvem der var kommissarius hvor.

Derefter en omtale af arkivernes indhold og en fortegnelse over dem, ordnet strækningsvis og kronologisk - herunder også om projekterede baner, der aldrig blev anlagt. Desuden en oversigt over andre jernbanearkivalier i Rigsarkivet.

Bogen er uundværlig for den der forsker i jernbanens historie, men vil nok virke søvndyssende for alle andre.

## HEDELANDS VETERANJERNBANE

### Materielfortegnelse

Udgivet af Industribaneklubben Lindegårdsvej 4, Øster Syv, 4130 Viby Sjælland Giro 2 29 81 98 Format A 5, 28 sider, ill.

Fortegnelsen fortæller om IBKs materiel, idet trækraften er udførligt beskrevet med (for de meste) et foto af genstanden. Endvidere en beskrivelse af dens levedsløb.

Det rullende materiel iøvrigt er "kun" gengivet i skemaform. Et interessant lille skrift.

## "MODELTOGET"

er medlemsblad for foreningen TOGET, hvis generelle adresse er Hesseløgade 3, 2100 Ø.

Et medlemskab koster kr. 60,- og byder medlemmet på - foruden medlemsbladet - et særdeles righoldigt program med udflugter, mødeaftener og byggekursus omhandlende om- og selvbygning af rullende materiel i H0.

Der er i klubben mulighed for at bytte materiel m.v. ligesom bladets mange annoncer byder på mange forskellige og interessante ting og sager.

## NYT FRA STATIONSBYEN 1

Udgivet af Stationsbyen, red. Chr. R. Jansen. Erhvervsarkivet, Vestre alle 12, 8000 Århus C. Format A 5, 48 sider, ill. Pris kr. 26,50.

Disse hefter vil blive udgivet uregelmæssigt - når der er noget at fortælle om stationsbyer og stationsbyprojektet.

I det foreliggende nummer er der 4 artikler: Borup. En stationsbys befolkningsforhold 1840-1911. - Den tekniske skole i stationsbyen. - Kirke- og kulturliv i danske stationsbyer. - Livet i Karise.

Artiklerne er illustreret med kort og fotos. De er interessante på mange måder, men giver ikke meget til jernbaneentusiasten, der kun interesserer sig for jernbanemateriel og -drift.

Holtrup

## PS

Anmeldelsen har været forelagt Nordisk Modeljernbaneimport, som har meddelt, at man ikke har nogle egentlige kommentarer udover, at motorvarmeproblemerne kan løses ved, at man prøver at udvide gummingens diameter lidt, ved at anbringe den på noget, der har en lidt større diameter (f.eks. en vinkorkprop) og nedsænke den i lidt varmt vand.

Det er ligeledes en forudsætning, at man ved samlingen af motorbogien følger den fremgangsmåde, at snekke-akslens lejer anbringes således, at de små åbninger for akslen er yderst, d.v.s. op mod snekkerne.

I vort sæt manglede nogle enkelte småting, hvilket skyldtes en pakkefejl fra den svenske leverandør. Man er imidlertid klar over problemet, idet dette er et generelt problem, som man lover at løse ved omgående eftersendelse, hvilket da også skete i vort tilfælde.

Med hensyn til de medfølgende transfers oplyste man, at man kan forlænge den tid, i hvilken man kan flytte rundt med dem under påsætningen, inden de binder/klæber på vognsiden, ved at komme et par dråber sulfo i vandet hvori transfer'ne lægges inden påsætningen.

Ifølge et netop modtaget nummer af UK-modelinformation (nr. 12, sept 82) arbejder man på en ny og forbedret udgave af C-maskinens undervogn og motor (anmeldt i SP 16. årg. nr. 2). Medens dette skrives (15. oktober) undersøger UK-modeller, om der er tilstrækkelig tilslutning til en produktion af denne forbedrede udgave, der i givet fald ventes at kunne leveres sidst i 1982. Bliver det tilfældet, vil C-maskinen fremover blive leveret med samme tyske Bühler motor, som i den her omtalte svensk/danske skinnebus.

