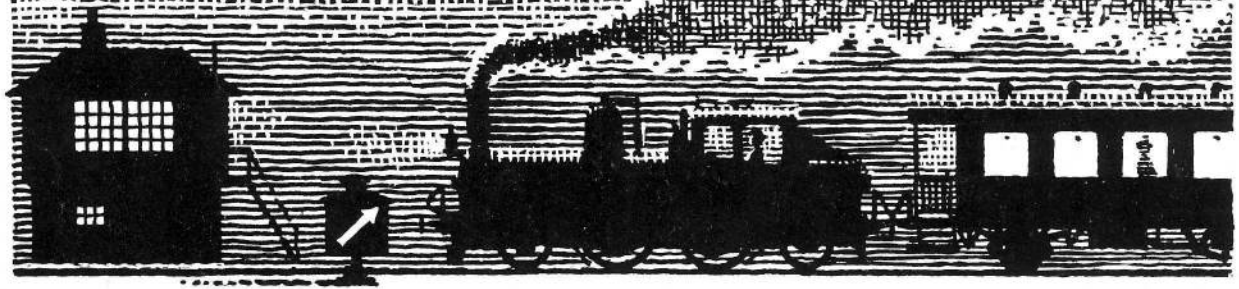


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

23. årgang 1987 juni, nr. 2

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:

UIF 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

23. ÅRGANG - NUMMER 2

JUNI 1987

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner: TKVJ, turbeskrivelse, 1. ...	51
Spredte glimt fra jern- banens barndom	67
Læserne bygger	73
Kupesnak: En hændelse på morgenvagten	79
De gode gamle dage	84
Jernbanens grundlove ..	86
Tanker ved et jubilæum .	90

Forsidebilledet: En stille for-
middag i Århus havn, 18/3 1978
(Foto: Kurt Andreasen)

ABONNEMENT tegnes for et ka-
lenderår ad gangen ved indbe-
taling af abonnementsbeløbet på
giro 6 49 47 22 under redaktio-
nens adresse.

Pris: 23. årgang, 1987:
Kr. 128,- incl. 22% moms.
Løssalgpris pr. nummer:
Kr. 35,-.

Medlemmer af redaktionen

Poul Adamsen
Hans Alkjær
Ib V. Andersen
Ole Faurhøj
A. Gregersen
J. Groth
Erik V. Pedersen

Kære læser!

På en højhellig Langfredag læg-
ger jeg sidste hånd på dette
nummer.

Det blev noget anderledes end
jeg oprindeligt havde planlagt.
Det skyldes dels, at nogle blev
tente manuskripter ikke blev
helt færdige til lovet tid og
dels, at vi - med stor glæde
- har modtaget en hel del ar-
tikler fra vore læsere, og da
vi ved at bringe dem samtidig
kan imødekomme nogle få af de
fra abonnenterne modtagne øn-
sker, ja så blev det som det
blev.

Så er jeg bare spændt på, om
nogle abonnenter så bliver
"skuffede" og "utilfredsstillede"
- men det hører jeg vel om??

Iøvrigt mange tak for alle de
positive tilkendegivelser, der
er modtaget. Det luner og hol-
der gejsten oppe! De fleste af
brevene "kræver" ikke direkte
svar, hvilket også vil være al-
deles uoverkommeligt for mig.
Der er dog et par særdeles ud-
førlige breve, som bør have et
svar, og det kommer også - hen
ad vejen!

Jeg skal lige bemærke, at tek-
sten på side 95 burde have
haft en slags overskrift, men
det blev der ikke plads til.
Kald den "Rodebutikken".

Til forlagsfortegnelsen i forrige
nummer side 47 bedes følgende
linier slettet (numrene er ud-
solgte):

A: 9. årgang
B: 8. årgang nr. 4
9. årgang nr. 1
9. årgang nr. 3
10. årgang nr. 2
10. årgang nr. 4

Nyt Fra Redaktionen

SKRIFTLIG AUKTION

Vi afholder atter i år skriftlig
auktion. Jeg har modtaget sær-
deles mange udbudsliste i år,
og jeg mener, at vi når op på
over 600 auktionsnumre! Der er
noget for enhver smagsretning:
litteratur om store jernbaner,
modelbaner, sporveje samt ef-
fekter fra jernbanerne.

Betingelserne er ændret en smu-
le, men de almindelige spille-
regler er uændrede:

Auktionsliste forventes at være
klar ca. 1. juni 1987.
Tilbudsfristen er 15. september
1987.

Betalingsfrist er 30 dage efter
påkrav.

Levering af varer snarest efter
modtagelse af betaling.

Du indsender en konvolut (min.
230 x 330 mm) påført dit eget
navn og adresse og frankeret
med kr. 6,50 (brevporto, 3.
sats) til redaktionen.

Du får tilsendt auktionsbetin-
gelser og udbudsliste i 2 ek-
semplarer.

Du noterer dine bud og retur-
nerer den ene udbudsliste til
redaktionen adresse senest 15.
september 1987.

Alle tilbudsgivere får meddel-
else om resultatet af auktionen.
(Et tip: Ved lige bud vinder
det, der først kom redaktionen
i hænde. Sidste år var der
mange lige bud!!)

Næste nummer forventes udsendt
sidst i august måned 1987. -
På genhør!

Holtrup

Nedlagte Baner

TURBESKRIVELSE

Troldhede-Kolding-Vejen banen (TKVJ)

Det er vel omkring tyve år siden, at jeg foretog den lange tur fra Kolding til Troldhede. Efter privatbanemålestok var det en virkelig lang tur med mange stop og ophold undervejs - en strækning på 87,9 km.

Selv om min tur som sagt blev foretaget for tyve år siden, var strækningen Gesten-Vejen forlængst lukket, så den strækning fik jeg ikke prøvet. Det drejede sig om 9,5 km bane, og det vil altså sige, at Troldhedebanen oprindeligt havde haft en længde på ikke mindre end 97,4 km. og den var hermed Danmarks længste privatbanestrækning.

Turen startede i Kolding. Her havde banen to perroner A og B. Sidstnævnte lå nærmest "vejsiden", mens perron A vel

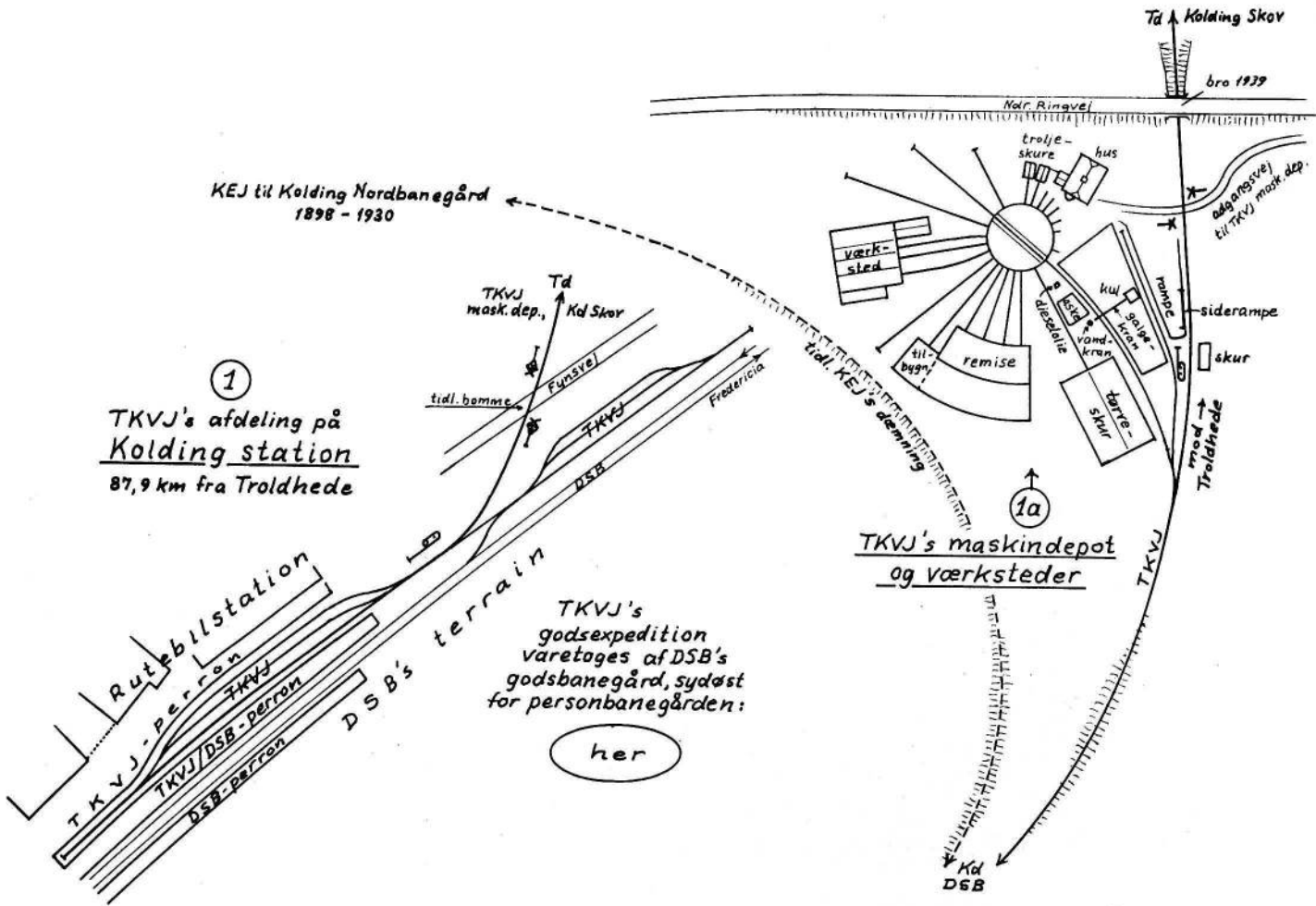
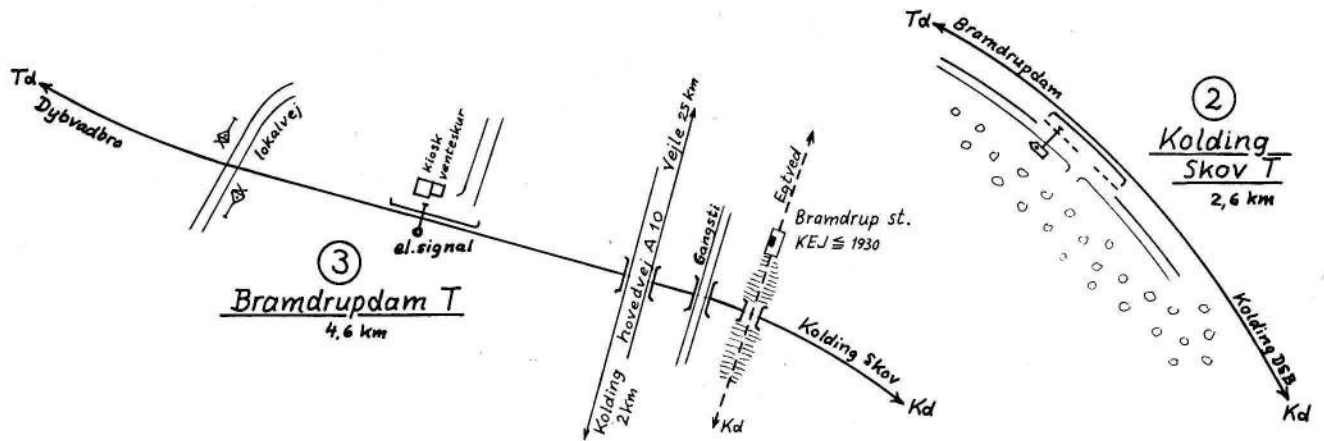
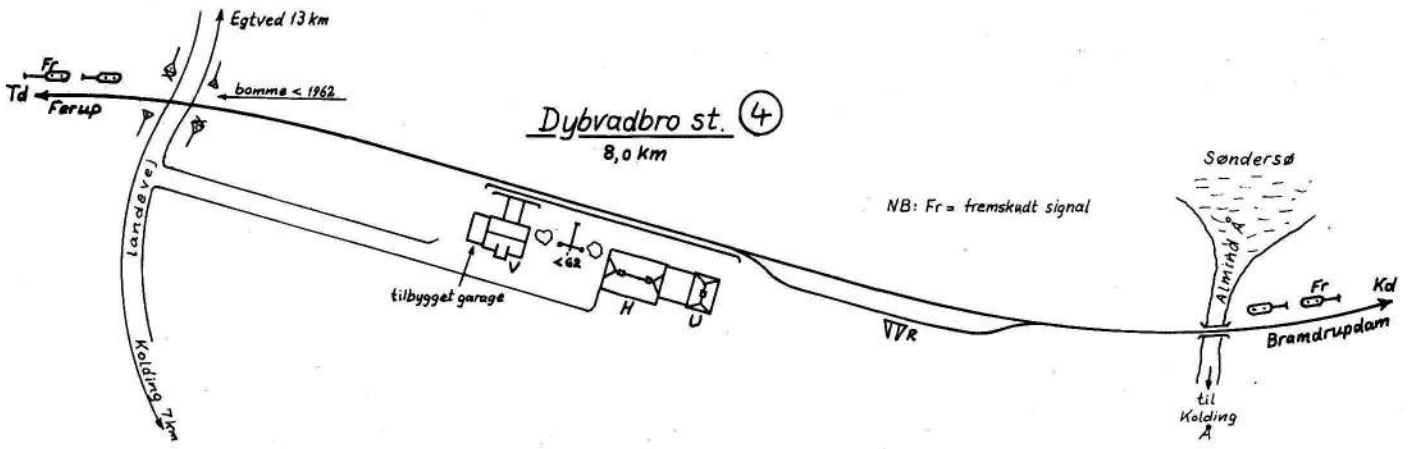
nærmest må betragtes som en Ø-perron, der delte TKVJ (mod nordvest) og DSB (mod sydøst) således, at der var bekvemme muligheder for de rejsende, når der skulle skiftes tog fra den ene bane til den anden. Fra perron B var der desuden udgang til en rutebilholdeplads. Mellem sporene ved de to perroner lå et tredje spor, med skifte til sporet ved perron B; det brugtes uden tvivl som en slags opstillingsspor. De to perronspor løb endelig sammen mod syd og endte i et udtrækspor, der endte nær stationsbygningen bagved. Længden har vel været omkring 75 m. Dette spor var sikret med en sporstopper, men alligevel havde privatbanen været en tur på den forkerte side af sporstopperen, således at man havde vædret bygningen bagved. Murværket bar tydelig præg af den reparation, der havde været nødvendig efter uheldet. På banen ymte man noget om, at

det ikke havde været den eneste gang, man havde foretaget denne lidt uheldige manøvre.

Mod nordøst havde Troldhedebanen desuden nogle depotspor, beregnet for opstilling af personvogsmateriel, der ikke var i løb, samt for godsvogne. Da jeg besøgte Kolding for at foretage den lange tur med privatbanen, var TKVJ den sidste af de tre privatbaner, som havde haft endestation i byen her. Den smalsporede Egtvedbane var lukket allerede i 1930. Den havde haft spor længere mod nordvest end TKVJ, omtrent der, hvor rutebilholdepladsen nu var beliggende. Der var tilsyneladende ikke det mindste synlige "spor" tilbage efter denne bane. Den anden privatbane, Kolding Sydbaner, der nu også var væk, lukkede i 1948. Denne bane havde haft sin egen station "Kolding Sydbanegård". Herfra havde der været et forbindelsesspor op til statsbanegården; det løb ind i den syd-



Kolding station. TKVJ's indkørselstogvej - til højre anes Kolding-Egtved Jernbanes terræn. (Rutherford, 1925 - arkiv O.W.Laursen).





vestlige del af denne station. Her havde desuden været opstillingsspor for godsvogne til og fra KS.

Det er med tog 206 turen skal foregå. Afgangstidspunktet er kl. 12.02 og det er efter køreplanen meningen, at vi skal nå Troldhede i løbet af et par timer.

Som sædvanlig var der ikke noget besvær med at få lov til at sidde oppe foran hos skinnebusføreren i skinnebus SM 10. På slæb havde vi påhængsvogn SP 3 - en af de store fireakslede. Afgangstidspunktet nærmer sig. Jeg har taget plads på en klapstol, et instrument, der tilsyneladende er fast inventar i alle privatbaners skinnebusser. For en ordens skyld må det vel også nævnes, at det ligeledes - og som sædvanlig - er et venligt og hyggeligt personale, som skal føre toget. Der sidder 32 rejsende i motordelen af toget, men antallet i bivognen havde jeg ikke overblik over - men jeg kunne selvfølgelig have spurgt.

Så er der afgang til den lange tur, der går fra det frodige jyske østlige bakkeland op til det store og barske midtjyske hedeland. Vi starter i Vejle amt, hvorefter vi et godt stykke tid befinder os i Ribe amt, for igen at smutte ind i Vejle amt for en kortere bemærkning og endelig afsluttes turen i Ringkøbing amt. Jeg er her gået ud fra den gamle amtsinddeling. Vi kommer i berøring med ikke mindre end 13 sognekommuner, ja det bliver næsten til 14, for et sted løber banen lige på grænsen mellem to kommuner.

Indtil Hundsholt trinbræt - altså 17,4 km fra Kolding - skal vi køre igennem et ret bakket østjysk landskab.

Som et indskud skal lige bemærkes, at selve Kolding station vil blive behandlet senere i en selvstændig artikel i SIGNALPOSTEN.

Den sædvanlige procedure ved afgang finder sted, og så er vi på vej. På den første del af turen kører vi et kort stykke mod nordøst parallelt med DSB-strækningen, hvorefter "vores" bane skifter kurs, og i en lang kurve får retning mod nord. Et lille stykke inde i den før omtalte kurve passerer vi sporskiftet, som fører



Ø: Kolding. TKVJ's sporareal med TKVJ M 2 under indkørsel. 13/8 1963.

M: Kolding. TKVJ's værksteder med drejeskive forrest. 29/8 1962.

N: TKVJ, Kolding Skov - indkørsel fra Troldhede. 16/8 1965.

ind til TKVJ's ret så store remiseanlæg; det anes et øjeblik, da vi kører forbi stedet, der forøvrigt er omgivet af bakker. Disse remiseanlæg må vel nærmest siges at ligge i en dal-sænkning. Kort efter kører vi gennem en dyb udgravning omgivet af et mindre skovterræn ved Marielund. På den venstre side ligger byparken, som dog er svær at få øje på. Den højre side er helt domineret af den ca. 10 hektar store lystskov Marielund.