UK-modelinformation udkommer 4 gange årlig og koster kr. 6,- pr. nr. Det fås hos en lang række hobbyforretninger landet over - eller direkte fra UK-modeller, giro 1 12 50 01, adresse Postboks 32, 2620 Albertslund (her i form af et årsabonnement til kr. 24,-)

## EVP

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

M 1, M 1,4, M 1,6, M 2 osv. ALT i boltevarer, skruer, skiver og møtrikker i alle størrelser i stål, messing og rustfrit, også pinol og krater med kærve eller sekskant.

Bor. snittappe og bakker i HSS og VS.

Kabelbånd, driller og kabelclips m.m.

ECLIPSE, alt i det gode engelske værktøj.

STANLEY hobby knive og linealer i stål, kun 0,4 mm tykke.

BACHO og ØBERG svensk kvalitet når det er bedst.

ETC made in Japan, prisbilligt, urmagerskruetrækkersæt kr. 27,10, lille hobbysæt, 22 ting, kr. 60,-.

Helt specielt: MAXON schweizer motorer, 12 V, 7 polet, 23x40 mm, kun kr. 36,-.

Egen import fra Tyskland af koblinger type Scharfenberg i 0 og H0 samt BESSY spændværktøj, eks. skruetvinge 100x50 kr. 17,10, mini-tvinge 22x25 mm 24 gram, kr. 16,85, parallelskruetvinge 28x50 mm, kr. 34,80

SARSCO HANDEL & HOBBY

Svend Storgaard

Maj alle 138 2730 Herlev  
02 919091 giro 1 74 96 17

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE



# De Gode Gamle Dage

Livet ved og omkring jernbanen har altid virket dragende på mange, således at der gennem årene efterhånden opstod en vis romantisk forestilling om, hvordan det var at være "jernbanemand". Rigtigt er det, at her var et erhverv, der adskilte sig væsentligt fra det man kendte dengang de første jernbaner blev åbnet for drift, her skete noget, her oplevede man noget, og en del af de oplevelser, der fulgte med jernbanedriften blev også oplevet af publikum. En jernbanerejse blev for de fleste en kærkommen og interessant afbrydelse af en ellers kedsommelig hverdag.

Hvordan "jernbanemanden" oplevede livet ved jernbanen - hvordan livet var bag kulisserne, det ses blandt andet af følgende breve:

For 100 år siden var anvendelsen af personalet noget mere fleksibel, end det er tilfældet i dag:

Fredericia, den 16/6 1882

Til Bremsevogter R. Jensen,  
Fredericia.

De vil have at afgaae med Tog 18 idag til Brørup for under Stationsforvalterens Sygdom at overtage Stationens Bestyrelse, dog saaledes at det Regnskabsvæsnet vedrørende skeer paa den sygemeldte Stationsforvalters An- og Tilsvaer.

|||||

Reprimander forekom ofte i skriftlig form, som f.eks. følgende:

Fredericia, den 20/6 1882

Til Stationsforvalter Johnsen,  
Holsted Station.

I Anledning af at De den 14de ds. har forsovet Dem saaledes at Expeditionen af Tog 38 er besørget af Porteuere og en Dreng, skal jeg herved efter Ordre meddele Dem en alvorlig Advarsel mod Gjentagelsestilfælde.

~~~~~

Jernbanerestaurationserne blev for næsten 100 år siden ligesom det er tilfældet i dag underkastet tilsyn, som ved en bestemt lejlighed resulterede i følgende indberetning:

Fredericia, den 2/6 1885

Til Overdriftsinspectoratet.

Restaurationen paa Nyborg Station har som bekendt i flere Aar været meget slet. Alle Paamindelser frugte Intet. Ved Tog 2's Ankomst den 1. Juni kunde der ikke faaes Kaffe. Man havde ingen Fløde. Restaurationen var uhyggelig smudsig og indeholdt alle Erindringer fra den foregaaende Aften.

Jeg skal tillade mig at anmode om, at det bliver tilkjendegivet Restauratøren, at Restaurationen vil blive opsagt, naar den ikke drives paa en bedre Maade end hidtil.

~~~~~

Medens vi er ved hygiejne, så kan følgende indberetning fortælle lidt om, hvor forskellig tiden var omkring århundredskiftet sammenlignet med vore dage:

Fredericia, den 6/11 1897

(Til hvem stilet ses ikke).

Fremsendes. Jeg seer mig ikke i Stand til at anbefale Henstillingen.

I III's Klasses Kupé, i Sporvogne o.s.v., hvor der kommer Mennesker, der have for Vane at spytte paa Gulvet, kan Opfordringen være berettiget og formaalstjenlig.

Men for Reisende i I og II Kl. forekommer den mig at være stødende.

Ved at købe Billet til en højere Vognklasse forudsætter man jo som Regel at komme sammen med Reisende, der ikke overskride Grænsen for almindelig sømmelig Optræden, medens Opfordringen netop gaar ud fra det modsatte, og det forekommer mig ikke at være rigtigt.

Statsbanerne har formentlig Pligt til at beskytte de dannede Reisende i III Kl. saa godt som muligt mod enhver Raahed og Usømmelighed, men i de andre Vognklasser forekommer det mig, at de Reisende bedst indbyrdes kunne haandhævede passende hensynsfuld Opførsel.

Det paaklagede Forhold er iøvrigt ikke stærkt fremtrædende heri Sektionen.

~~~~~

En særlig form for rejsehjemmel bliver man bekendt med ved læsningen af følgende brev:

Fredericia, den 8/2 1899

Hr. Trafikchefen, Aarhus.

I Gjensvar paa Hr. Trafikchefens ærede Skrivelse af 5. ds., Journal Nr. 520, skal Sektionen tillade sig at udtale, at der formentlig ikke kan være noget til Hinder for at tillade Rejsende paa Kvægdriverfripas paa Tilbagerejsen at benytte Iltogene.

~~~~~

Reklame er en vigtig ting indenfor forretningsverdenen, her en særlig form:

Fredericia, den 3/8 1899

Nyborg Station.

Saafremt Annoncebøgerne fra Firmaet "Karl I. Schmidt og Co." ikke er indsamlede fra Vognene inden d. 15. August d.A. bedes de tilintetgjorte.

~~~~~

Der er allerede nævnt en form for reprimande til personalet, her en af en anden art:

Fredericia, den 16/6 1905

Hr. Assistent H.C. Rasmussen,  
Lunderskov Station.

Den 14'ds. forglemte De at kalde ud i Ventesalen til Tog 954, hvorved 5 Rejsende til Tyskland ikke kom med Toget.

De paagældende maatte befordres til Vamdrup med Særtog for at opnaa Forbindelse til de tyske Tog.

Der idømmes Dem herved en Bøde paa 1 Kr. for den skete Forglemmelse, der har paaført Statsbanerne Udgift ved Afsendelse af Særtog.

~~~~~

Af følgende brev fremgår det, at cyklen endnu ikke i begyndelsen af århundredet var hvermands eje:

Fredericia, den 19/6 1905

Fredericia Station.

Stationen vil i de nærmeste Dage faa tilsendt en Cycle til Brug ved Budtjeneste samt en Laas.

Det bedes paaset, at Cyclen holdes aflaaet, naar den ikke er i Brug, og at Nøglen opbevares af den fungerende Stationsbestyrer. Cyclens Renholdelse og Smøring bedes overdraget en bestemt Ansat.

~~~~~

Tidligere tiders restaurations/kioskvogn kørte ikke med toget. Den sejlede på Lillebælt:

Fredericia, den 20/6 1905

Hr. Hotelforpagter S. Hansen,  
Hotel "Kronprins Frederik",  
Fredericia.

Den 17'ds. er der fra Deres Restaurationsvogn paa Tog 42's Færge forlangt og betalt 50 Øre for 2/2 Fl. dansk Sodavand, der blev nydt ved Vognen, hvorefter Flaskerne tilbageleveredes.

Da der for denne Vare paa Statsbanernes I' Kl. Restauranter kun betales 15 á 20 øre pr. ½ Fl. skal man udbede sig tilstillet i Løbet af 8 Dage en Priskurant for de fra Deres Vogn forhandlede Restaurationsgenstande.