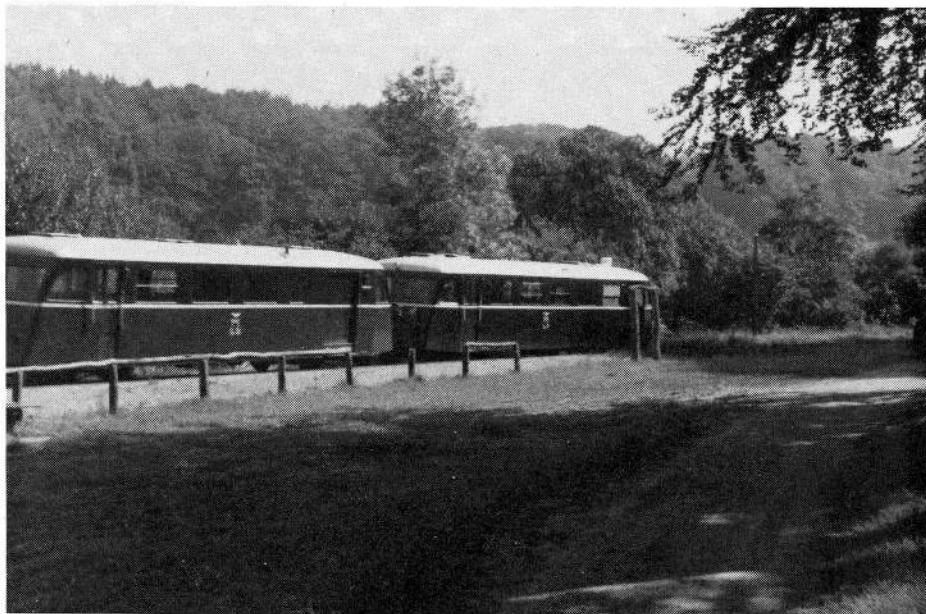
I bløde kurver kører vi nu op mod det første holdested, **KOLDING SKOV**. Navnet fortæller os, at vi er kommet til et nyt skovområde, der i lighed med de øvrige skovstrækninger omkring Kolding ejes af denne by. Halvdelen af skoven ved trinbrættet er udlagt til lystskov, og er et ret søgt udflugtsmål både sommer og vinter for købstadens indvånere. Og så er vi ved trinbrættet, der består af en grusbelagt perron, der ud mod sporet har en ca. 30 cm høj cementkant, der selvfølgelig skal holde på gruset og i det hele taget få det til at ligne en rigtig perron. Trods en del ukrudt på perronen synes her nogenlunde velholdt. Ind mod skoven er stedet heget af et træhegn, og der er lavet en portallignende indgang til holdestedet. Her er også et personsignal, men det afviger en del fra den gængse type. Det er anbragt helt ude i den nordlige ende af trinbrættet, af hensyn til den kurve holdepladsen ligger ved, således at eventuelle rejsende i tide kan gøre opmærksom på, at de vil med toget. Togpersonalet ville ellers ikke have stor mulighed for at se publikum før toget er helt henne ved perronen, dette gælder særlig for tog mod Kolding. Selve stoppeskiltet er et rektangulært signal med et gult katteøj i den spidse ende. Det ligner en "vindfløj". Op til vingen går der en jernstang, som i den ene ende er forsynet med et håndtag, så man kan dreje skiltet. Selve stangen er fastgjort til en rød- og hvidmalt jernbjælke. Trinbrættet er først oprettet i 1918, altså et års tid senere end banens åb-

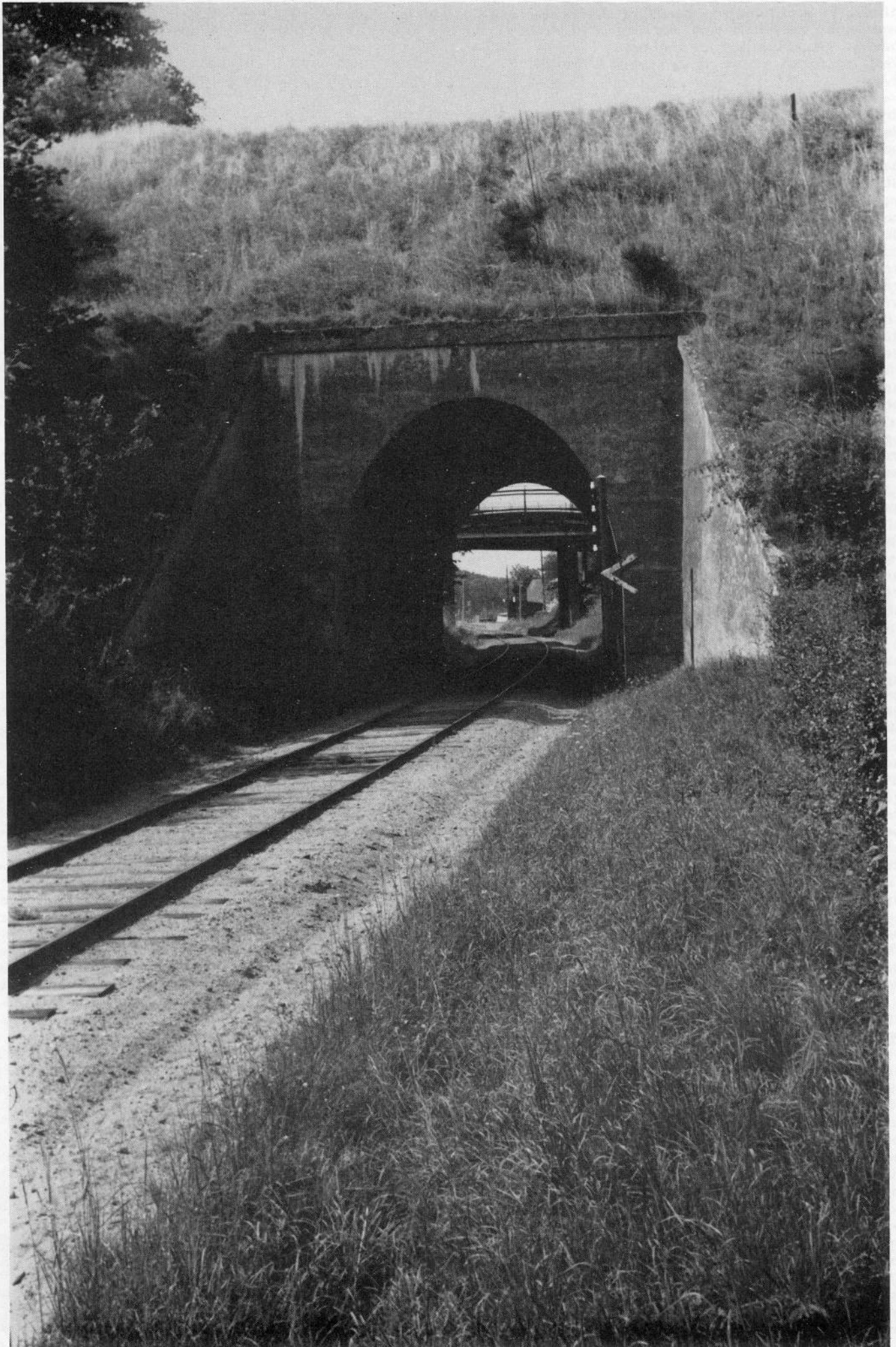
Ø: TKVJ, Kolding Skov – med SM 9 og SP 3. 23/8 1967.

M: TKVJ, Kolding Skov – indkørsel fra Kolding. 16/8 1965.

N: TKVJ, Bramdrupdam. Venteskur og ?? set fra SØ. 23/8 1967.

Næste side: TKVJ, ved Bramdrupdam Forrest KEJ-dæmning, bagest landevejsviadukten og helt i horisonten perron og venteskur. 16/8 1965.





ning. Vi befinder os forøvrigt i et kønt landskab med skov og bakket agerland. Jeg glemte vist at fortælle, at vi er i km 2,6.

Selvom skoven ejes af Kolding kommune befinder vi os i Nørre Bramdrup sogn, der foruden af dette holdsted betjenes af et trinbræt mere, nemlig Bramdrupdam, to km længere mod nordvest i km 4,6. Da banen i sin tid blev anlagt, var det nødvendigt at foretage store udgravninger i det ret så bakkede terræn i dette område. Et gammelt billede viser, at man brugte gravko, og det er - også efter vor tids målestok - ganske betydelige jordmængder, der var tale om, og de skulle fjernes, før man nåede så langt ned, at der blev tale om en acceptabel stigning for banens trækraft. Det kan forøvrigt også mærkes, at skinnebussens motor får lov til at bestille noget for at kunne klare stigningen. Jeg kan ikke lade være med at tænke på, hvor dejligt et billede man kunne have fået før i tiden, når et damplokomotiv med fuldt læs asede sig op ad bakken. Ingen af eller på ved Kolding Skov, så vi fortsætter uden stop med støt fart mod Bramdrupdam.

Den værste stigning er nu overstået og jeg begynder at spejde efter de endnu eksisterende broanlæg - rester efter den forlængst nedlagte KEJ. Mens vi ruller derudaf kan vi nå at se lidt nærmere på sognet vi befinder os i - Nørre Bramdrup. Som det nok er fremgået af det forrige skrevne, er dette sogn præget af det ret bølgede terræn, som fremhæves af den i istiden dannede dal, der går igennem sognet. Det er faktisk gennem denne dal man har ført Troldhedebanen.

At kommunen eller sognet er nabo til Kolding kan tydeligt ses, idet et ikke ringe antal parcelhuse er skudt op i området. Og der er stadig god gang i byggeriet, nok fordi grundene er langt billigere herude end helt inde ved Kolding.

Hovedbyer er Nørre Bramdrupdam og Bramdrupdam, den sidste er den største med ca. 700 indbyggere. Her er et par mindre industrivirksomheder, men endnu er det landbruget, der dominerer, trods de mange tilflyttere. En ganske køn egn, men måske bortset fra kirken, som dog er af nyere dato, men bygget på en romansk kirkes oprindelige sokkel og med inventar fra den oprindelige kirke, er her ikke seværdigheder af betydning.

Efter at have passeret gennem en forholdsvis blid kurve

når vi ud på en helt lige strækning, og vi kommer snart til de markante spor efter Egtvedbanen. En høj dæmning viser tydeligt, hvor denne bane har løbet, og vi kører gennem dæmningen i en lille tunnel. Endnu en bro når vi kort efter, men i dette tilfælde er det en landevej, som føres over banen, og så er vi ved **BRAMDRUPDAM TRINBRÆT**. I modsætning til Egtvedbanen, der havde en "rigtig" station i kommunen, er Troldhedebanens holdsted et udpræget privatbanetrinbræt. Men dette trinbræt har vel i det små været en medvirkende årsag til, at Egtvedbanen kom til at klare sig dårligt. Med Bramdrupdam fik de rejsende en langt mere direkte og dermed hurtigere forbindelse til Kolding. Men omkring disse to holdepladser var det, at der opstod en bymæssig bebyggelse. Og der bliver stadigvæk bygget her, for da jeg passerede stedet var man i fuld gang med at opføre nogle to-etages ejendomme - men det kom desværre ikke til at gavne Troldhedebanen på længere sigt, at flere bosatte sig i området, beboerne valgte åbenbart bilen i stedet.

Trinbrættet bestod af en grusbeltet perron og et skur, og lad mig sige det rent ud: sidstnævnte var ikke særlig velholdt, malet i en rødbrun farve, men det var adskillige år siden - det sås tydeligt - at der havde været malere på stedet. Vinduerne var blændede (har her engang været billet-salg?) og døren ind til selve venterummet manglede. Over døren eller rettere hvor døren skulle have været, var stationsskiltet anbragt. Hvidt skilt med rødbrune bogstaver fuldkommen lig den type DSB brugte dengang på sine stationer. Bygningen var opført i træ og var temmelig medtaget af tidens tand og - som sagt - mangel på maling. Taget var et halvtag med en belægning af tagpap, som man kunne nære tvivl om var tæt i regnvejr. Her var også perronsignal ud for indgangen til skuret, men af en helt anden type end den ved Kolding Skov. Her var det en jernstang på hvis top der var fastgjort et elektrisk rundt armatur. Lyset, der skulle få toget til at stoppe, blev tændt ved hjælp af en kontakt på venteskuret. Her var intet sidespor. 4 passagerer stod af og 2 skulle med videre frem, og efter endt ekspedition ruller vi videre.

Stadig ses huse under opførelse, nu er det villaer, det drejer sig om. Landskabet er ikke særlig spændende, men en

skov forud bryder lidt af den noget ensformige natur i området. Vi kører i et helt åbent landskab på en næsten helt lige strækning, og kursen er stadig nordvestlig. På en strækning af næsten tre km kører vi på grænsen til Harte sogn, d.v.s. omtrent til næste holdsted, Dybvadbros i km 8,0. Stationen får lige klemt sig ind i Harte sogn; fra stationen er der kun få meter til Vester-Nebel sogn.

Man kan faktisk på denne måde betjene to sogne på én gang - har de mon begge betalt til banen? Det var her man i trediverne foretog nogle boringer i undergrunden, idet man havde en formodning om, at det var muligt at udvinde salt. Man nåede ned i 1096 m dybde, og fik også lidt salt op, men desværre ikke nok til at det kunne betale sig at udnytte forekomsten. Hændelsen var meget omtalt i aviserne dengang og i en periode kunne man daglig læse om begivenheden.

Sognet er næsten skovløst, og det er ikke de store variationer, og den helt store skønhed, man finder her i dette landskab. Man skal lidt væk fra banen - til Kolding ådal, eller helst til den noget mindre Vester Nebel ådal, hvor den meget smukke "Alpedal" virkelig er et besøg værd, hvilket navnet måske også antyder.

Vi har kørt eller rettere snoet os i bløde kurver gennem det skovløse landskab og stadig med samme retning lige til omkring 1 km før Dybvadbros, hvor kursen bliver stik vest. Lidt før stationen passerer vi et vandløb, og samtidig får vi øje på de idylliske Dons-søer. Disse to søer er, hvor utroligt det end lyder, kunstige, d.v.s. at man har lavet en opstemning, og det vandløb vi før passerede er faktisk en kanal, som forbinder de to søer med Kolding Å. Navne har de også fået nemlig Nørresø og Søndersø. Disse søer + et par andre småsøer har som nævnt forbindelse med Kolding Å. Allerede nu begynder det så småt at blive lidt sandet, men omkring den før omtalte kanal er der en frodig plantevækst af træer og buske.

Og så er vi ved indgangssporskiftet til **DYBVADBROS**. Det drejer sig om et sidespor med skifte i begge ender, beliggende lidt øst for stationen, idet der ud for selve bygningen kun er hovedsporet.

Stationen, hvis bygning godt kan liggere en større villa, ligger i et område med meget spredt bebyggelse, så man spørger sig selv om, hvad årsagen er til, at man netop har



valgt stedet her til en station. Det er en af de oprindelige bygninger fra banens start. Man havde tre typer, som jeg vil benævne 1, 2 og 3 med henholdsvis 4, 5 og 6 fag vinduer. Denne er af type 2 (den mellemste). De minder alle meget om Køge-Ringsted banens stationsbygninger, men de var jo også bygget på samme tid, ganske vist af to forskellige arkitekter. Som kuriosum kan det nævnes, at type 1 kostede 15.000 kr., type 2 17.000 kr. og type 3 19.000 kr. Forøvrigt havde Troldhedebanen 7 stationer af den "dyre" type, bl.a. Gesten.

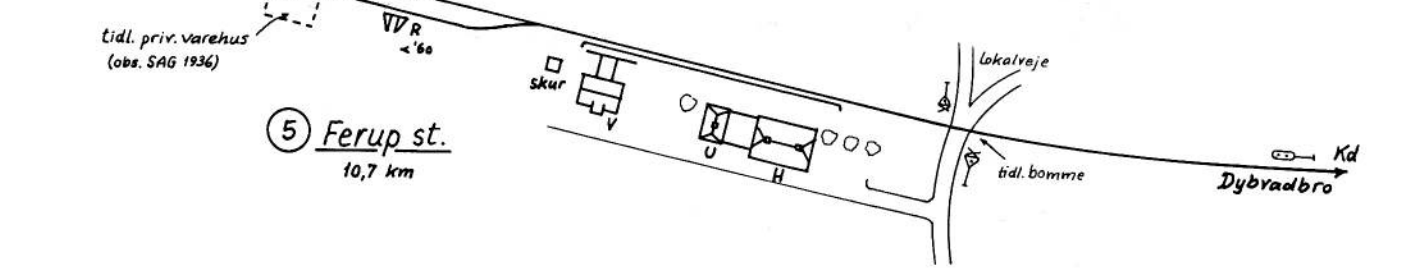
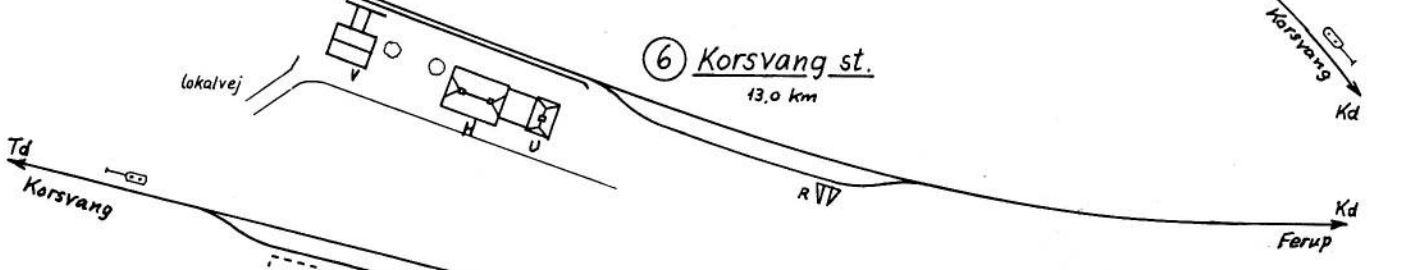
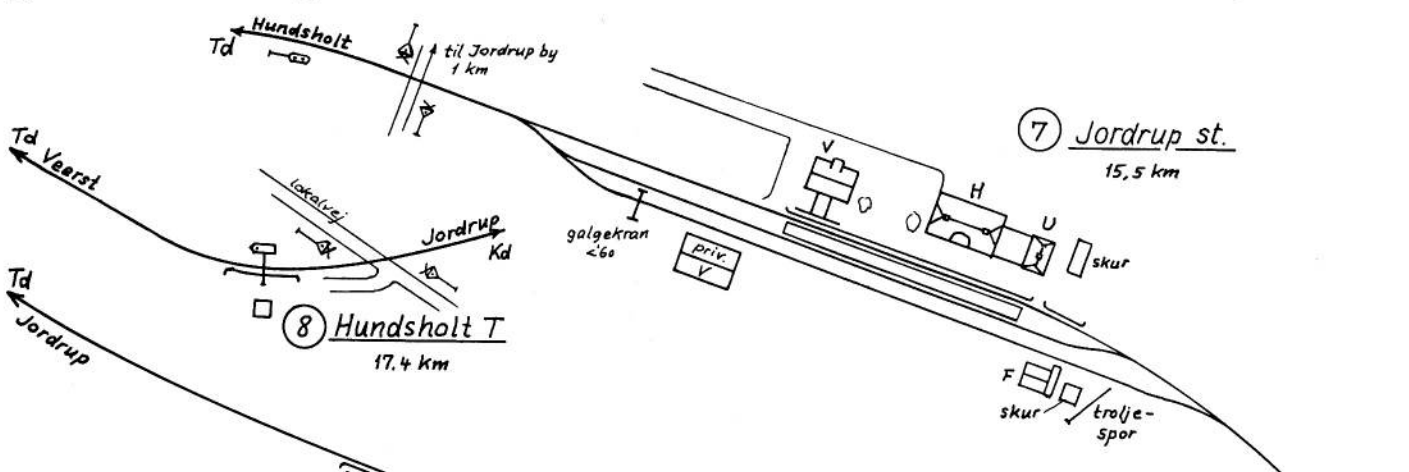
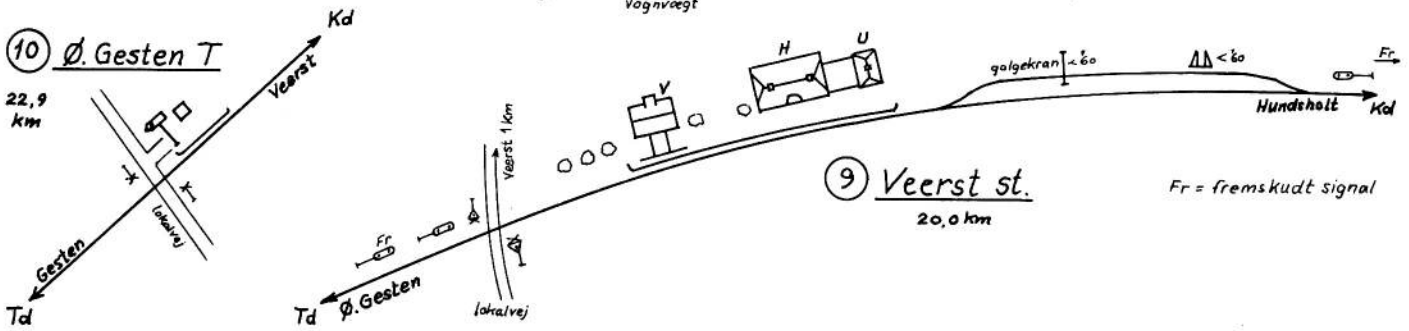
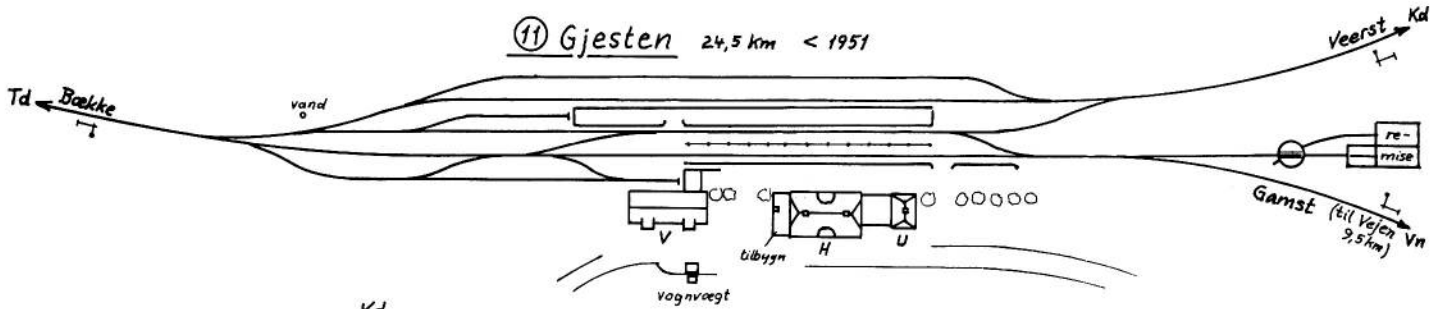
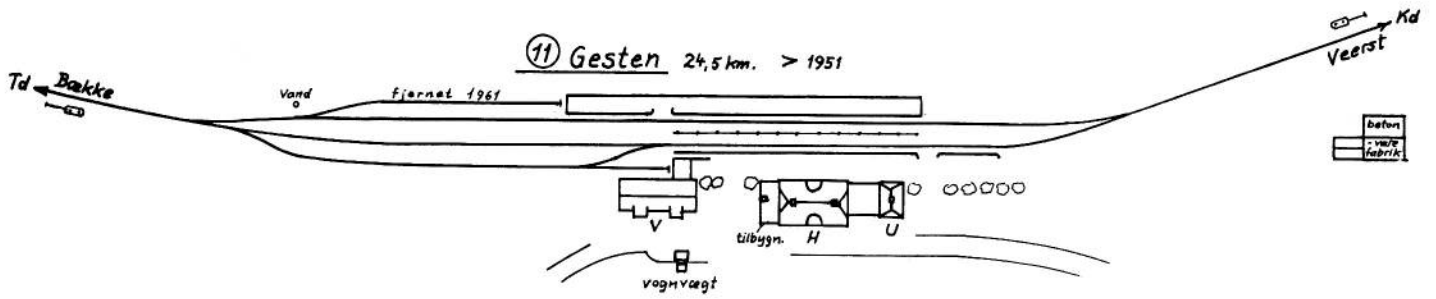
Men lad os vende tilbage til Dybvadbro. Den er bygget af røde mursten, hvilket også gælder toilet- og udhusbygningen. Hovedbygningen og sidebygningen har begge rødt tegltag. En hvid kant skiller taget fra muren og giver bygningen en vis karakter. I det hele taget virker det som et godt og velproportioneret byggeri. Vinduerne er hvide med palæruder, mens dørene er holdt i en grønblå nuance. Mellem hovedbygningen og udhuset er et overdækket, men ellers åbent venterum, båret af murstenssøjler, en indretning der også kendes fra mange andre baner. Stueetagen indeholder selvfølgelig de nødvendige faciliteter for betjening af de rejsende, herunder en ventesal opvarmet af en dejlig stor cylinderformet kakkelovn. Der har også været beboelse for stationsforstander/mester i stueetagen, og de har også rådet over værelser i tagetagen.