~~~~~

Det hændte af og til, at de ansatte ved jernbanen kom i strid med nogen af de rejsende eller godsforsenderne/modtagerne. Dette ses af adskillige breve. Sjældne gange udviklede sagerne sig, og så kunne det gå således som det fremgår af følgende brev:

Fredericia, den 22/8 1906

Gjørding og Malt Herreds Kontor,  
Holsted.

Hoslagt tillader man sig at oversende det ærede Herredskontor en Klage fra Stationsforstander H. Petersen, Brørup Station, over Købmand Sandagger, Brørup.

Det i Stationsforstanderens Klage nævnte Brev fra Købmand Sandagger til Assistent Koch-Petersen vedlægges i bekræftet Afskrift.

Man tillader sig at anmode om, at Købmand

Sandagger maa blive draget til Ansvar efter Lovgivningen.

Man forventer til sin Tid at erholde en behagelig Meddelelse om, hvorledes Sagen er afgjort.

~~~~~

En anden måde, hvorpå retsvæsenet kunne blive draget ind i tvistigheder indenfor jernbansens område ses af følgende brev:

Fredericia, den 4/12 1906

Til Herredsfogden i Odense Herred,  
Odense.

Vedlagte Udskrift af Skalbjerger Stations Klageprotokol bilagt med en Indberetning fra Skalbjerger Station samt en Klage fra Portør I.H. Jørgensen over Hr. P. Broch, Korsør Margarinefabrik, tillader man sig at oversende Hr. Herredsfogden med Anmodning om, at Hr. P. Broch maa blive draget til Ansvar efter Lovgivningen.

Man udbeder sig til sin Tid en behagelig Meddelelse om, hvorledes Sagen er afgjort.

|||||

Den uheldige klager blev underrettet om sagens udvikling gennem følgende brev:

Fredericia, den 4/12 1906

Hr. P. Broch,  
Korsør Margarinefabrik,  
Korsør.

I Anledning af Deres i Skalbjerger Stations Klageprotokol d. 27.f.M. indførte Klage skal man herved meddele, at Sagen er overgivet til Herredsfogden i Odense.

~~~~~

Hvad der videre kom ud af de to sager vides ikke, men alene det at statsbanerne i disse - sikkert ikke særligt betydningsfulde sager - tog det skridt at foretage politianmeldelse vidner om en helt anden tid end vor. I dag har retsvæsenet desværre meget andet at gøre end at beskæftige sig med - angivelig - fornærmelige udtalelser fra vrede rejsende eller godsforsendere/modtagere.

Det hændte, at banerne havde nogle ganske særlige transporter, nemlig af guld, kontanter eller værdipapirer, således som det ses af følgende breve:

Fredericia, den 29/3 1907

Vamdrup Station.

Med Tog 43 den 4'n.M. skal befordres en tysk Salonvogn, der vil indgaa til København H. (Personbgd.) fra Vamdrup. Vognen skal benyttes til transport af Obligationsblanketter.

Stationerne bedes sørge for Overførelsen Færge 43 Natten mellem 4' og 5'n.M. af den læssede Vogn samt Videresendelse med korresponderende Tog.

Fragten saavel for Blanketterne som for Led-sagerne i Vognen betales efter direkte Regning fra Regnskabsafdelingen, hvorom Stationerne underretter Togpersonalet.

Fredericia, den 29/10 1914

Fredericia, den 3/10 1909

Nyborg/Vamdrup/Strib Stationer.

Til Brug ved Transport af en Del Obligationsblanketter til Paris den 5. ds. indgaar en tysk Salonvogn tom til Vamdrup med tysk Tog 758 d.4.ds.