Længst mod vest finder vi det af træ opførte pakhuis, temmelig stort. Indretningen er ganske traditionel. Der er en rampe op til pakhuisets dør, men dog kun med opkørsel fra den ene side, idet der på den anden var anlagt et troljeskur og "forbindelsesspor" til hovedsporet. Taget med hældning til begge sider er dækket af tagpap. På vejsiden kan en lastbil eller hestevogn eller hvad man nu benytter, køre op til bygningen og i bekvem højde fra porten i denne side nemt få godset over på køretøjets lad. For enden (længst mod vest) og direkte op til pakhuset findes en senere tilbygning således at pakhuisets endevæg er væg i det skur eller nok rettere garage, man har opført her. Denne lille

Ø: TKVJ, Bramdrupdam med M 2 med dagens godstog. 16/8 1965.

M: TKVJ ved Dybvadbro. Bro for Almind Å, set fra syd. 16/8 1965.

N: TKVJ, Dybvadbro. Varehus og stationsbygning fra vejsiden (SV) 16/8 1965.





tilbygning er ligeledes opført i træ med et halvtæg, dækket af bølgeeternit. Og så et par småting, jeg glemte i farten. Der er daglyssignal ved indkørslen - og der er have til stationsbestyreren bag hovedbygningen. I det hele taget er der kølet for detaljerne i murværket, hvilket gør sit til at forstærke helhedsindtrykket af et godt og smukt byggeri. Et par træer mellem hovedbygning og pakhus gør yderligere stedet tiltalende, og alt ser velholdt ud, et træk der er gennemgående for alle banens stationer. Helt det samme kan man ikke altid sige om banens trinbrætter.

Ingen af eller på, men en enkelt pakke afleveres, og så ruller toget videre stadig i vestlig retning. Lige efter Dybvadbro passerer vi landevejen mellem Kolding og Egtved. Vi kører igennem flere bløde kurver i et landskab uden de store variationer. På højre side i kørselsretningen er der et vandløb, som vi to gange må over via et par broer. Åbenbart må dette vandløb have taget så meget af min opmærksomhed, at jeg ikke får set efter banens gamle grusgrav.

Ja, så gammel er den nu heller ikke, for den blev først nedlagt i 1958. Der var, jeg var lige ved at sige selvfølgelig, anlagt et sidespor her. Om grusgraven var tømt ved nedlæggelsen i 1958 ved jeg ikke, men det er sandsynligt, idet den havde afgivet grus siden 1917, altså siden banens åbning.

På turen mod næste holdested har vi forladt Vejle amt og er kommet ind i Ribe amt, og samtidig er vi kommet ind i Lejrskov sogn. Dette sogn har to stationer. Ferup og Korsvang, samt trinbrættet Hundsholt, som vi dog først når, efter at vi har frekventeret Jordrup station i sognet af samme navn. Som man måske kan forstå er Troldhedebanen meget lig så mange andre privatbaner. Det gælder om at "besøge" så mange lokaliteter (=sogne) som vel muligt, for så er der flere til at betale til banen. Men det har også den gene, at vejen ikke ligefrem bliver kortere, eller rettere sagt, banen bugter sig en hel del mere end den direkte vej skulle give anledning til.

Ø: TKVJ, Dybvadbro - indkørsel Troldhede. 16/8 1965.

M: TKVJ, Dybvadbro - stationsbygning, perronside. 16/8 1965.

N: TKVJ, Ferup - stationsbygning perronside (set fra NØ). 23/8 67.



Vi kommer til **FERUP STATION** i km 10,7. Den er beliggende i et ret frodigt landskab, selvom det ikke kan skjules, at sandet hist og her begynder at kigge frem. Igen en station uden særlig bebyggelse i nærheden. Det er en type 2 station, så den behøver vi ikke at beskrive nærmere. Her er igen sidespor med skifte i begge ender, men denne gang beliggende vest for stationen. På perronen tæt op til pakhuset står kontrolsignalet for en blinklyssikret overkørsel øst for stationen. Pakhuset er malet i en rødbrun tone. Ellers kan jeg umiddelbart ikke finde nogen forskel. Her er som sagt temmelig øde og igen kan man spørge sig selv om, hvorfor man har anlagt en station på dette sted? Havde man forventet, at der ved banens fremkomst var opstået en større bymæssig bebyggelse? Det bliver ikke sidste gang vi kommer til en af de "øde" stationer. En lille forskel er her dog: stationsmesterens have virker lidt mere velholdt!

Vi er efterhånden krøbet godt til vejrs, idet vi stærkt nærmer os en højde på 80 m over havet. Det er et typisk mcrænelandskab vi kører igennem. Igen løber banen i lange og bløde kurver, der en overgang har en tendens til at gå mod syd, men som senere igen finder den mere rette kurs mod vest. Til højre i kørselsretningen ses den ret anseelige Ferup Skov, til venstre anes den ret store Lejrskov Kirke nogle km borte, hvis skib og kor er af granitkvadre og med et meget bredt tårn fra den sene middelalder. Et par store - vel nærmest proprietærgårde - og ret gamle gårde findes også, men de er så absolut ikke nogen særlig turistattraktion.

Vi snor os mellem de til tider ret store bakker og nærmer os næste station, **KORSVANG** i km 13,1. Igen en type 2 station og igen beliggende i et temmelig øde område uden særlig bebyggelse i nærheden. Vi kommer først til sidesporet - skifte i begge ender - meget krumt, da hele stationen er beliggende i en kurve. Samme materialer, samme farver og altså også samme stil som de to stationer, vi allerede har passeret. Fra et gammelt billede af Korsvang

Ø: TKVJ, Ferup - varehus og stationsbygning (NV). 16/8 1965.

M: TKVJ, Ferup - varehus og stationsbygning, vejside (SV). 16/8 1965.

N: TKVJ, Korsvang - stationsbygning og varehus, perronside (NV). 16/8 1965.





kan det ses, at der på perroren oprindeligt har stået et armsignal på en temmelig høj mast og med dobbeltvinger. Dette er forlængst væk. På afstand ser det næsten ud som om stationen ligger i en lille skov, og det ser ganske kønt ud. Vi holder et øjeblik, ingen af eller på, ingen pakker; det ser ud som om stedet er forladt af Gud og mennesker.

Kort efter Korsvang station svinger banen ind på en mere nordvestlig kurs. Vi kører gennem et meget åbent landskab, hvor der tilsyneladende er god afstand mellem gårde og huse, og man mærker lidt af de store vidder, man kun finder i Jylland. Stadig frugtbart agerland. Vi kører ret tæt forbi Ferup Skov på en ganske lige strækning. Kort før næste holdested, JORDRUP i km 15.5, kører vi ind i Jordrup sogn samtidig med at banen i en stor kurve svinger over i en mere vestlig retning. At vi har passeret kommunegrænsen betyder nu ikke så meget, idet Lejrskov og Jordrup kommuner allerede på dette tidspunkt er sammenlagte. Et øjeblik efter holder vi ved stationen.

Det er en lidt større station end dem vi hidtil har mødt, det er en type 3, vi er kommet til. Ved indkørslen møder vi det temmelig lange sidespor, der svinger ret kraftigt til venstre for noget senere at give plads til overhalingssporet. Ud for hovedbygningen har vi altså tre spor, men denne station bruges da også ret ofte til krydsninger. Hovedbygningen er lidt større, for vi har nemlig en lidt mere "rigtig" by, Jordrup, beliggende en god km fra stationen, så her kommer nok lidt flere mennesker end man ellers er vant til at møde på de øvrige stationer. Her står da også nogle passagerer af og nogle stykker på. Men processen gentages et øjeblik efter, for her finder der en krydsning sted, idet SM 8 ruller ind på overhalingssporet på vej mod Kolding.

Bygningen virker da også større, men den kostede jo også tusinde kroner mere end den mellemste type. En meget dominerende kvist i tagetagen med 3 fag små vinduer og et buet fag med et relief oven over,

Ø: TKVJ, Korsvang - stationsbygning og varehus, perronside (NØ). 16/8 1965.

M: TKVJ, Jordrup - bygningskomplekset, perronside. 16/8 1965.

N: TKVJ, Jordrup - med et tog, hvis data desværre savnes. 16/8 1965.

virker stærkt i bygningens arkitektur. Materialerne er også her røde teglsten og ditto tag. Der er også her indrettet beboelse på første sal.

Der er lige tid til at kigge ind i ventesalen. Indendørs er det også de røde mursten, der præger rummet. Alt træværk er malet i en lys blålig tone, hvis kontrast til de røde sten virker ikke helt ringe. Den øverste trediedel af rummets vægge er pudset i en gylden/gul farvetone. På væggene sidder køreplaner og diverse plakater, alt indfattet i blå rammer. Ved siden af en ligeledes blå bänk, der kunne passe godt i enhver have, står en firkantet brændeovn. Det eneste, der ikke passer rigtigt ind i billedet, er et moderne elektrisk ur over billetsalgslugen. Gulvet er beklædt med stenfliser. Et virkelig særpræget og fantastisk velholdt venterum, man ikke møder mågen til ret mange steder, og så er her rent - det må vel også siges at være en væsentlig ting.

Men lad os lige se lidt mere på forholdene udenfor. Ved indkørslen kommer vi først til udhuset, og derefter hovedbygningen, der af type 3. En overdækket venteafdeling forbinder udhus (eller toiletbygning) med hovedbygningen. Selvfølgelig er der en perron - ret bred forøvrigt. Nogle træer og lidt grønt på selve hovedbygningen liver vældigt op og giver perronen et meget tiltalende udseende. Men der er en perron mere, nemlig mellem krydsningsporet og hovedsporet. Den er ganske smal og er ligesom den anden perron beklædt med grus og i kanten støttet af betonplader. Modsat hovedbygningen finder vi en kvægrampe og tre skure af meget varierende størrelse, nok beregnet til brug for banetjenesten, idet der bl.a. er placeret en trolje på en stump spor næsten vinkelret på læssesporet, så man forholdsvis nemt kan få køretøjet "på rette spor".

Her er ingen seværdigheder man umiddelbart vil besøge. Jordrup by med ca. 400 indbyggere ligger som nævnt ca. 1,5 km fra stationen. Vejen fra stationen op til byen er sparsomt bebygget, og det har nok været et handicap for banen, at afstanden er så stor. Byen har alle de faciliteter man nu

Ø: TKVJ, Jordrup - det indre af ventesalen. 16/8 1965.

M: TKVJ, Hundsholt - indkørsel fra Trolldhede. 16/8 1965.

N: TKVJ, Hundsholt - venteskurset fra NØ. 16/8 1965.





engang kan vente i et så lille bysamfund som alderdomshjem, kro, skole, sportsplads o.s.v. Her er også en kirke der både er gammel og ny på én gang. Den oprindelige romanske bygning rev man ned i 1884, men på fundamentet af den gamle byggede man en ny, og så puttede man alt det gamle inventar ind i den nye kirke.

Efter at have set på stedet her og igen afventet en krydsning - en tom skinnebus - er vi klar til at køre videre. Ved udkørslen fra Jordrup går vi ind i en kurve, der ændrer retningen lidt imod sydvest, men herefter er strækningen næsten ret ned mod HUNDSHOLT TRINBRÆT i km 17,4. Stadig et åbent landskab, med enkelte trægrupper, hovedsageligt er det løvtræer, der ses. Jeg må indrømme, at det ikke er det mest spændende landskab, vi kører igennem. Lidt før vi når holdestedet kører vi igen ind i Lejrskov kommune.

Selve trinbrættet ligger i en kurve, der igen sender banen i en nordvestlig retning. Her har vist aldrig været sidespor, men det ser dog ud til at man har sørget for så rigelig plads at det ville have været muligt at anlægge et sådant uden større besvær. Her er en grusperon afstivet med en cementkant. Venteskuret er af træ malet i den sædvanlige rødbrune farve og med tagpaphalvtag. Der er ingen dør ind til skuret og heller ingen vinduesåbninger. Over indgangen sidder "trinbrætskiltet", stadig af samme type som DSB brugte tidligere.

Stoppeskiltet er et vindfløj-lignende signal, der er fastgjort på en rød og hvidmalet stolpe, som kan drejes, så man kan vise, at man gerne vil med toget. Der er også et andet signal lige ved skuret, nemlig kontrolsignalet for en blinklys-sikret vej lige før Hundsholt. Her er meget øde, noget der vist kendetegner en utrolig masse privatbaners trinbrætters beliggenhed, så det er altså ingen undtagelse. Vi kører langsomt (af hensyn til mig) forbi uden stop.

Kursen er nu nærmest nordvest og strækningen er ganske lige. Landskabet stadig åbent, men småkuperet og forude dukker et skovområde op, nemlig Verst Skov. Efter at have pas-

Ø: TKVJ, Verst - navneskiltet over "kolonnaden". 16/8 1965.

M: TKVJ, Verst - stationsbygning og udhus set fra SØ. 16/8 1965.

N: TKVJ, Verst - varehus og stationsbygning. 16/8 1965.