Vognen videresendes for Kjøbenhavn Tog 927-24 s.D. og indsættes den 5.ds. i Togene 5-942 fra Kjøbenhavn til Vamdrup.

Vognen maa ikke løbe bagest i Togene 5-942. Viderebefordring fra Vamdrup foregaar med tysk Tog 23 den 5.ds.

Togpersonalet bedes underrettet.

\*\*\*\*\*

Af og til indeholder de gamle kopibøger kopier af breve, som set med nutidens øjne virker lidt komiske. Her er et par eksempler:

Fredericia, den 16/6 1911

Skanderborg Station.

Man har D.D. tilskrevet Trafikbestyreren i 3'Kreds saaledes:

"Som det vil være den ærede kreds bekendt afholdes der i Ugen fra den 18' - 25' Juni Flyvninger i Omegnen af Silkeborg.

Forsaauidt det i den Anledning maatte blive nødvendigt at medgive Togene fra Aarhus Ekstrapersonvogne, bedes disse foranlediget indrangeret saaledes, at Vognene kan omrangeres i Skanderborg til Midtbanetogene.

Endvidere bedes det foranlediget, at Stationerne Vejle, Horsens og Aarhus afgiver Melding til Skanderborg forsaauidt der i nævnte Tidsrum til et enkelt Tog maatte blive solgt et større Antal Billetter til Stationer paa Strækningen Silkeborg-Ry."

Hvilket herved meddeles.

Fredericia, den 16/12 1913

Direktøren for Trafikafdelingen.

Vedlagte Regning tillader man sig at fremsende til Anvisning.

Automobilen udsendtes fra Ribe til Afhentning af Rejsende fra det i Vedsted nedbrudte Tog 1057 den 30'Oktober.

Det var Meningen at udsende et nyt Tog 1057 fra Ribe, med hvilket de Rejsende fra Tyskland kunne opnaa Tilslutning ved Hjælp af Automobilbefordringen. Imidlertid lykkedes det at benytte Hjelpepetoget som et forsinket Tog 1057 fra Vedsted, og Bilen blev derved overflødig.

\*\*\*\*\*

Det er en kendt sag, at der i Esbjerg til tider kan være en stærk lugt fra fiskemelsfabrikkerne. Det er man i byen parat til at affinde sig med, da lugten betyder at der kommer penge til byen. I nedenstående tilfælde blev duften dog for stærk og måske stammede den heller ikke fra fiskemel eller andet, der gav penge til byen:

Banebestyreren i 2'Kreds.

Under Henvisning til Hr. Banebestyrerens Skrivelse af 12. ds. Db 74/12 meddeles, at man af Hensyn til den stærke Aadselsstank, der udgaar fra det Firmaet Joh. Low tilhørende Træskur i østre Ende af Esbjerg Stationsplads, maa ønske Lejemaalet med nævnte Firma opsagt.

\*\*\*\*\*

Til slut citeres nedenstående breve, der fortæller mere om de mangeartede og forskellige transporter, der i tidens løb har fundet sted på jernbanerne:

Fredericia, den 2/1 1915

Revisionen.

Det indberettes herved, at der i December Maaned 1914 ikke her er modtaget Bestilling paa Salonvogne eller Godsvogne til Personbefordring.

Til Befordring af Guld fra Kolding til Kjøbenhavn er der paa Bestilling af Nationalbanken leveret en fireakslet anden Kl. Personvogn i Togene 915-12 den 4' og 22'December f.A.

Den 14'November f.A. befordredes Salon Nr. 2 med Tog 915 fra Kolding til Fredericia læsset med Guld bestemt for Nationalbanken i Kjøbenhavn, da Vognen imidlertid var overlæst, blev Guldet omlæst i Fredericia til en BM Vogn og videresendt i denne Tog 30 s.D.

Alle omhandlede Vogne har været opvarmede fra Kedelvogn under Opholdet i Kolding og har været under Ledsagelse af Personale fra Nationalbanken.