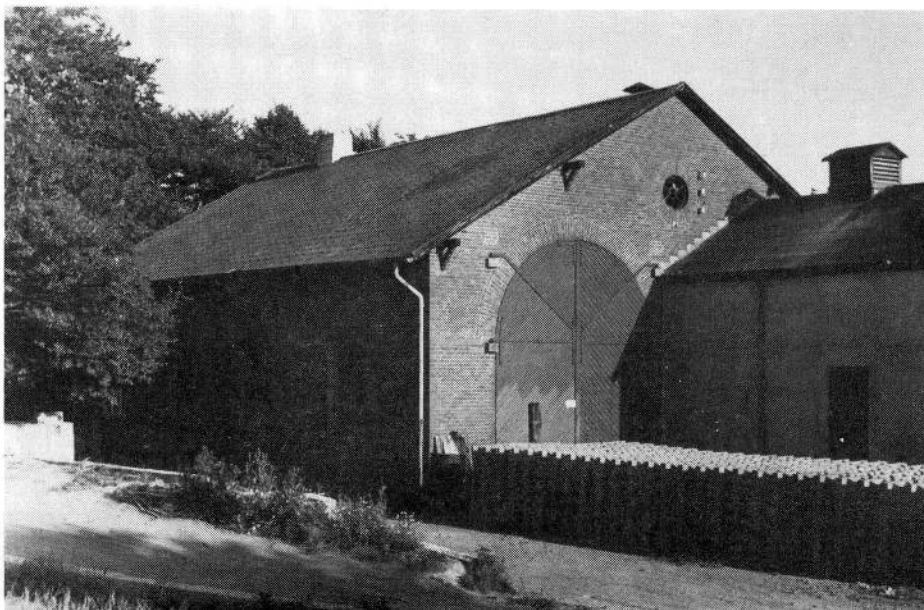
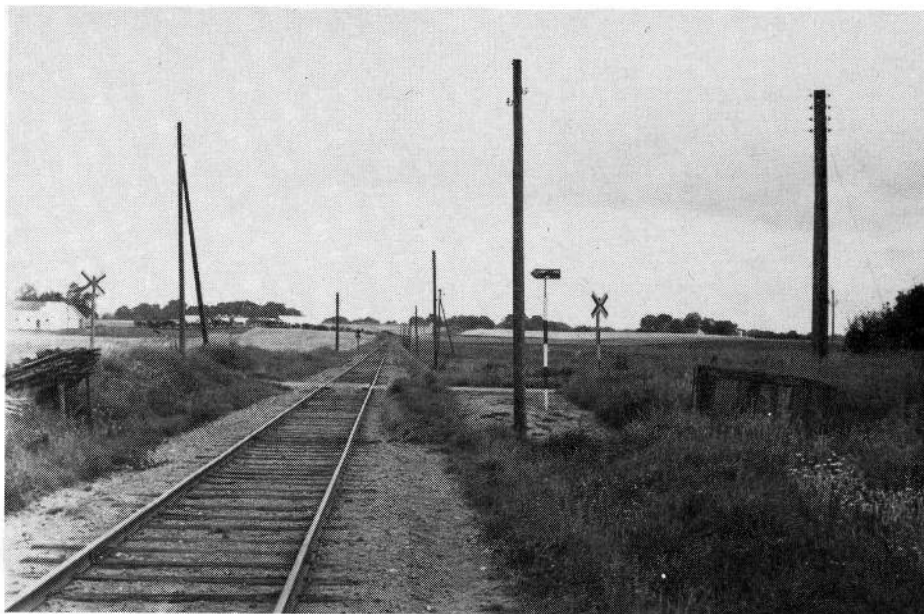
seret Åkjær Å kører vi ind i skoven. Det er en ganske pæn og stor skov, der hovedsagelig består af løvtræer. Skoven ejes i lighed med en del andre i området af flere forskellige ejere, der hver har større eller mindre parceller. I Verst Skov var Nationalmuseet i fuld gang med at udgrave et voldsted fra Jernalderen, men det ser man nu ikke meget til fra toget. oplysningen kom fra føreren af skinnebussen.

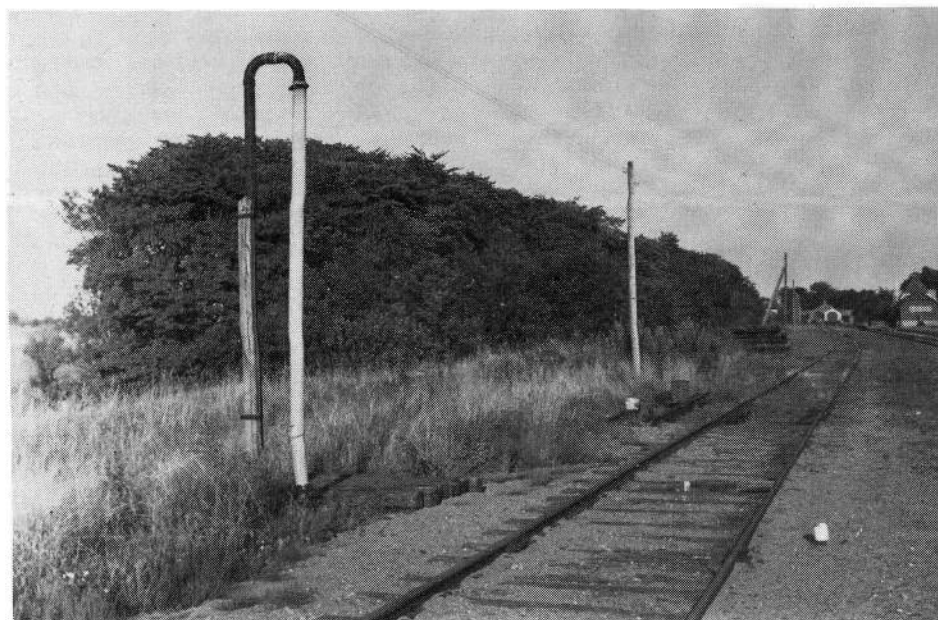
Det er en ganske rar afveksling at køre gennem et skovområde igen. Lige i udkanten af skoven begynder banen at svinge over i stik vestlig retning og et øjeblik efter ruller vi ind på VERST STATION i km 20,0. Vi kommer først til det meget krumme sidespor med skifte i begge ender og lige efter dette spors afslutning kommer selve stationen, hvis hovedspor også er temmelig krumt. Her er igen næsten ingen bebyggelse ved stationen. Byen som stationen har navn efter, ligger godt 1 km borte. Sognet er befolkningsmæssigt ikke særlig stort, kun godt 700 indbyggere. Ingen seværdigheder af betydning, men også her har den gamle kirke på grund af "brøstfældighed" måttet vige pladsen for en nyopført på samme sted; man har vist ikke været særlig flinke til at passe på sine gamle kirker i dette område!

I lighed med de øvrige stationer er her ingen godsvogne på sidesporet. Det er en type 3 station man har her, men man havde vist udmærket kunnet klare sig med en type 2, tror jeg, så øde her er. Ingen af eller på, men der afleveres et par pakker. Også her vokser der træer på perronen og et enkelt ved pakhuset - det ligner forøvrigt til forveksling de øvrige vi hidtil har mødt. Hidtil har alle løvtræerne vi har set på stationerne, været karakteriseret ved deres facon. Man har gjort sig den ulejlighed fra banens side at holde dem pænt højstammede og pænt klippede, og det ser ganske sjovt og anderledes ud. Det tyder da også på at man gerne vil holde stationerne pæne og tiltalende. Og det er mit indtryk, at banen gør sig umage for at vedligeholde såvel bygninger som omgivelser. Jeg lægger mærke til

Ø: TKVJ, Øster Gesten - indkørsel fra Kolding (set fra NØ). 16/8 65
M: TKVJ, Øster Gesten - indkørsel fra Troldhede (set fra SV). 16/8 1965.

N: TKVJ, Gesten - den tidligere remise, omdannet til næsten ukendelighed. 15/8 1965.





en lille ting, som jeg ikke har set før på de andre stationer; man har lagt sten ud på perronen nær udhuset, så det ikke er muligt med bil at køre ind på perronen - det kunne tyde på, at man har haft dårlige erfaringer med disse køretøjer.

Vi kurver ud af Verst og kommer ind i et lille stykke skov, og nu er kursen næsten stik syd. Strækningen ser helt lige ud, men i virkeligheden befinder vi os i en flere km lang kurve, en kurve der fortsætter helt til Gesten.

Men forinden kommer vi dog først til ØSTER GESTEN TRINBRÆT i km 22,9. Landskabet er stadig meget åbent og temmelig fladt og det er ikke mange huse og gårde man ser på denne del af strækningen. Markerne ser dog ret frugtbare ud, men der bruges sikkert også godt med gødning for at få et godt udbytte, for det synes som om sandjorden nu for alvor begynder at gøre sig gældende.

Trinbrættet ser ikke særlig velholdt og indbydende ud. En grusperron, temmelig kort, og godt overvokset med græs og ukrudt. Igen det rød/hvide trinbrætsignal, og så er der et venteskur, et yderst faldefærdigt blikskur, delvis nedgravet i jorden. Rester af rødbrun farve - eller er det bare rust? - kan dog stadig ses, men det må være år og dag siden tingesten har fået maling. Det skal være af yderste nød, man vover sig ned i hullet til øren-tviste og bænkebidere for at afvente tog - ihvertfald skal himmel og jord nærmest stå i ét, før man vover forsøget med at komme i læ. Man skal nok sørge for at holde øje med om toget kommer, når man venter dernede. Ja, vi stoppede på stedet - det var nu ellers sjældent, at der var rejsende der ville med eller skulle af her - for vi havde god køretid, og det var føreren, der selv foreslog mig at tage stedet lidt mere i øjesyn; han var ikke på banens vegne særlig begejstret for dette holdested. Det er ikke et af Troldhedebanens ældste trinbrætter, vi er ved - muligvis først oprettet i tyverne ihvertfald efter skinnerbusførers udsagn. Her har vist aldrig været sidespor.

Ø: TKVJ, Gesten - stationsbygning perronside, set fra NV. 15/8 1965

M: TKVJ, Gesten - vandstander med formentlig et pulsometer i brønden. 15/8 1965.

N: TKVJ, Gesten - bygningskomplekset set fra vejside. 23/8 1967.

Vi er kommet ind i Gesten sogn og efterhånden som vi nærmer os hovedbyen i dette område, tager bebyggelsen da også til. På det sidste stykke, før vi når Gesten, bliver banen mere krum, og vi kan også se Gesten Mose - delvis opdyrket - på højre side, før vi passerer det grønne lys i daglyssignalet og ruller ind på selve **GESTEN STATION** i km 24,5.

Oprindeligt var det et knudepunkt på banen, idet strækningen til Vejen udgik herfra. I en bog fra 1922 kan man læse: "Over fladt, ensformigt Terræn mod Syd til Gamst Station (type 2 i km 4.8) og derfra mod Sydvest til Vejen". Det bør vel lige nævnes, at der senere blev oprettet et trinbræt Fællesvejen i km 6,5.

Denne del af strækningen blev nedlagt den 1. april 1951. Efter nedlæggelsen blev Gamst station solgt for 18.000 kr., d.v.s. at man altså havde tjent i forhold til hvad stationen kostede i 1917. Hermed nok om denne strækning her, som jeg jo af gode grunde ikke kunne køre på, dengang jeg foretog turen på TKVJ.

Det var oprindeligt et temmelig stort spornet man havde på Gesten station, men efter nedlæggelsen af sidestrækningen blev det reduceret meget. Tilbage er der nu kun et temmelig langt krydsningsspor samt et læssespor og selvfølgelig hovedsporet. Den tidligere remise blev solgt til et privat firma. Her havde man oprindeligt haft 2 spor, og i tilknytning til remisesporene havde man foran en drejeskive. I lighed med mange af stationerne på Troldhedebanen foretog man efter 2. verdenskrig - blev der foretaget en større udvidelse af ekspeditionslokalerne. Hovedbygningen er en type 3, en af de helt store og "dyre" bygninger. Hvor der er større bygninger er det DSB's det drejer sig om, og altså ikke TKVJ's, f.eks. i Grindsted.

Ved indkørslen fra Kolding kommer vi først til hovedbygningen, der minder en hel del om type 2. Udhusbygning med toiletter og åben overdækket venterum møder vi først. Dernæst kommer hovedbygningen som såvel mod banen som mod vejen har denne karnaplignende udbygning på første sal. Længst mod vest er der til stationen bygget en ekstra tilbygning med fladt tag, som sikkert

bruges som terrasse for stationsforstanderen. Til denne bygning er der desuden opført en skorsten, men hvad denne tilbygning bruges til, når jeg ikke at få at vide, da toget kun har et halvt minuts ophold. Mellem hovedbygningen og pakhuset er der igen nogle af de klippede træer. Pakhuset, der er malet i den sædvanlige brunrøde farve, er temmelig stort. Det har høj rejsning og er dækket af sort tagpap. Der er to spor ved hovedbygningen hvoraf det ene er overhalingsporet. For at de rejsende ikke skal gå over sporet, når man skal ind til hovedbygningen, er der sat et rækværk op, der tvinger publikum hen til en overgang - et system, der jo også kendes fra DSB. Sidesporet ligger efter pakhuset, og fra dette fører et stikspor op til pakhusrampen. Vi skulle oprindeligt have krydset tog 207, men på grund af forsinkelser bliver krydsningen forlagt. Ved udkørslen fra Gesten passerer vi standeren, der fungerer som vandkran. Den består kun af et langt jernrør og en lang gummislange (det er vist det, man kalder et pulsometer). Det sker da endnu, at der enkelte gange køres med damplokomotiver, som altså kan få slukket tørsten her. Forøvrigt havde stationen oprindeligt tre af disse indretninger, nu er der altså kun én tilbage, hvis jeg da ikke har overset nogle. Af fordums herligheder er der ikke meget tilbage, og banen har desuden solgt 850 m² fra af stationens areal allerede i 1950 og det forstærker også indtrykket af en noget afpillet station, hvilket godt kan virke temmelig sørgeligt på en jernbaneven.

Gesten er en ret gammel by. Den består faktisk af to byer, der på det nærmeste er kædet sammen, nemlig Vester- og Øster Gesten. Der er ca. 550 indbyggere, og den har næsten præg af en lille købstad. Der er vist ingen tvivl om, at byens fremgang i de senere år skyldes Troldhedebanen. Her er alle de ting man kan finde i en pæn, forholdsvis stor by med hensyn til erhverv og butikker samt de sædvanlige servicevirksomheder som skoler, bibliotek m.v. Så der er ingen grund til at komme nærmere ind på disse ting, der ikke adskiller sig væsentligt fra andre byer af samme størrelse i området. Man kan måske bemærke sig, at ikke mindre end ca. 50 er beskæftiget med transporterhvervet. De kan ikke alle være tilknyttet banen, så de fleste har vel noget at gøre med vognmands- og fragtkørsel, altså uden tvivl konkurrenter til banen.

Der er ingen særlige seværdigheder i området, så vi kan roligt køre videre i nordvestlig retning mod næste holdeplads i samme kommune. Gesten station ligger i bunden af en stor kurve og som nævnt lige før er vi på vej mod nordvest igen, hvor vi før kurven var på vej i sydvestlig retning. Det ses tydeligt, at hedelandskabet nu bliver mere og mere fremtrædende - og hvor er her øde. Det er meget få gårde og huse man møder undervejs, der er en hel wild-west stemning over området. De store jyske vidder mærker man nu rigtigt.

Sidste foto viser Gesten station med det meste af sporområdet. (Artikelserien om TKVJ fortsætter i næste nummer med resten af turbeskrivelsen. RED. anm.)



SPREDTE GLIMT FRA JERNBANENS BARNDOM

Gamle køreplaner er en sjælden foreteelse. Det gælder også, når det drejer sig om planer fra den første jernbane i Kongeriget, altså strækningen København-Roskilde. Køreplaner fra denne periode har været nogle temmelig beskudne sager, og heri skal man vel finde forklaringen på, at så få er bevaret. Forøvrigt hed det dengang ikke køreplaner, men driftsplaner. Disse planer udkom ikke som i dag flere gange om året, men betydeligt mere sjældent, - til tider kunne der gå år imellem før en ny dukkede op. Jeg nævnte før, at det dengang hed driftsplan og den rigtige betegnelse lød: "Driftsplan for den Sjællandske Jernbanes 1ste Afdeling fra Kjøbenhavn til Roskilde" - meget langt og såre højtideligt.

Lige fra åbningen i 1847 kaldte man strækningen fra København til Roskilde "Den Sjællandske Jernbanes 1ste Afdeling", fordi man allerede fra starten var klar over, at banen skulle føres videre til Korsør, hvilket jo skete i 1856. Det var med stort besvær, at det lykkedes at samle en komplet køreplan inden det var for sent, men takket være en del gam-

le jernbanefolk, der beredvilligt stillede deres mere eller mindre komplette planer til rådighed, blev den en realitet. Planen var på 12 sider, der foruden togenes køretider også indeholdt takster for personbefordringen, pris for transporten af rejsegods og fragtgods, regler for betaling af dragere, diverse takster for leje af presenninger og grimer, samt pris for pladsleje herunder også indendørs i pakhusene.

Selve køreplanen er som det ses meget enkel, idet man året igennem kun opererede med tre togpar. Til gengæld var året delt i fire perioder:

- 1: 1. november til 31. marts
- 2: april måned
- 3: 1. maj til 30. september, og
- 4: oktober måned.

Som det også kan ses er der ikke de store afvigelser i afgangstiderne i løbet af året. Middagstoget havde igennem hele året de samme afgangstider, mens morgen- og aftentoget blev forrykket, alt efter om man befandt sig i den lyse eller den mørke årstid. Som det også hurtigt kan ses, indeholdt planen ingen rene

godstog og ej heller ekspres- eller hurtigtog. Sidstnævnte foreteelse blev først prøvet i 1858, altså efter at strækningen til Korsør var åbnet. Som et kuriosum kan det nævnes, at man til denne spøg, som så absolut ikke blev nogen succes, indkøbte lokomotivet H.C. Ørsted, det eneste lokomotiv, der fik et personnavn, de øvrige havde alle navne fra den nordiske mytologi.

Man havde to grundhastigheder, nemlig den fart man benyttede om dagen og den man benyttede om aftenen eller natten. Hastigheden om dagen var sat til 10 minutter pr. mil, hvilket svarer til ca. 45 km/h. Tilsvarende var den såkaldte natfart sat til 15 minutter pr. mil, d.v.s. ca. 30 km/h. Umiddelbart ser det ikke ud af så meget, men i virkeligheden er det en ikke helt ringe præstation, både når man vurderer den tids ret så ringe maskinkraft og det temmelig svage spor. Helt op i 1920'erne var det ganske almindeligt, at et persontog brugte mellem 50 og 55 minutter om samme tur. Tilmeld havde man dengang nogle temmelig lange stationsophold, så det var ganske godt præsteret, at man med dagfart var 53

Køreplan 1849.

		1. Januar—31. Marts og 1. Novbr.—31. Decbr.						April og Oktober.						1. Maj—30. Septbr.							
Mil		Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.
		Natfart						Natfart						Natfart							
1/2	Kjøbenhavn		900		230		1030		800		230		1030		800		230		1030		1030
1	Valdby	906	909	236	239	1038	1041	806	809	236	239	1038	1041	806	809	236	239	1038	1041	1038	1041
3/4	Glostrup	919	922	249	252	1056	1059	819	822	249	252	1056	1059	819	822	249	252	1056	1059	1056	1059
1	Kiøgeveien	929	933	259	303	1110	1114	829	833	259	303	1110	1114	829	833	259	303	1110	1114	1110	1114
3/4	Hedehusene	943	946	313	316	1129	1132	843	846	313	316	1129	1132	843	846	313	316	1129	1132	1129	1132
3/4	Roskilde	952		323		1143		853		323		1143		853		323		1143		1143	
		Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.
		Natfart		Natfart		April		Oktober		Natfart		Natfart		Natfart		Natfart		Natfart		Natfart	
3/4	Roskilde		700		1230		480		600		600		1230		400		600		1230		900
1	Hedehusene	711	714	1237	1240	411	414	607	610	611	614	1237	1240	407	410	607	610	1237	1240	911	914
3/4	Kiøgeveien	729	733	1250	1254	430	433	620	624	629	633	1250	1254	420	424	620	624	1250	1254	929	933
1	Glostrup	744	747	101	104	444	447	631	634	644	647	101	104	431	434	631	634	101	104	944	947
3/4	Valdby	802	805	114	117	502	505	644	647	702	705	114	117	444	447	644	647	114	117	1002	1005
1/2	Kjøbenhavn	813		123		513		653		713		123		453		653		123		1013	

minutter om turen - den rene køretid var 40 min, resten af tiden var stationsophold. Med natfart var man 73 minutter om turen, heraf var de 13 stationsophold. Hvis man skal drage en sammenligning på en lidt anden måde, ville eller skulle man også tage hensyn til togvægten. I tyverne var den unægtelig af en noget anden kaliber, og den transporterede mængde af rejsegods og gods tåler heller ikke sammenligning, men alligevel - efter den tids målestok var det helt gode præstationer man ydede.