De to førstnævnte Vogne er bestilte gennem Kolding Station, den sidstnævnte gennem Direktøren for Trafikafdelingen.

Fredericia, den 5/2 1915

Revisionen.

Det indberettes herved, at der i Januar Maaned d.A. ikke af herværende Kreds er modtaget Bestilling paa Godsvogne til Personbefordring.

Igennem Odense Station er modtaget telegrafisk Bestilling paa en to-akslet Salonvogn til Brug Odense-Kjøbenhavn i Tog 30 Torsdag den 14'Januar d.A.

Igennem Kolding Station er modtaget telegrafisk Bestilling paa en fireakslet, 2'Klasses Personvogn til Befordring af Guld fra Kolding til Kjøbenhavn i Togene 915-14 Fredag den 8' og med Togene 915-12 Tirsdag den 26'Januar d.A.

De to Vogne fra Kolding har været opvarmede fra Kedelvogn under Opholdet i Kolding. De er desuden blevet benyttet til Befordring af Personalet fra Nationalbanken, der har ønsket Betalingen opkrævet af Generaldirektøren. Om Vognenes Afgivelse er Indberetning fremsendt til Direktøren for Trafikafdelingen.

Ib V. Andersen

# BILLEDGALLERIET

Billedgalleriet bringer denne gang et udvalg af de til DMJUs fotokonkurrence indsendte fotos.

Herunder: Optagning af Viborg-Herning banen den 25/5 1978. Foto: Lars Nilsson, Ålborg.

Side 185 øverst: Klimaplov 98 og 99 samt plov 125, taget i Århus 17/4 1982. Foto: Steen Johansson, JMJK, Århus.

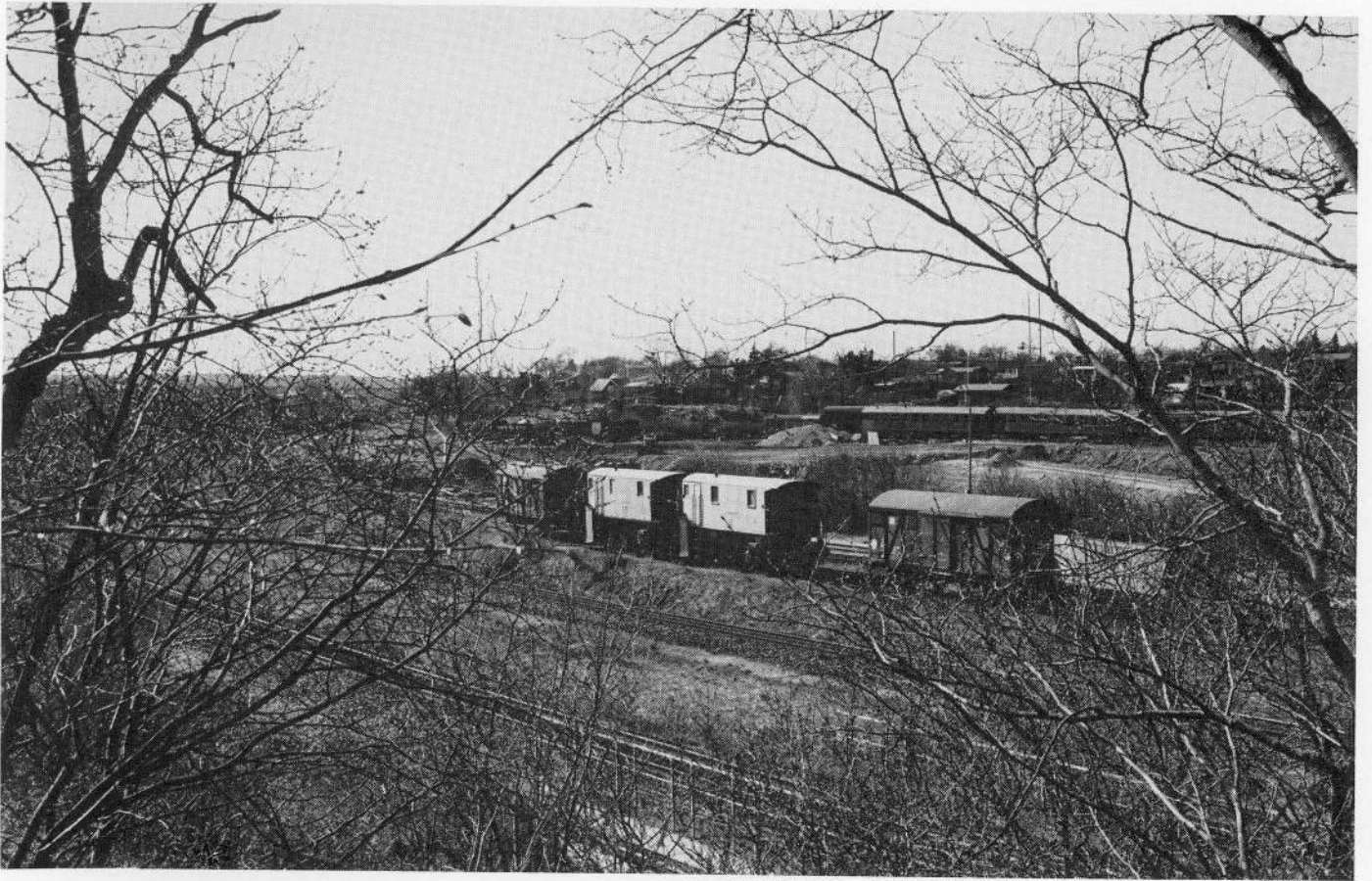
Side 185 nederst: Krydsning Bedsted/Thy, april 1980. Fotograf ikke opgivet.