De rejsende kunne vælge mellem 3 klasser, alt efter hvad man havde råd eller lyst til at ofre på foretagendet. Hvis man bare ville en lille tur til Valby, for at tilbringe søndag eftermiddag i Søndermarken eller Frederiksberg Have, skulle man på 3. klasse betale 8 skilling, på 2. klasse 12 skilling og på 1. klasse 16 skilling. Skulle man helt til Roskilde måtte man af med 48, 72 eller 96 skilling, alt efter hvilken klasse man valgte. Som det ses er der et vist system i taksterne, nemlig 2. klasse halvanden gang mere end 3. klasse, og for 1. klasses vedkommende det dobbelte af den billigste billet. Skulle man også retur var det dobbelt pris, men så vidt vides fandtes der ikke egentlige dobbeltbilletter. Turen til Roskilde var 4 mil, og det ses altså, at det svarer til 12 skilling pr. mil på 3. klasse, hvilket også var den grundtakst, man gik ud fra. Små børn indtil to år kørte gratis, mens børn fra to og til det tolvte år måtte betale halv pris. Dog havde man den noget ejendommelige bestemmelse, at børn indtil 12 år kørte gratis på 3. klasse, hvis de vel at mærke sad på skødet hos en voksen.

Hvis en rejsende ønskede at frekventere en højere vognklasse end han havde købt billet til, kunne det godt lade sig gøre, hvis man betalte prisforskellen til det billetterende personale. Nu var banerne jo et temmelig nyt fænomen, og det kunne vel ske at man på grund af manglende rejsekendskab kom til at køre for langt. Så gjaldt det om at være hurtig og anmeldte det skete til konduktøren omgående. Hvis man ikke gjorde det, skulle man bøde dobbelt takst. En regel som bibeholdtes igennem mange år - vistnok i over 50 år - var, at ingen må forlade vognene, "før end toget er fuldkomment standset, ej heller selv åbne dørene, men vente, indtil dette sker ved de dertil ansatte betjente". Der er altså ikke noget at sige til, at togene havde ret så lange ophold på mellemstationerne.

En anden regel som de rejsende havde at rette sig efter lød:

"Paa Banegaardene bør enhver holde sig indenfor de betegnede Strækninger og ikke nærme sig Sporene eller Locomotivet, samt kun passere til og fra Banegaardene ad de dertil anviste Veje."

Hvorfor man ikke måtte nærme sig lokomotivet virker noget dunkelt og med hensyn til at nærme sig sporet bliver det endnu dunklere, for hvordan skulle man komme med toget, hvis man ifølge sagens natur ikke nærmede sig skinnerne?

Til sidst vil jeg nævne endnu en bestemmelse, der er holdt i meget forsigtige vendinger. Den siger, at personer, der ved utilbørligt forhold er besværelige for de medrejsende, "eller af andre Grunde ere eller øiensynligt kunne antages at maatte blive det" kunne nægtes adgang til befordring eller bortvises. I en lidt mere moderne udformning kunne dette opslag godt bruges i dag, hvor adskillige rejsende både i nærtrafikken og forøvrigt også i den noget fjernere trafik tit er utrygge ved mere eller mindre beduggede personer, for der er ikke tvivl om, at det er den slags personer man sigter til i den gamle bestemmelse.

I datidens tog fandtes der ikke bagagenet eller -hylder i vognene eller rettere i kupeerne. Derfor skulle medbragt bagage anbringes under sæderne ud for ens egen plads. Dog kunne man frit få indskrevet 50 Pund "passagergods" som det hed den gang, i pakvognen. Ved eventuel overvægt skulle der betales 1 skilling pr. mil for hver påbegyndt 10 Pund. Det passagergods man ønskede at medtage og som skulle indskrives, skulle være på stationen senest en halv time før togets afgang, og man skulle sørge for, at hvert enkelt stykke rejsegods var tydelig mærket. Nu kunne det være fristende - og billigt - at transportere diverse handelsvarer som "passagergods", men her havde banen helgarderet sig med en temmelig streng passus: "Ved Passagergods forstaaes ikkun saadant, som henhører til en Persons Beklædning, og som almindeligvis er indpakket i Kufferter, Vadsække eller lignende". Når man især er ude efter "handelsvarer" skal årsagen nok søges i de toldregler, man dengang var belemret med, et forhold som især kunne genere de egentlige fragtforsendelser; regler som først blev afskaffet efter 1851. Alt gods, der skulle med togene, skulle faktisk klareres af Told- og Konsumtionsvæsenet før det kunne indskrives på banen, et arbejde man selv skulle sørge for var udført i god tid før forsendelsen skulle ske. At man tog disse regler meget alvorligt viser blandt andet, at man i Roskilde foran stationen havde byg-

get 2 små huse ud for stationens tårne. Disse 2 småhuse var for konsumtionens (hvilket vel må oversættes ved undersøgelse af om der medbragtes toldpligtige varer) skyld forbundet med et stakit, hvori der var to porte. Gennem disse skulle alle ankomende passagerer for at toldvæsenet kunne undersøge og eventuelt opkræve told af de fra (bonde)landet indførte varer.

Men også den gang snød man Toldvæsenet, hvis det kunne lade sig gøre, idet mere drevne rejsende lod deres stedlige venner og bekendte møde op ved stakittet vest for hovedbygningen, hvorefter de kastede de toldpligtige varer over. Derefter kunne man uden at blive antastet passere gennem tolden.

I tidligere artikler har jeg nævnt, hvor sparsommelig - nærmest grænsende til det urimelige - direktionen var. Dette kommer også til udtryk i forbindelse med ophævelsen af tolden i 1851. Nu er der pludselig ikke mere brug for afspærringen i forbindelse med klareringen af varer. I en gammel kopibog kan man læse, at i anledning af toldens ophævelse er det ønskeligt nu at fjerne stakittet. Først tænker man på publikum, idet man fremfører at hegn i mørke er farligt for vejfarende personer, eftersom portene ikke kan lukkes helt tilbage - hvilket jo også fortæller os noget om de meget ringe belysningsforhold, der herskede dengang. Men man har åbenbart i Roskilde også været på det rene med direktionens sparsommelighed, idet man netop slår på de strenge, der skal give tilladelsen, ved at fremhæve, at den udenfor kontrolhuset anbragte lygte er så temmelig overflødig og desuden er materialerne i stakittet endnu gode, og portene på grund af låse og beslag endogså værdifulde og nemt kan bruges andetsteds. Man imødeser derfor den ærede direktionens velvilje i denne sag. Man havde regnet rigtigt - tilladelsen blev givet.

Det vil nok her føre for vidt at fordybe sig i godstakster m.v. Det skal blot anføres, at man havde 5 takstklasser benævnt fra A til E. Man kunne også mod ekstra betaling få sendt sine varer som ilgods og det var også muligt med drager at få sendt varer ud i byen, også efter nærmere fastsatte takster. Der fandtes selvfølgelig også pudsige træk i noget så tørt som et godsreglement. Hvis man sendte 200 potter mælk på ét fragtbrev, kunne en karl medfølge frit på en åben vogn. Men når man til stadighed sendte 500 potter eller derover kunne der tilstås moderation i betalingen. Man har fra selskabets side

været yderst interesseret i at fratage bønderne deres mælke-transporter til hovedstaden af selvfølgelig konkurrencehensyn, banens økonomi var nemlig ikke den bedste de første år. Af hensyn til konkurrencen er det vel også derfor, at Overkrigs-kommissær Ågensen i Glostrup gennem en årrække modtog et års-frikort til kørsel mellem Glostrup og København på 3. klasse, lydende på: "Hr. Overkrigs-kommissærens Mælke-kudsk"! Denne cadeau fra banernes side var en tak for gode leverancer af mælk, og stod selvfølgelig ikke i takstreglementet.

Man havde en temmelig stor mængde forskellige varegrupper i takstreglementet. Som nævnt vil det være for vidtgående at gå i detaljer ved denne lejlighed. Derfor skal der kun nævnes et par enkeltheder af mere almen interesse. Det kostede f.eks. 34 skilling at medtage en hund til Roskilde, men kun på 3. klasse, idet det udtrykkeligt bemærkes, at det ikke er tilladt at medtage hunde på 1. og 2. klasse. Her kommer et interessant træk ind vedrørende vognene. Hvis man kørte på de to høje klasser bemærkes det nemlig, at der under vognene er indrettet særlige kasser til dyrene.

På en godsvogn kunne der læses alle slags tørre varer samt foustager, kasser med flydende varer, kort tømmer, brænde og korn indtil en vægt af 90 Centner. I Danmark var en Centner 50 kg, og det fortæller os altså, at en vogn kunne medtage eller bære 4½ ton, hvilket ikke er overraskende meget. Nu må man også tage i betragtning, at det var svejsejærns-skiner man brugte og endda efter vor tids begreber samtidig et spor med ringe vægt, nemlig ca. 29 kg/m. Samtidig var skinestødene faste og man brugte ikke lasker, sidstnævnte begyndte man først at bruge efter 1857, altså da banen var forlænget til Korsør. Til gengæld brugte man noget så fint som egetræ til svellerne. Men alt i alt må det siges, at sporet var svagt, men det dækkede fuldt ud de krav, man stillede ud fra den tids lette materiel.

Af- og pålæsning af gods blev besørget af banens eget personale, hvilket ikke kostede ekstra. Dog kunne stationerne kræve assistance af de kunder, der bragte eller hentede varerne. Alt gods skulle hentes inden 24 timer efter ankomsten. Hvis dette ikke blev overholdt blev der beregnet pladsleje. På hovedstationerne, hvilket i dette tilfælde måtte være København og Roskilde, kunne bestillingen af en hel vognladning gods ske 2 timer før det pågældende togs afgang. På mellemstationerne skulle en sådan bestilling dog ske dagen før. Alt gods der blev indleveret fra 1

til ½ time før et togs afgang, kunne nå at komme med, hvis det for ekstra betaling blev sendt som ilgods. Alt gods, der mindst én time før et togs afgang blev indleveret til forsendelse, kunne påregnes at komme med det pågældende tog, men banerne påtog sig dog ikke noget ansvar, hvis man ikke kunne nå at ekspedere varerne, selv om tidsfristen på en time var overholdt.

Et lokomotiv skal som bekendt bruge vand! Det at skaffe vand til maskinerne kunne være et temmelig anstrengende arbejde. Det drejer sig jo ikke om nogle få spande vand, men derimod om flere m³. Selv den tids små maskiner rummede 4½ m³. Den "sparsommelige" direction har åbenbart følt udgiften til vandtagningen lidt for stor, og ifølge en gammel kopibog fra Roskilde kan man forstå, at der er kommet en forespørgsel til stationsforvalteren om hvordan man kan gøre udgifterne mindre omkring vandforsyningen. Sagen var nemlig den, at man lagde beslag på 4 mands arbejde til at pumpe - altså det var håndkraft det drejede sig om ved dette arbejde. Det viste sig, at de 4 mand var så udmattede efter bare 1 - 1½ times pumpning at de: "Kun i yderste Nød har kunnet tage ordentlig fat paa ny". Men in-

spektøren på stationen kommer med følgende forslag: "Da jeg selv ejer en hest og til min egen økonomi må holde en karl, tror jeg at kunne gøre directionen det billigste tilbud med hensyn til betalingen for overtagelsen af dette arbejde, idet jeg herved tilbyder daglig at forsyne 3 á 4 maskiner med fornødent vand fra pumpen under maskinhuset for 16 Rdl. månedlig, og selvfølgelig kun når mangel ved vandforsyningen skyldes mig tilregnelige årsager er jeg forpligtet til at afholde udgifterne ved dets tilvejebringelse på anden måde". Dette tilbud har directionen modtaget, idet et andragende - stadig efter kopibogen - viser dette. I 1853 bliver der så stor dyrtid på foder, at man, som han skriver: "næppe kan føde en hest for 16 Rdl. månedlig". Derfor anmoder han om et månedligt tillæg fra den 1. oktober. Man har altså brugt hestekræfter istedet for arbejdernes kræfter til at hive vandet op i beholderne med.

Forøvrigt må tiderne være blevet endnu dårligere, for allerede i 1854 søger han igen om en forhøjelse for det pågældende arbejde. Stationsinspektørens videre skæbne kan kopibogen også give oplysning om. I Oktober 1855 sker der et uheld på stationen som får

Ordre

for Arrangementet af Vogne og Salget af Billetter for Søndagen d. 1. August 1847.

	Vogne		Billetter sælges								
	1 & 2 Cl.	3 Cl.	Kjøbenhavn			Mellemstationerne			Roskilde		
			1	2	3	1	2	3	1	2	3
Med Morgentrainet fra Roskilde Kl. 6 medtages alle derværende Passagevogne, og Billetsalget maa rette sig efter disses Antal											
Kjøbh.—Rosk. Kl. 7½.....	4	4	42	120	230	6	8	10			
do. do. „ 8½.....	4	4	48	128	240	Ingen uden paa Condition at der er Plads					
Rosk.—Kbhv. Kl. 1.....	4	4				6	8	10	42	120	230
Kbhv.—Rosk. „ 2½.....	4	4	42	120	230	6	8	10			
Rosk.—Kbhv. „ 4.....	4	4				Ingen uden paa Condition at der er Plads, hvilket dog upaatvivlelig vil blive Tilfældet saavel paa denne som paa den anden Extratour					
Et Locomotiv med det fornødne Antal Vogne passerer Kl. 7½ Aften directe til Roskilde, hvis det ansees fornødent, dog afsættes i Glostrup og Kjøgeveiens Station hvert Sted en Omnibus.											
Rosk.—Kbhv. Kl. 9.....	alle derværende Vogne					6	8	10			
foruden Billetter til de fornævnte Omnibus i Glostrup og Kjøgeveien											
Kbh.—Rosk. Kl. 10½.....	Vogne efter Behov					6	8	10			

Directionen for den Sjællandske Jernbane d. 31. Juli 1847.

G. Schram.
adm. Dir.

Til
Hr. Stationsforvalter *Christiansen*,
Glostrup Station.

følger for den pågældende. Et tog fra København kører gennem et fejlstillet sporskifte og ind mod enderampen ved varehuset, hvilket bevirker betydelig ravage. Uheldigvis kommer inspektøren først til stede efter ulykken, idet han ikke som påbudt har været på peronen under togets indkørsel. Af denne grund bliver han øjeblikkelig suspenderet. Efter at uheldet - efter et rum tids forløb - har været behandlet af direktionen bliver straffen, at han forflyttes til Slagelse, men han forbliver dog stadig i stillingen som stationsinspektør. Korsørbanen er altså (1856) blevet åbnet, før sagen er blevet afsluttet. Når vi nu er ved straffe må det siges, at ovennævnte inspektør ikke har holdt sig tilbage, når det gjaldt personalet. Han havde bemyndigelse til at idømme mulktur på indtil 2 Rdl. for eventuelle tjenesteforseelser. Bødesystemet har han anvendt i udstrakt grad over for dragere og stationskarle. De fleste bøder er faldet for at møde for sent i tjenesten, hvilket kostede den pågældende 1 Rdl. Det var mange penge for en drager eller karl, idet månedslønnen var 16 Rdl. Men ikke nok med dette. Hver idømt bøde blev desuden indberettet til direktionen, der samtidig blev anmodet om at afdrage beløbet på næste lønningssliste.

Nu endte alle sager dog ikke med bøde. En drager var blevet suspenderet for som det hedder: "respektstridig opførsel", såvel mod godsekspektøren som mod inspektøren. Drageren er åbenbart ikke tilfreds med, at han er blevet suspenderet, for han anmoder om tilladelse til at rejse til København for selv at forelægge sagen for direktionen. Imidlertid sender inspektøren et brev til direktøren, hvor han gør opmærksom på, at drageren er i besiddelse af en voldsom karakter, "hvorfor Direktøren advares. Sagens Omstændigheder er saa implicerede (?), eftersom de staar i Forbindelse med mange lignende Fejltrin, men af langt mildere Natur, at Inspektøren særdeles kunne ønske, at Deres Velbaarehed personligt indhentede de fornødne Oplysninger her paa Stedet, saa meget mere, som Inspektøren selv er Part i Sagen og muligvis i dette Øjeblik, hvor Dragerens Uforsømmethed har opirret ham, kunne stille Sagen for Drageren i et farligere Lys, end han kunne ønske, naar hans Sindsbevægelse har lagt sig". Det kan vist mildt siges, at ortografien virker noget snirklet! Sagens udgang er sikkert endt med, at drageren er blevet afskediget, for en uge senere foreligger en indstilling om besættelse af en ledig dragerpost. Mange små morsomheder kunne

trækkes frem fra kopibogen, dem vil jeg ved en senere lejlighed vende tilbage til, bl.a. nogle ganske muntre episoder fra restaurationslivet på stationen.

Nu lyder det ikke af ret meget, at togplanen kun har 3 togpar daglig. Men i virkeligheden var det ikke så få særtog, der løb over strækningen. Det har kostet anstrengelser bl.a. i form af tomkørsel mellem banens endestationer at klare ekstratogene også, med det fåtallige personvognsmateriel man havde til rådighed.

I 1847 bestod personvognsmaterialet af 8 kombinerede 1. og 2. klassesvogne og 10 3. klasses. Fra København udgik 2 togstammer á 8 personvogne + altid en postvogn. Denne togstørrelse bibeholdtes indtil aftentogene, der formeredes efter behov og eventuelt blev forstærket med åbne (gods)vogne eventuelt fra Køgeveien og Glostrup stationer. Særlig aftentogene voldte gennem årene problemer. De før omtalte åbne vogne blev kaldt for "omnibusser" men yderligere om deres udseende er det ikke muligt at finde, da der tilsyneladende ikke er nedfældet noget skriftligt herom. De egentlige kombinerede personvogne havde to 1. klasse kupeer á 6 pladser og fire 2. klasse kupeer á 8 pladser, mens 3. klasse vogne havde 6 kupeer á 10 pladser. Vognene var treakslede og vejede tomme 10 ton. Vognen til befording af "Den Kongelige Brev- og Pakkepost" vejede ca. 12 ton. Togvægten var da mellem 110 og 120 ton.

Det første år banen levede, var der på søn- og helligdayspidsbelastning på togene, mange ville prøve det nye "vidunder". Man skulle jo synes, at efterhånden som tiden gik faldt nyhedens interesse også, men det gjorde den tilsyneladende ikke. I parentes bemærket, og vist nok også nævnt tidligere i SIGNALPOSTEN, var der dobbeltspor til Valby. Det ene spor blev kun brugt til udflugtstog til og fra Valby hvor Københavnerne frekventerede Sønndermarken, der efter enkedronningens død var blevet åbnet for publikum, og Frederiksberg Have. Også i 1848 var det galt. Der er bevaret en instruks for en sådan søndag dette år. Det var særlig galt med aftentog kl. 9, idet der åbenbart må have været særlig mange med den pågældende søndag.

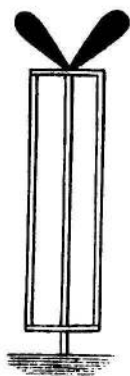
Man havde forberedt alt til, at dette tog kunne løbe i to afdelinger, ligesom Roskilde station havde fået instruks om at "dersom det desuagtet ikke skulle være muligt at befordre alle de passagerer, der meldte sig, så må det loves publikum, at der straks efter togets ankomst fra Kjøben-

havn kl. 11½, endnu vil gå et train ind". Man var sikkert blevet klog af skade, for der havde ved lignende lejligheder på det nærmeste været tumulter, og banen var ydermere blevet truet med sagsanlæg. Men det kan ikke ligefrem siges, at det var en rar trøst, at det var muligt at nå København et godt stykke over midnat - man gik vist tidligere i seng dengang end nu. Desværre er der ikke bevaret nogen særtogsplan, så man kan ikke bestemt sige, at det kom til at gå så galt, men noget tyder dog på, at det alligevel har været tilfældet, idet man ved, at banevognene på grund af den forlængede vagt, fik udbetalt én Mark hver i dusør. Da den åbenbart var gal igen den næste søndag og udsigten til en forlænget vagt igen var nærliggende, blev der udsendt en skrivelse til vagterne, hvor direktionen igen lovede én Mark i dusør, men der var knyttet følgende betingelse til - "dog ikkun naar de ere på Post og signalisere rigtigt". Der er altså noget der tyder på, at den optiske telegraf ikke er blevet passet helt tilfredsstillende ved nattoget den 14. juni. I Pinsen 1854 var der igen røre, som så mange gange før. Fra København til Valby afgik planmæssigt tog kl. 4.30, 5.10, 5.50 og 7 eftermiddag. I modsat retning, altså fra Valby mod hovedstaden afgik tog kl. 4.50, 5.30 og 6.10 eftermiddag. Man ser altså, at der mangler et returtoget. Forklaringen er følgende: det har simpelthen ikke været muligt at skaffe vogne nok. Denne forklaring kan findes i en længere skrivelse, som jeg kun delvis vil gengive. Det hedder bl.a. deri: "I Roskilde maa ingen Vogne tilbageholdes fra Middagstoget, men samtlige til Stationen med Morgentoget ankomne Vogne indsendes atter til Kbhvn., for at Inspecteuren her kan foranstalte Fordelingen af Vognene til Toget Kl. 2½ og til Extratogene til Valby". Efter yderligere en længere redegørelse om fordelingen af vognene, så man - klog af skade - er sikker på at kunne få alle passagerer hjem med aftentog kl. 9 fra Roskilde, hedder det: "Dersom denne Udsendelse af Vogne til Roeskilde eller Mellemstationerne ikke bliver fornyet, hvilket jo maa være afgjort forinden Toget fra Kbhvn. til Roeskilde kl. 2½ afgaar, saa maa Inspecteuren på Kbhvns. Station udtrykkelig derom underrette Forvalteren i Valby, og denne kan da bekjendtgjøre, saavel der paa Stationen, som i Sønndermarken, at der vil afgaa endnu et Extratrain fra Valby til Kbhvn. Kl. 7.30 eller Kl. 8, eftersom han maatte ansee Tiden mest passende". Frit oversat står her altså,

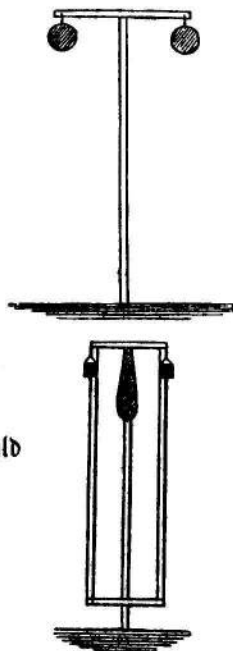
II. Signaler, som Banevogteren ikkun tør give efter Signalisering fra Nabotelegraphen, eller naar det befales ham paa Stedet af Tog- eller Locomotivføreren, men aldrig paa egen Haand.

a) Toget kommer fra Kjøbenhavn.

Om Dagen: Begge Arme paa Telegraphen i Straa Retning opad,



eller 2 Kurve
i fuld Hoide



3 Mørke: To Lanterner i fuld Hoide paa Telegraphen.

En Side af Signalsystem for den Sjællandske Jernbane (Strækningen Kjøbenhavn—Korsør).«

at hvorvidt det sidste aftentog fra Valby kom til at køre, var gjort afhængig af, om der var vogne tilovers fra den øvrige drift eller ikke. Hvis der ingen vogne var til rådighed, kunne man altså traske hjem på apostlenes heste. Så usikre forhold med hensyn til toggangen gjorde jo ikke banen særlig populær i befolkningen.

Jeg nævnte før den optiske telegraf. Det var en gammel sag som allerede i Oldtiden, ved hjælp af bål eller fakler, blev brugt i strategisk øjemed. Først da kikkerten blev opfundet (omkring år 1600) fik denne meddelelsesform en mere praktisk brug. Fra master (senere fra tårne) kunne man sende signaler, altså meddelelser, over længere afstande. Et sådant gammelt telegraftårn kan man vist stadig se resterne af i Nyborg. Det var faktisk denne form for telegrafi man på engelske og tyske baner og altså senere også i Danmark brugte til at give signaler til togene. På banen fra Kjøbenhavn til Roskilde havde man master, hvor der kunne hejses

kurve eller lygter i forskellig højde og desuden i forskellige indbyrdes stillinger. Ved hjælp af dette system kunne stationerne og banevogterne mellem disse melde til hinanden om togenes kørsel. Signalreglementet indeholdt diverse tegn i den anledning, som "Toget kommer fra Kjøbenhavn" og "Toget kommer fra Roskilde". Desuden var der fastsat signaler for "Hjælpe-lokomotiv forlanges" og "Toget kan ikke afgang". Sidstnævnte signaler fortæller lidt om den tids driftssikkerhed. Men signalreglementet indeholdt foruden signaler som "Der maa køres langsomt" og "Holdt" altså direkte tegngivning til lokomotivpersonalet, men tegnet "Banen er i Orden" blev givet med flag - også en underretning til folkene på lokomotivet. Når der skulle løbe særtog, blev det signaliseret med flag eller lys på det forudgående tog, noget der kendes helt op til vore dage, dog med diverse farvede plader. Meldingen om et særtog var ikke særlig populær dengang, det betød nemlig, at banevogterne i måske flere timer måtte blive

på deres post for at holde øje med om naboposten signaliserede togets komme. Der var jo store tidsafstande mellem dagens 3 plantog, så det kunne være en grim tid før særtog dukkede op. Undertiden fik banevogterne underretning om særtog med løbesedler. Man har nok i direktionen været klar over, at agtpågivenheden kunne svækkes, hvis der gik alt for lang tid før et eventuelt særtog kom. På løbesedlen var tidspunktet anført, når særtog kunne ventes. Direktionen sendte løbesedlen ud til mellemstationer - med hest og rytter! - med pålæg om at lade særtogsanmeldelsen udgå til bevogtningen indtil næste station (sikkert også ved hjælp af hest og rytter, hvis en sådan kunne skaffes, for det var nu ikke altid tilfældet).

Den optiske telegraf blev nu ikke udelukkende anvendt som togmeldesignal. På Glostrup station havde man en skrivelse fra den 17. januar 1850, hvori direktionen giver ordre til med den optiske telegraf at melde til Kjøbenhavn, når togene medfører pakkeposten. I skrivelsen hedder det: "Da man fra Mandagen den 21. ds. har anordnet et Extrasignal for Pakkepostens Medførelse paa Toget fra Deres Station indtil Kjøbenhavn, vilde Hr. Forvalteren behage, hver Gang Toget ankommer fra Roeskilde, at spørge Togføreren om Pakkeposten er med, for at han ikke skal glemme i rette Tid at give det bestemte Signal, som er: trende ens lange stød i Dampfløiten. Derpaa vil De behage at paa-see, at Banevogter Nr. 9, naar bemeldte Signal fra Lokomotivet har lydt, opfylder den ham af Overbanemesteren givne Instrux i denne Henseende, nemlig samtidig med det ordinaire Signal for Togets Ankomst fra Roeskilde, at heise den anden Kurv eller Lanternerne flere Gange op og ned efter hinanden, og vedblive dermed indtil Nr. 8 har repeteret dette Signal. Det er en Selvfølge, at naar Pakkeposten ikke medfølger, gaar alt sin sædvanlige Gang".

Dette er et at de få tilfælde, hvor det er muligt at høre om en anden anvendelse af den optiske telegraf end den sædvanlige.

Ja, det var igen lidt om den første jernbane i kongeriget Danmark. Jeg har altid haft - og har - en stor interesse for denne del af Danmarks jernbanehistorie og kan sikkert ikke lade være med at vende tilbage til den en anden gang og fortælle mere om denne tid, vel at mærke, hvis redaktøren giver lov og læserne - og det er også vigtigt - ønsker det.



KÆRE MODELBYGGER OG LÆSER AF SIGNALPOSTEN.

Er du træt af at blive ekspederet efter "Rysten på hovedet princippet", eller savner du faglig ekspertise bag disken, kan vi helt sikkert hjælpe. Vi er selv modelbyggere med mange år "på bagen" og ved efterhånden en hel del om opbygning af modeljernbaner (når vi selv skal sige det). Vi er lagerførende i NÆSTEN alt, hvad selvbyggeren har brug for så som plastplader, plasticstrips, trælister, messingprofiler (vel nok landets største udvalg til meget rimelige priser), skruer og møtrikker, alle mulige løsdele, hjul, skinneprofiler og meget andet spændende. Ønsker du noget vi ikke har, gør vi selvfølgelig alt for at skaffe det hjem hurtigst muligt.

Iøvrigt fører vi også: Peco, MJ-TEK, Noch, Bemo, Klein Modellbahn, MZZ, Märklin, Fleischmann, Brawa, Roco, Vollmer, Kibri, Herpa, Wiking, H0-system, ToR, Preiser, Felix, Lima, Heljan, Sommerfeldt, Busch, Merten, samt mange fagblade så som: Sidesporet, Lokomotivet, 4-toget, Miba, Hp1, Eisenbahn Journal, Eisenbahn Magazin, Continental Modeller, Railway Modeller, Der Masstab, Modell Magazin, Die Modelleisenbahn.

På gensyn

Bo & Henrik

Åbningstider:

Mandag - torsdag 14.00 - 17.30

Fredag 14.00 - 19.00

Lørdag 10.00 - 13.00

PS! Kører du dansk så se her.

Vi har erhvervet et restlager af Keyser's metalbyggesæt til de danske lokomotiver. Skynd dig. Lageret er begrænset, og der kommer med garanti ikke flere.

Med eneret for Danmark har vi i samarbejde med Klein Modellbahn udviklet den mest korrekte model af DSB's godsvogn litra Hbikks-tt i H0.

Forventes at hjemkomme i juni måned, men vi har samme type hjemme i ÖBB-udgave, så kom ind og vurder pris og kvalitet.

VI GØRE MERE FOR DIN HOBBY – DET ER VORES HOBBY!

LÆSERNE BYGGER

LIDT OM GEAREDE LOKOMOTIVER

- i virkelighed og i model

Jernbanens natur er at køre stort set lige ud i vandret plan. Skal der afviges meget fra disse krav, kommer konstruktørens opfindsomhed på prøve. Dette har f.eks. resulteret i sideforskydelige aksler og mere avancerede lokotyper som Mallet, som Kolding-Egtved Jernbane jo havde nogle stykker af, og som SFJ forsøgte sig med, og der kunne nævnes Garrats, Fairlie o.m.a. En lidt anden type er tandhjulslokoet, og så er vi ovre i de gearede lokomotiver, hvor man på bekostning af hastigheden får en forøgelse af trækraften.

Alle disse lokotyper er som regel opstået som resultat af specielle behov og løst ved uortodoks tænkning sammen med en snild smeds brug af de forhåndenværende søms princip. I bogen "Danske Industridamplokomotiver 1" af Svend Jørgensen omtales "Stenberglokomotivet", der er et perleeksempel på en lokotypes opstående: Da man i 1876 skulle starte en tørveproduktion, måtte man have et loko. For at spare mest muligt, brugte hr. Stenberg en lokomobilkedel med en cylinderdret dampmaskine. Denne blev placeret på en svær træramme og ved hjælp af kædetræk blev kraften overført til 2 bogier. Lokoet er Danmarks eneste gearede lokoty-

pe(?) og skulle have kørt i 30 år. Ganske vist er der i DSB's lille litra "0" indskudt tandhjul i kraftoverføringen, men da udvekslingen vist er 1:1, tæller det ikke med her.

I Amerika forøgedes kravet på tømmer stærkt i slutningen af forrige århundrede. Jernbanen var dengang eneste mulighed for at få transporteret de enorme mængder træ bort fra de utilgængelige skovområder i det vestlige Amerika. Man udviklede 3 typer gearede lokomotiver, der kunne honorere helt specielle krav til stor trækraft på elendige spor med skarpe kurver i bjergrigt terræn, og som blev anvendt indtil skovene var udtømte, eller man gik over til lastbil omkring 1960.

Min "bibel" indenfor dette område hedder "Railroads in the Woods" af T. Labbe og V. Goe fra forlaget Howell-North. Det er en stor bog 22 x 28 cm på 268 sider, der i kort resumerende tekst og hel- og halvside fotos viser udviklingen af transport i skovene fra træk-okser, dampdrevne wiretræk, små kobbelstangs loko over de gearede loko til store Malletmaskiner. Hvert eneste billede er en guldgrube af stemning, og hver gang man bladrer i bogen, opdager man endnu flere detaljer.

Den mest populære maskine i skovene var Shay'en. Den er karakteristisk ved de 2 eller oftest 3 cylindre anbragt lodret lige foran førerhuset på højre side af maskinen. De trak med kardanled og længdeforskydelige aksler, nøjagtigt som på en forhjulstrukket bil, via kron- og spidshjul, hver hjulaksel på bogierne.

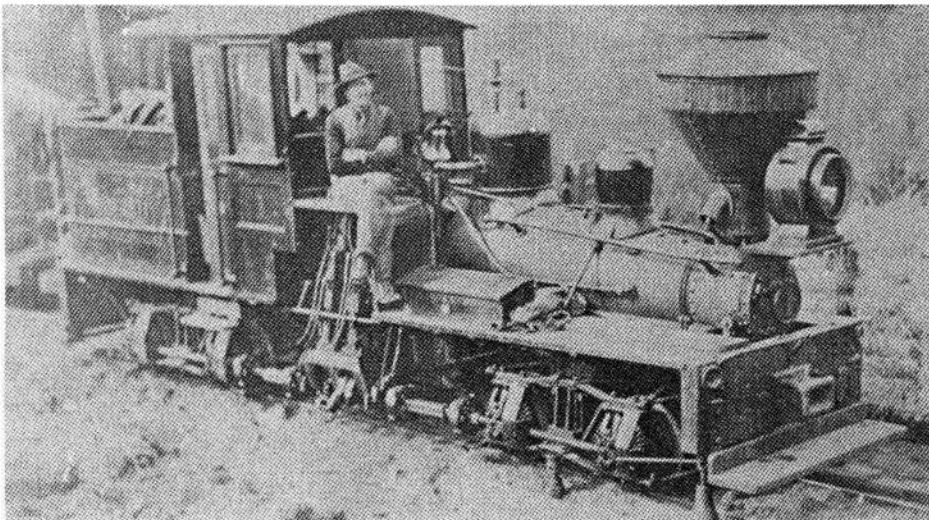
På grund af cylindrenes placering var kedlen flyttet til venstre for midterlinien, hvilket jo ikke "overgås" af nogen anden maskintype.

Shay'en blev bygget i et antal af 2761 i tidsrummet 1880-1945,

Ø: Fra "Railroads in the Woods", teksten lyder: "Shays came in all sizes, but it is doubtful if they came much smaller than this little kettle. She was turned out by Lima in 1912, a two cylinder job as No. 1 of the Molino Timber Company. Gauge of the lines was 30 inches."

Lokoet er forbillede for min model; bemærk de to dunkrafte under forenden.

N: Fra "Railroads in the Woods": "Early Climax locomotive designed to run on logs in lieu of rails. This pole road was operated by the Olympia Lumber Company."



spændende fra små lette smalsporede 2-cylindrede maskiner med 2 bogier til svære normalsporede 3-cylindrede med op til 4 bogier på mere end 100 tons. Normalhastigheden var så lav som 15 km/h.

Den anden type "logging" maskine var Climax'en, der opstod på samme måde som Stenbergloket. En kedel blev anbragt på en træramme og bagest i førerhuset placeredes en 2-cylindret skibsdampmaskine, der med en langsgående drivaksel i midterlinien under fodpladen via snekker trak hjulakslerne på hver af de 2 bogier. Oprindeligt udstyrede man loket med konkave hjul og brugte træstammer som skinner med en sporvidde på mere end 2 meter.

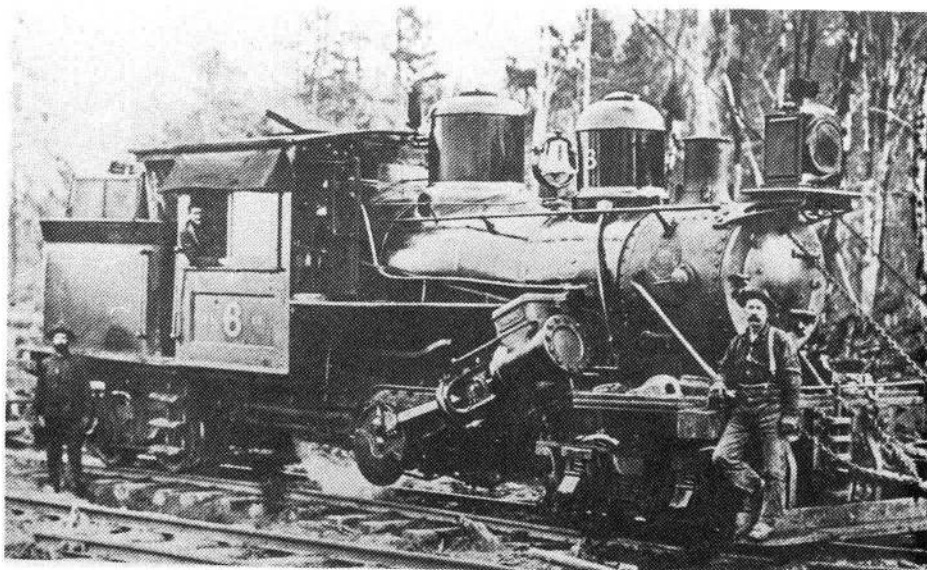
Senere ændrede man Climaxloket således at de 2 cylindre monteredes på hver sin side på langs af kedlen i en vinkel på ca. 30°. Disse trak lige foran fyrkassen en tværgående aksel, der igen var gearret til en langsgående midteraksel. Climax'erne blev lavet i 2-bogies udførelse, enkelte dog med 3 og var generelt den mindste og langsomste type.

Den sidste type var Heisler lokomotivet. Her anbragtes de 2 cylindre i V-form på tværs af lokomotivet under kedlen. I midterlinien under fodpladen var en langsgående drivaksel, der drev inderste hjulaksel på hver bogie og kobbelstænger på hjulene overførte kraften til den anden hjulaksel. Heisler'ne fandtes både med 2 og 3 bogier og var den hurtigste af de nævnte typer.