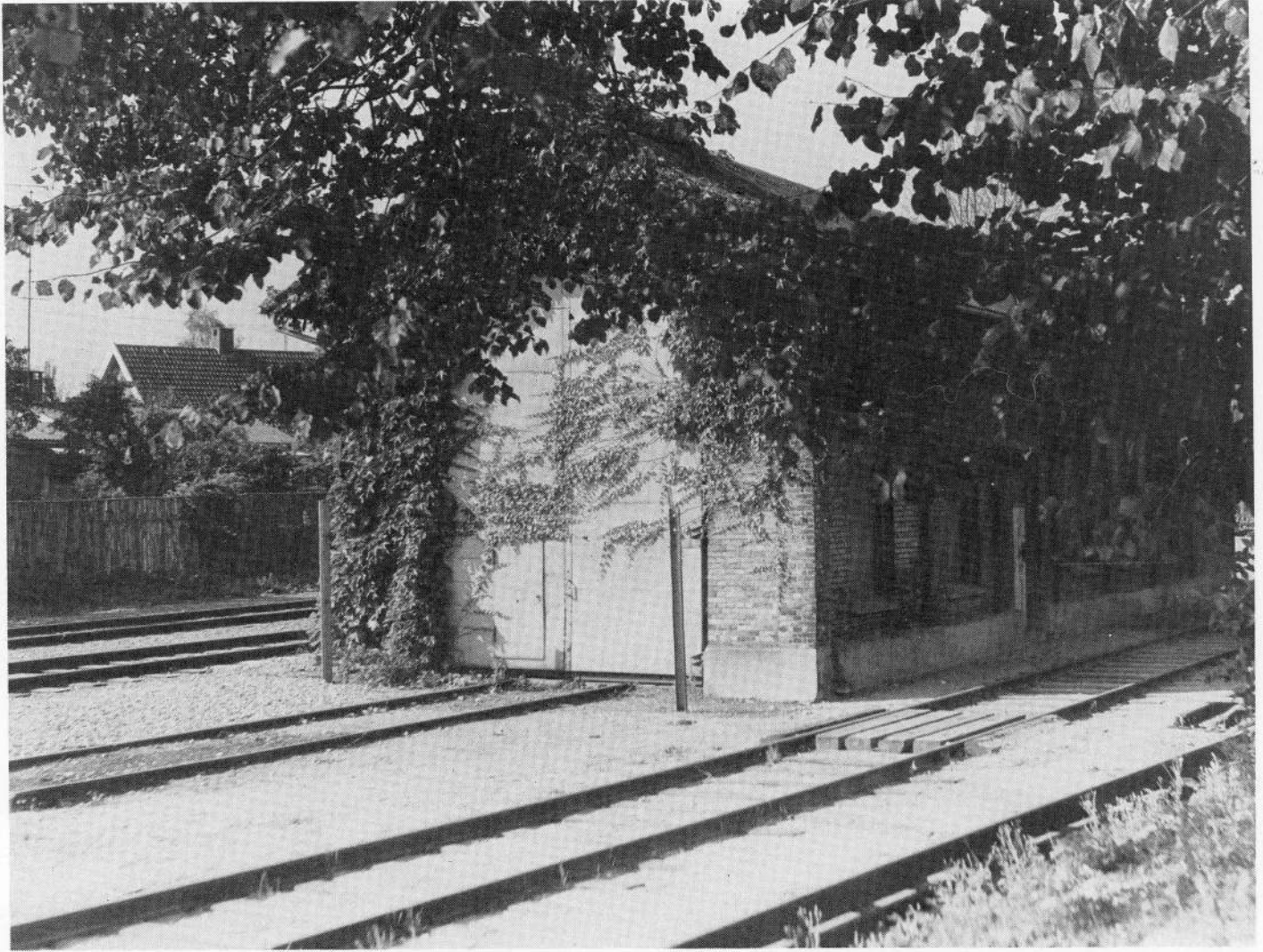
Side 186 øverst: Remisen i Åbenrå, september 1981. Foto: Niels Nørholm, JMJK, Århus.