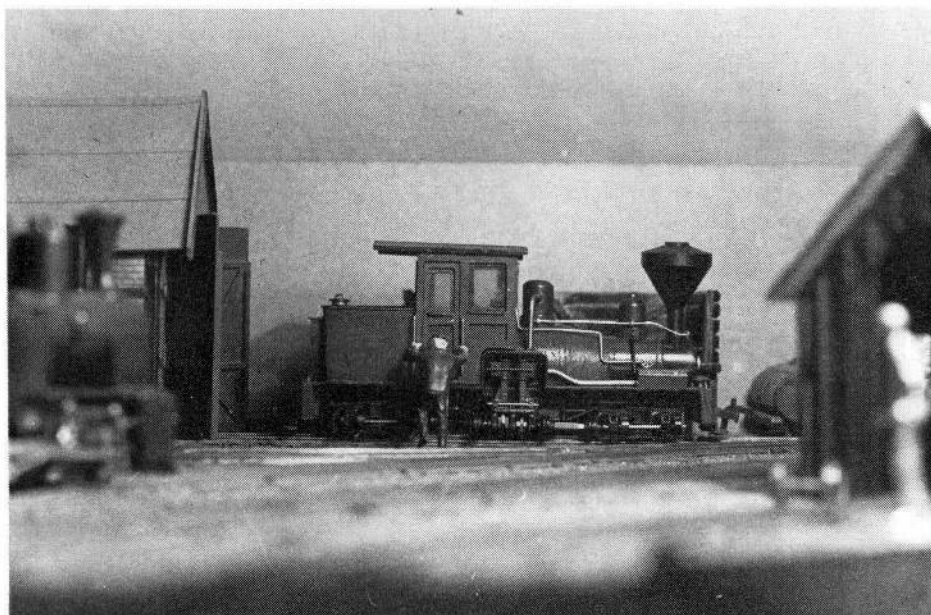
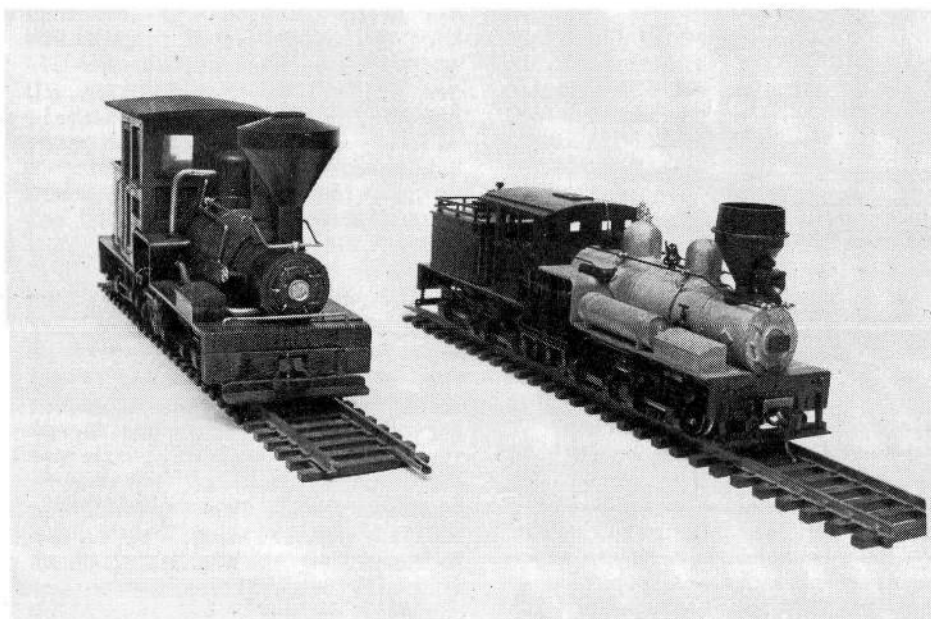
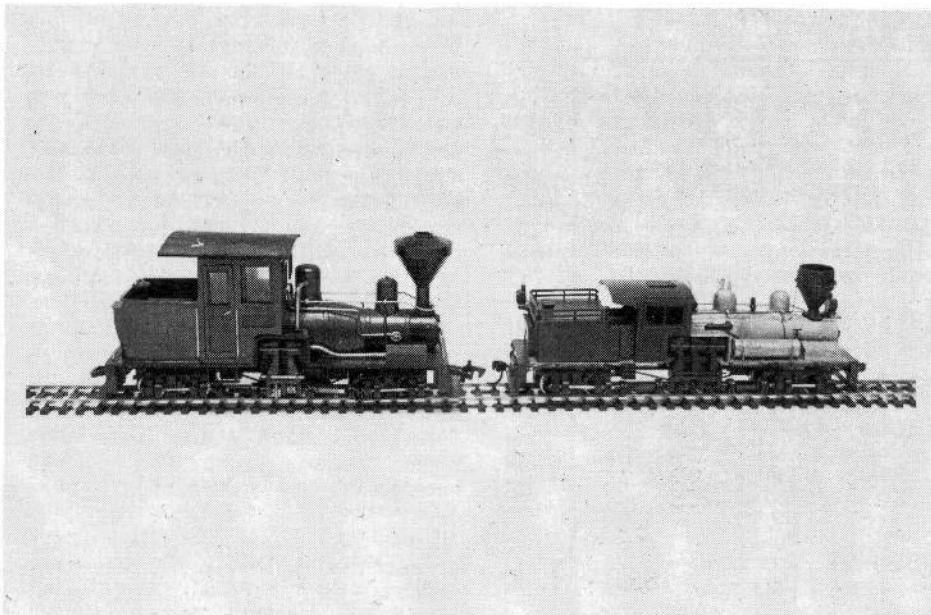
Der findes museumsbaner i Amerika der anvender Shay'er og Heisler'e, men om der også eksisterer køreklare Climaxloko, ved jeg ikke. Jeg har en kammerat, der i embeds medfør i vinter har været på Philipinerne, for at undersøge mulighederne for tilplantning af tidligere skovområder med nogle hurtigvoksende træarter. Philipinerne har et akut behov for brænde i husholdningerne og i sukkerrørsraffinerierne hvor et stort antal stationære dampmaskiner og smalsporede damploko stadig er i drift. Men det er jo en helt anden og særdeles interessant historie, som vi må-

ske engang kan få en artikel om i SP, da han også er jernbaneinteresseret.

Blandt de ca. 30 damploko, han så på øen Negros, var et par hentsatte Shay'er, men mere interes-



Ø: Fra "Railroads in the Woods":
 "... she has been converted to an oilburner and renumbered - and without the spark arrester the short stack gives her an old appearance. The chains on the drawbar are designed to keep it from dropping to the ground if the pin should inadvertently slip out."
 M: Hensat Shay, Philipinerne 1986
 N: Hensat Shay, Philipinerne 1986



sant var, at inde i et skur stod en magen til, d.v.s. i næsten samme dårlige forfatning, men den var køreklar! Dette er muligvis verdens sidste Shay, der kører "professionelt".

For nogle år siden var der en kort scene i TV fra Philipinerne, hvor man så et spor forsvinde ind i et tætvoxende skov og efter lyden at dømmes, nærmede et damploko sig med afsindig fart, men ud af skoven kom en Shay "vraltende" i skridttempo med cylindrene gående for åben regulator. Da faldt jeg for Shay'erne og overvejede, om jeg kunne bygge sådan en i 1:45 med 16,5 mm sporvidde, men det var vist for svært.

Via en kontakt i England erfarede jeg forrige år, at et amerikansk firma "Roundhouse" fremstillede et byggesæt af en 3-cylindret 42 tons Shay i størrelse 1:87. Han er selv modelbygger i HO og sagde god for kvaliteten, så jeg ofrede de 40 pund (ca. 500 danske kr.) det kostede dengang, idet jeg regnede med at kunne bygge det om til et smalsporet loko i 1:45.

Jeg lånte en bog af ham fra samme firma, der beskrev Shay'erne set ud fra en modelbyggers synspunkt. Den viser detaljer af et loko, der blev renoveret, for at blive udstillet foran en fabrik, samt billeder af forskellige Shay'er. Når man aldrig har set sådan en før, er bogen værdifuld, både hvis man "bare" vil lave byggesættet eller ombygge det på en eller anden måde. Jeg skriver "bare" på denne måde, for byggesættet er ganske krævende.

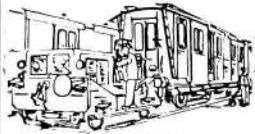
Byggesættet består af en zinkstøbt fodplade og kedel. Hjul og dele af kraftoverføringen er af metal og resten af plast (nylon), der trykkes eller limes sammen. Diverse rør og håndtag er vedlagt i tråd. Det bør ikke afskrække, at også mange sliddele er af nylon, for kvaliteten svarer til den høje pris og ved jævnlig smøring, tror jeg ikke, man kan slide delene ned.

Monteringsvejledningen er et hefte på 16 sider, der med en kort forklaring og et utal af tydelige eksploderede tegninger gør det muligt at få de 74 reservedelsnumre, d.v.s. mere end 100 enkeltdele til at blive til en velkørende Shay.

I indledningen er beskrevet, hvad man har brug for, og udover almindeligt forekommende værktøj står der: "en rolig og velbelyst arbejdsplads". Der er mange dele at holde rede på, og specielt kardanledene mellem dampmaskine og bogier er drilske.

Om det færdige loko vil jeg sige, at det er en meget detalje-

DU ER STADIG -



»PÅ SPORET«

VESTERBROGADE 165 - 1800 KØBENHAVN V
TELEFON (01) 23 16 17 - GIRO 6 49 93 76

NYHEDER

Telefonordrer modtages gerne. Sender overalt.
Gør dine indkøb lettere - brug telefonen.

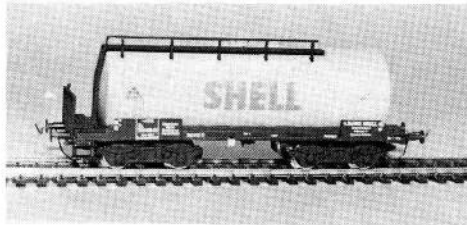
til din modeljernbane



TKVJ KT kr. **195,-**
1:87



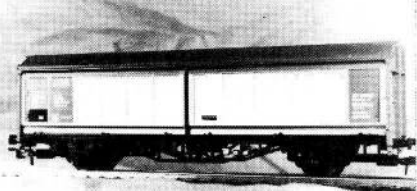
DSB PTR
stor platform (som foto) kr. **180,-**
lille platform (ej foto) kr. **175,-**



SHELL
ZE 502 832
kr. 195,-

Hbikks-tt

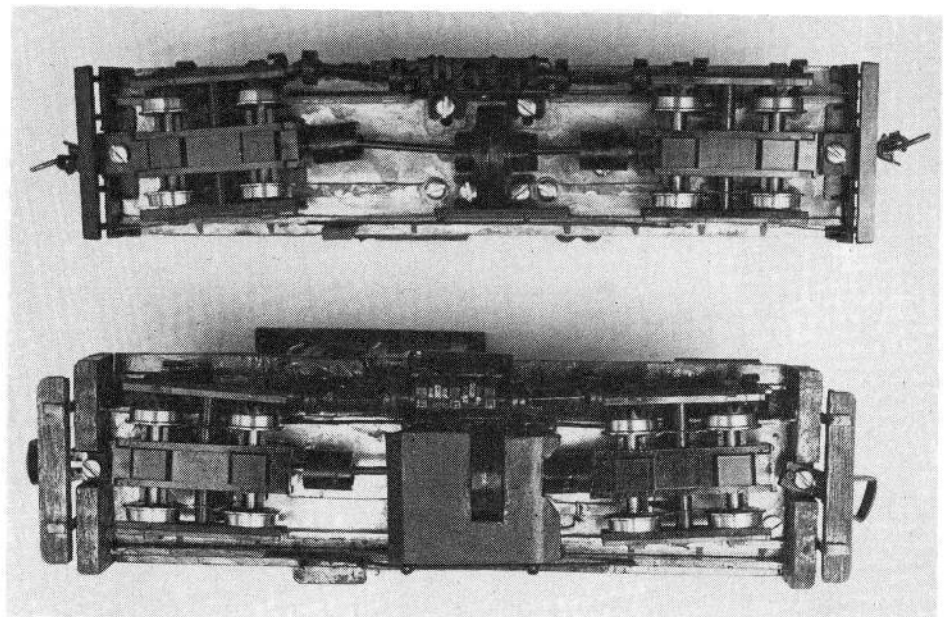
Puljekøb: Ved forudbetaling, 5 vogne kr. 400,- (porto kr. 22,-) indsat på giro nr. 6 49 93 76. Normalpris kr. 510,-. Ved køb af omnummereringsark i forbindelse med bestilling af vogne, kr. 40,- (normalpris kr. 60,-). Herved kan alle vognene få forskellige numre.



ÅBNINGSTIDER: Mandag-torsdag ... 14.00-17.30
Fredag 14.00-19.00
Lørdag 10.00-13.00

ret model, der kan køre utroligt langsomt på radier ned til 36 cm. To ting vil jeg kritisere. Lokomotivets overdel vipper om sin længdeakse, for der mangler nogle side støttepunkter mellem den ene bogie og fodpladen. Det kan f.eks. bestå af 2 stk. 1 mm plast på 7x4 mm, der limes på undersiden af fodpladen og glider på 2 tværarme, der sidder på bogien. Det andet noget kritisable punkt er lidt svært at forklare: De 2 hjulaksler i hver bogie er fikseret af snekkedrevne på den fælles primære drivaksel under midten af lokomotivet. Tandkransene på ydersiden af de 2 højre hjul på hver bogie er derfor ligeledes fast i forhold til hinanden. Nu skal de 2 x 2 tandhjul på attrapdrivakslerne på ydersiden af bogierne justeres, så de "går i hak", uden at de klemmer eller kammer over - og det er svært. Jeg opgav i hvert fald og fjernede det bageste tandhjul ved hver bogie. Problemet var løst, og uden at det kunne ses. Bemærk at

den tidligere nævnte modelbygger har fået det til at fungere med alle tandhjulene i behold, så det kan lade sig gøre.



Et spørgsmål der dukker op er, om man overhovedet kan anvende sådan en stor aparte maskine på et dansk modelbaneanlæg, og det kan der måske være lidt om. På den anden side faldt SFJ jo for nogle almindelige amerikanske lokomotiver og købte 3 stk. godt farvestrålende med guldstafferinger og alt, kun manglede prærieskorstenen, så ægte amerikanere har der altså været i Danmark.

Nu er det danske landskab jo trods alt ikke ganske fladt - og slet ikke på modelbanen, så vi kunne forestille os, at en fabrik der ligger lidt akavet for jernbanen, køber en Shay for selv at køre godsvogne til nærmeste station.

At ens ønsker ikke har eksisteret i virkeligheden, skal ikke standse en, for man kan altid finde en god forklaring, og så gøre som man vil.

Min begrundelse for at Sandved Grus A/S har erhvervet en Shay til at køre tipvogne til Villerup Nord er, at selskabet simpelt hen har købt den billigt, og hvem siger nej til et godt tilbud? Jeg har tidligere i SP omtalt materiel ved ovennævnte selskab samt den koncessionerede VSNJ med 750 mm sporvidde bygget i 1:45. Disse 2 selskaber har fælles spor, men adskilt driftsmateriel.

Da jeg fik mit eksemplar af byggesættet, havde jeg forelsket mig i en ganske lille 2-cylindret Shay afbildet i "Railroads in the Woods". Med lidt fingerfærdighed var det muligt at save den forreste af de 3 cylindre, der er støbt i én enhed, af, og afkorte krumpakslen. Den oprindelige fodplade bibeholdtes, mens den forreste bogies omdrejningspunkt blev flyttet tilsvarende bagud, og endelig blev den bevægelige drivaksel mellem gearhjul og bogie afkortet.

Ved prøvekørslen viste det sig, at lokeet kunne køre - men desværre kun ligeud - for i kurver afsporede den flyttede bogie! Problemet var helt klart: fordi afstanden fra gearhjulet til bogien var blevet mindre, var den knækvinkel, der opstod i sving, blevet større. Så stor at den bevægelige drivaksel ikke kunne kompensere for den. Selv efter at have filet på det, var der intet at gøre, og jeg var ved at smide det hele i papirkurven, men det gør man jo ikke med 500 kr., så jeg lagde det i stedet ned i sin æske igen.

Efter at have sundet mig nogle dage tegnede jeg problematikken ned på et stykke mm-papir. Jeg fandt ud af, at hvis bogiens omdrejningspunkt kunne flyttes bagud, ville udsvinget af den bageste del at bogien blive mindre, og det samme ville den vinkel, akslen skulle kompensere for.

Helt bagest i bogien fandtes et hulrum, der kunne rumme en tilfilet 2 mm møtrik, og problemet var løst med et 2,5 mm hul gennem fodpladen og en 2 mm skrue. Den oprindelige omdrejningstap kunne fjernes, og underdelen kørte nu perfekt. Man kan dog bemærke, at vinklen mellem de 2 krumtapper er 60° i stedet for 45°, som er korrekt ved en 2-cylindret maskine, og at bogien svinger ud i stedet for at dreje om sin lodrette midterakse. Men loket kan køre, og det er det vigtigste. Jeg kortede så fodpladen af, så den rakte 5 mm ud over bogierne i hver ende.

Nu skulle jeg forsøge at få proportionerne af forbilledet på fotografiet nedtegnet på et stykke mm-papir, og her må man prøve sig frem, til det ligner bedst muligt inden for de rammer undervognen giver. Jeg lavede en ny 4,0 cm bred fodplade i 1 mm mes-

sing og savede ud, så den kunne sættes ned over motor og gearkasse og skrues fast til den oprindelige fodplade.

På den nye fodplade loddedes vand- og kulkasse (af 0,5 mm messingplade) fast. På de ældste fotografier af disse loko ses, at man fyrede med træ, men meget tidligt gik man over til oliiefyring. I bogen findes dog ét billede af en kulfyret Shay, så her har jeg baglandet i orden.

Fyrkassen er bukket i 0,5 mm messingplade og den koniske del af kedlen ligeså. Her måtte jeg prøve et par gange i karton for at få den rigtige facon. Hvorfor amerikanske loko altid har en konisk kedel, har jeg nu aldrig fundet ud af. Den cylindriske del af kedlen er et stykke rundmessing, hvor undersiden er fræset flad, for at illudere, at kedlen på Shay'erne er monteret lidt under fodpladen. Sandkasse, dom og skorsten er drejet ud af noget rundt plast. De to sandbeholdere bag på lokeet er fræset ud af en plastplade. Det lugter ganske ubehageligt, og er sikkert noget stads at indånde. Delene er loddet eller limet på.

Førerhuset: forreste og bageste vinduesrammer og dørene er savet ud i 1 mm finer. Udfyldningerne og sidevinduerne er skåret ud i karton og limet på væggen - efter maling. Det maledede og færdigmonterede førerhus er limet på vandkassens forplade med dobbeltklæbende tape.

Endelig lavede jeg en fyrkasse af 0,25 mm messing, som blev loddet sammen og limet på plads med 2 små "dårlige" limninger, for at kunne tages af, da den dækker nogle skruer. På venstre side limede jeg en messingprofilliste på den oprindelige fodplade som ny vange. På højre side sidder den oprindelige.

Bemalingen kunne måske være mere amerikansk farvestrålende, men der er brugt følgende farver: sort: bogier, fodplade, røgkammer, inderside af kulkasse, skorsten og tag. Grøn: vandkasse, førerhus, kedel og cylindre. Brun: "puffer"planke med trin, fyldninger i førerhusvægge, vinduesrammer, øverste del af dom og sandkasse på kedlen og værktøjskassen, der stammer fra byggesættet. Sølv: diverse håndhjul og håndtag og dele af krumtapp, plejlstænger og længdeforskydelige aksler efter at jeg har filet lidt af tykkelsen for at få plads til et lag maling. Kraft- og spildamprør er umalet 2 mm kobbertråd.

Lokeet er færdigt og sat i drift, og ser herligt ud, når det kommer kørende med et træk tipvogne. Men baneafdelingen har været nødt til at justere en vejoverføring og et sporskifte, da beskyttelseskappen på det nederste tandhjul i gearkassen hængte fast de 2 steder, da den kun er 1 mm over skinneoverkant. Til gengæld afsporer lokeet aldrig selv med de små flanger på 0,8 mm (RP 25) trods det dårlige spor - med det er vel ikke en Shay for ingenting.

Er der nogen, der har fået blod på tanden, kan "På Sporet" i København muligvis skaffe byggesæt og håndbog, eller det kan købes (billigere?) direkte fra: Roundhouse Products Model Die Casting Inc. 3811 Rosecrans P.O. Box 926, Hawthorne CA 90250, USA.