Side 186 nederst: MH i Århus, 17/4 1982. Foto: Steen Johansson, JMJK, Århus.

Side 187: DSB MZ 1408 med "rigtig" bemaling. Foto: Troels Lenchler Poulsen, Viby J.











## Jernbaneminder fra Sønderjylland

af Niels Jensen

I tekst og sjældne gamle fotos fastholdes mennesker og hændelser, som har været med til at præge de sønderjyske baners udvikling – et spændende forløb som ikke ligner noget andet i dansk jernbanehistorie.

Kr. 78,00

**HØST & SØN**

et godt dansk lyspunkt

**SM LAMPEN**

Oplysninger:  
SØREN MADSEN LAMPE A/S  
EJBY INDUSTRIVEJ 68 · 2600 GLOSTRUP  
TLF.: 02 - 45 35 44 · TELEX: 33547 SMLAMP DK

## 3 NYE TRAFIKPLATTER



Platte nr. 11  
**OMBYGGET SPORVOGN** på Fælledvej ca. 1925. Øverste etage er fjernet. Disse vogne kørte lige til 1951.

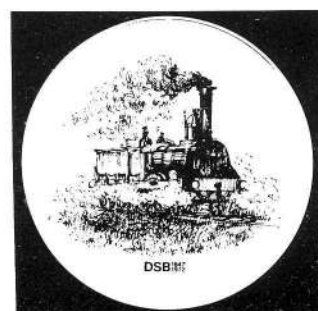
Platte nr. 304  
**LEDBUS 75 E** på H. C. Andersens Boulevard 1982 — HT's nyeste befordringsmiddel, ekspresbusserne.

Platte nr. 10  
**TO-ETAGERS EL-SPORVOGN** på Fælledvej omkring 1912. De tidl. »syrevogne« ombyggedes til el-drift fra 1902.

Disse og alle tidligere sporvogns- og busplatter haves på lager, pr. stk. kr. 125,-  
Sendes overalt pr. post pr. efterkrav.

SPECIAL-TILBUD

DSB-JUBILÆUMSPLATTE



Jubilæumsplatten fra 1972 er det lykkedes os at fremskaffe et lille parti af, som kan leveres for kr. 135,-

Eneforhandling

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