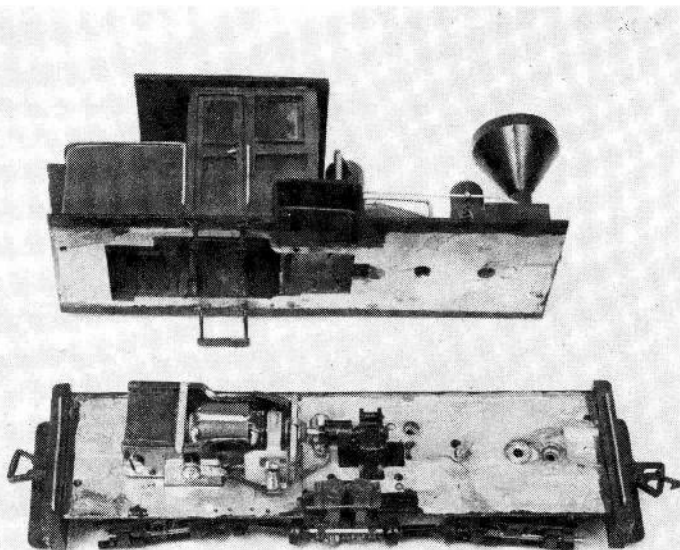
Byggesættet hedder: Class "B" 42-ton 2-Truck 3-Cylinder Shay Locomotive. Der findes også en Class "C" 50-ton Shay, d.v.s. med 3 bogier, samt en smalsporsversion H0 n3 (3 ft) med 10,5 mm! sporvidde. Håndbogens titel er: The Shay Modelers Handbook.

Det er sikkert bedst at sende et brev med ønske om pris og forsendelsesomkostninger og vedlægge en adresseret svarkonvolut. Man kan på posthuset købe et internationalt svarfrimærke.

Endelig kan jeg nævne, at en bog "Iron Dinosaurs" af Collin Garrat, i tekst og billeder bl.a. beskriver de omtalte Shay'er fra Philipinerne. Bogen kan anbefales, hvis man søger yderligere oplysninger om småbanerne på disse øer.

Fotos:
Vagn Holstein og
Svend Korsgaard (fra Philipinerne)

F.B.F.



LITRA TD i HO

Tidligere en almindelig vogn hos DSB, bygget 1883 til 1924 i ca. 350 eksemplarer.

Den er karakteristisk ved at være den fladeste af de lave åbne vogne.

Jeg valgte at bygge den helt i metal. Derved bliver den også passende tung til at køre godt - 38 gram inden malingen.

For at lette bygningen og fremme et godt resultat, har jeg i videst muligt omfang benyttet færdige messingprofiler.

Til vognbunden er dog benyttet 0,5 mm nysølvplade. Oversiden af denne blev brædderillet med en såkaldt rillekniv - en tilslebet kasseret nedstrygerklinge.

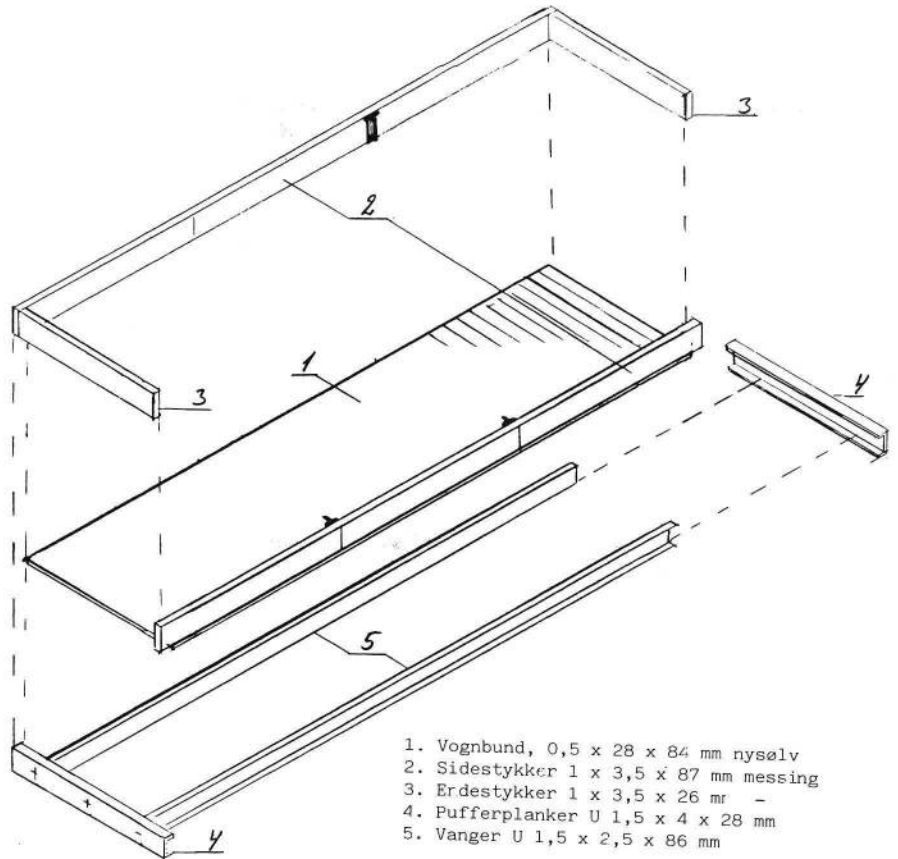
Vangerne er U-profil, 2,5x1,5 mm, og pufferplankerne lavede jeg ligeledes af U-profil, 4x1,5 mm. Vangerne er loddet ind i åbningen i pufferplankens profil, og på denne ramme er derefter vognbunden loddet fast. Pas på at få alle vinkler rette.

Side- og endestykker er 3,5x1 mm fladmessing - jeg kunne ikke få det tyndere. Sidestykkerne har hver fået 2 lodrette ridser til illudering af de 3 nedfældelige lemme. Side- og endestykker flugter med vognbunden og pufferplanker. Til støtter - udvendigt i enderne og indvendigt i siderne - er benyttet en T-profil 1,5x1,5 mm.

Det sværeste og mest udprægede pillearbejde var hængslerne til sidelemmene. Jeg benyttede 0,5 mm tråd, som jeg filede flad på 2 sider og derefter loddede fast. Først på lemmene ragende ned over vangen, derefter fra vangeunderkant op forbi underkanten af vognbunden lige ved siden af de først påloddede. Endelig blev en tråd loddet på tværs, hvor de 2 flade tråde krydser hinanden. Der skal loddes hurtigt, især til sidst for at tidligere lodninger ikke går op, men det viste sig gør ligt. Brug altid en længere tråd og klip af efter hver lodning, men ikke helt ned til endelig længde. Det gøres først når loddearbejdet er færdigt og lodningerne er kontrolleret for holdbarhed.

Aksellejerne er hjemmestøbte i hvidtmetal ud fra en engelsk model, som blev tilfilet og ændret. Indvendigt er der monteret pinollejer i messing. Den endelige montering - med epoxylim - er først sket sent i byggeriet, idet hjulsættene skulle monteres samtidig med monteringen af de sidste to aksellejer. Hjulene er stjernehjul med 12,5 mm diameter fra Kean-Maygib. Et af TD-vognens karakteristika var netop de store hjul.

På grund af TD-vognens ringe bredde var det lidt vanskeligt at



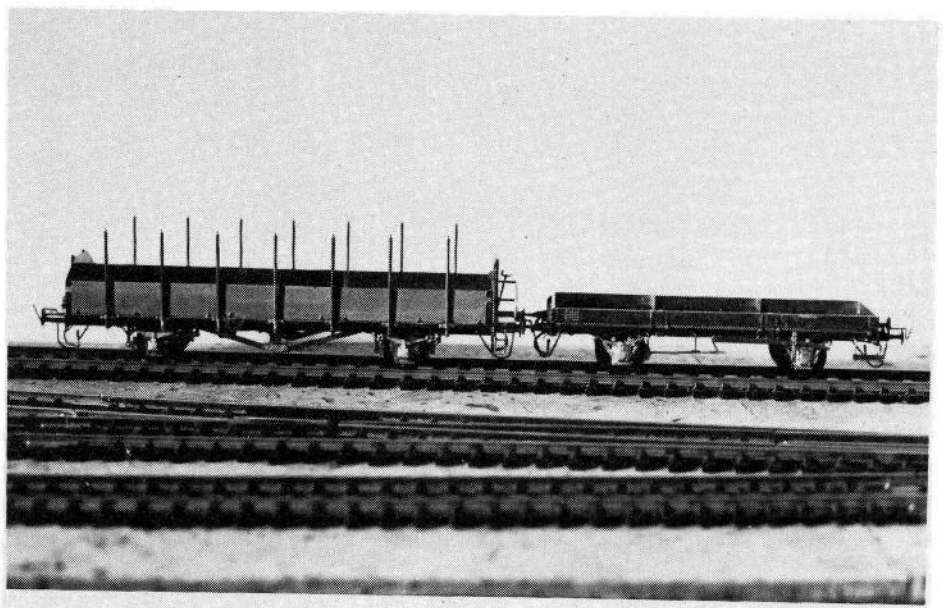
få plads til hjul og akselgafler, men det lykkedes da. Over sidestykkerne måler den 28 mm men kun 25,5 mm over vangerens yderside.

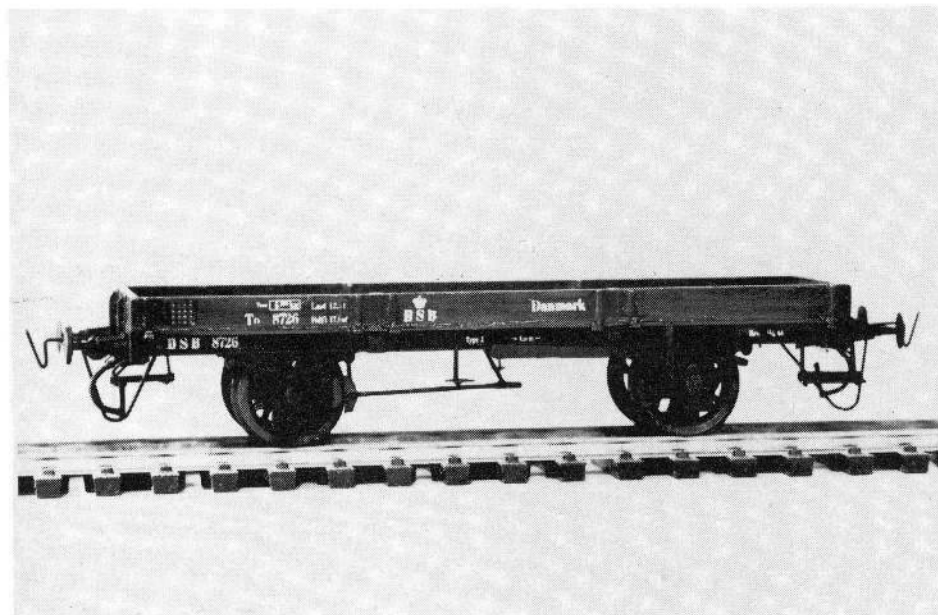
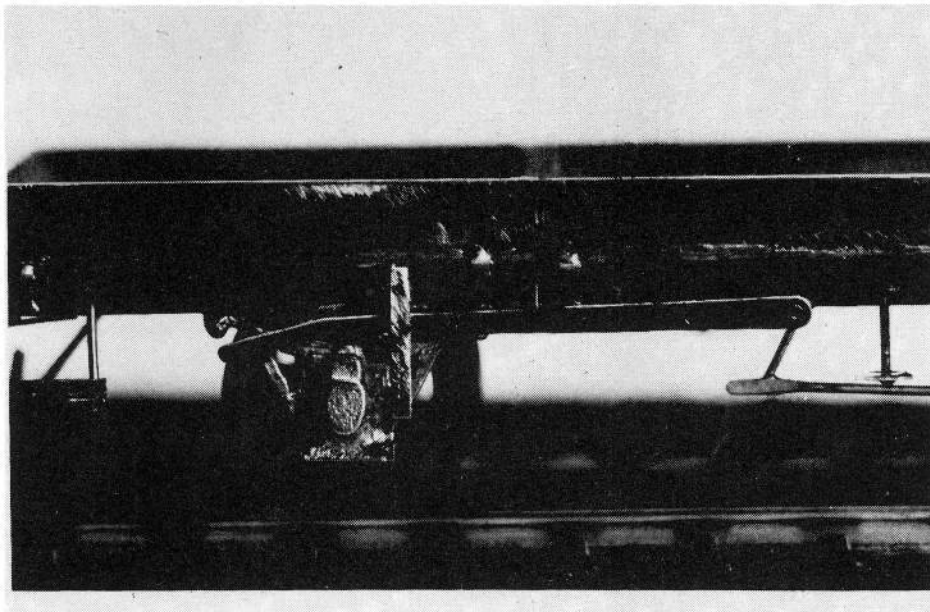
De fleste TD'ere er bygget med håndbremse, men en lille serie havde skruebremse betjent fra bremsehus. De sidste fik vist senere trykluftbremses og fjernet bremsehuset. Jeg har valgt udgaven med håndbremse. Jeg tilstår gerne, at føringsbøjlen til bremsestangen ikke er hjemmelavet, men hvis man vil renoncere på hullerne, kan den klippes ud og bukket af tyndt folie.

Kurvepufferne er indkøbte, og da de er af plast, er de sikret med epoxylim.

Trinene i hjørnerne er af L-profil 2,5x1 mm. Al tråd til bremses og trin er 0,5 mm messing.

Koblingerne er af Göteborg-typen og udført i 0,3 og 0,5 mm pianotråd. Jeg er iøvrigt gået i gang med at udskifte mine standardkoblinger med denne type, som er meget enkel at fremstille og montere og dertil billig og vel-fungerende.





Af nipset skal nævnes, at seddelholderne er ætset messing fra Weinert ligesom de i messing støbte bremseslanger. Rangerbøjlerne under pufferne er af 0,3 mm fjederbronzetråd - mit foretrukne materiale til håndgreb o.l. Jeg bukkede et U med en afstand mellem benene på ca. 5,5 mm og loddede dem fast på undersiden af pufferplanken, hvor også bremse-slangen loddedes fast.

Alt i alt en god øvelsesopgave for den, der godt vil forsøge sig med at samle en model med loddekolben, som for mit vedkommende er en 24 watt model.

N.E.Norsker

KUPESNAK

HÆNDELSE PÅ MORGENVAGTEN

eller lidt om dagliglivet
Sorø station en dag i 1957
- for netop 30 år siden.

Da jeg en dag bladede i det hedengangne "røde Jernbaneblad" efter en bestemt oplysning, gik det her som i så mange andre tilfælde, at man falder over noget helt andet.

Vi citerer direkte fra JERNBANEBLADET, marts 1957:



Februar dagbogen

SORØ d. 16. februar. Efter at have været inde på sidesporet, skulle en E-maskine ved 10-tiden tilbage til togstammen i hovedsporet. Sporskiftet var ikke stillet til hovedsporet, og maskinen fortsatte derfor gennem storstopperen, og lagde sig til hvile i jordvolden. Under hjælpemandskabets arbejde på at få maskinen tilbage, havde man spændt en talje med stålwirer til den ene skinne. Da hjælpemaskinen trak i wiren, knækkede skinnen og blev trukket i en halvbue. Et sprængstykke ramte derved signalnæstfmd. Hans Knudsen. Ringsted, i ansigtet, hvorved næsen og den ene kind blev beskadiget.

Som trafikelev ved DSB var jeg kort tid forinden blevet stationeret på Sorø station, og havde tjeneste på stationen den dag, medens stationsforstanderen, der hed O. Koksbang var stationsbestyrer. Om selve hændelsen er der måske ikke så meget mere at sige.

Det blev jo naturligvis meldt på stationskontoret og stationsforstanderen måtte rekvirere hjælpevogn. Som nævnt i Jernbanebladet blev maskinen trukket tilbage på sporet igen, og trukket til København for reparation, - det var jo solidt "isenkram" dengang.

Nogle måneder før havde jeg købt mit første "rigtige" fotografiapparat. Det var et brugt kamera, men alligevel kostede det noget, der lignede to månedslønninger - det har til gengæld, omend med nogle alderdomstegn, fungeret lige til nu, hvor det vist må siges at være slidt op.

Nå, tilbage til det egentlige. Sammen med stationens anden trafikelev, der også var fotointeresseret, var jeg ude at tage nogle billeder af "begivenheden".

Bagefter blev vi enige om, at vi ville prøve at fremkalde vore film i fællesskab, og senere skulle vi så, også i fællesskab, kopiere de sort/hvide billeder.

Som skrevet, således gik vi igang med indkøb af bl.a. en dåse filmfremkalder hos den lokale fotoforretning. Derefter blev der blandet fremkaldervæske og gjort klar til fremkaldelsen iøvrigt.

Min film blev valgt som den første, så jeg gik ind i mørkekammeret (et skab) for at sætte filmen i fremkaldertanken. Vasketemperaturen blev kontrolleret, og fremkaldeprocessen kunne tage sin begyndelse. Fremkaldelse, mellemskylning, fiksering - tiden sneglede sig afsted i spændt forventning. Endelig var tidspunktet kommet, hvor fremkaldertanken kunne åbnes, og resultatet kunne beskues.

Og hvad var der så at se? - intet! En fuldstændig gennemsigtig filmstrimmel, end ikke billednumrene var der!! Nu var gode råd dyre. At noget var gået galt var indlysende, men hvad?

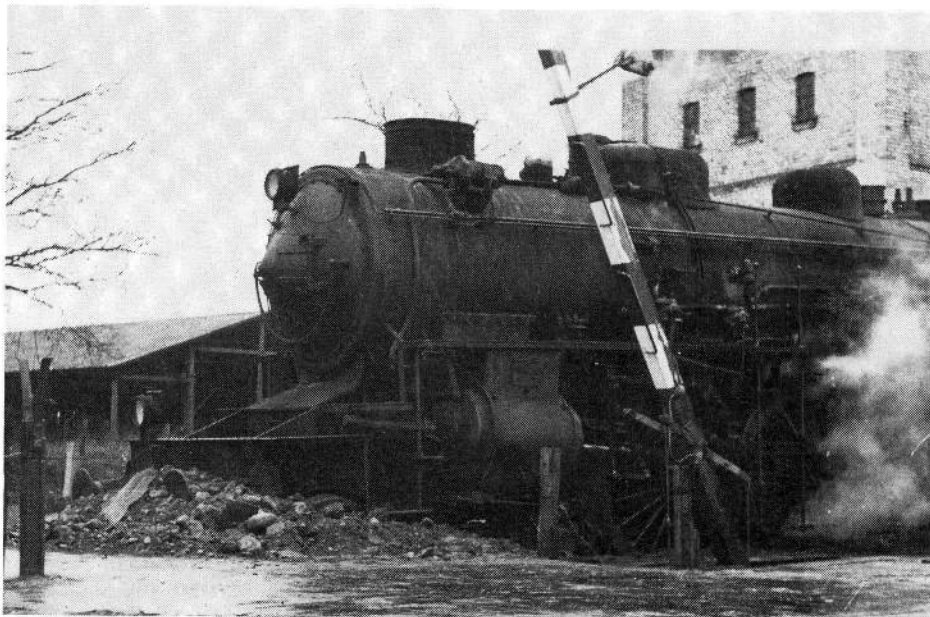
Den anden elev havde lejet et værelse over stationslokalerne på Sorø station og her boede han i de 15 måneder, han skulle være på stationen. Det var iøvrigt et lidt trist og koldt, kakkelovnsopvarmet værelse.

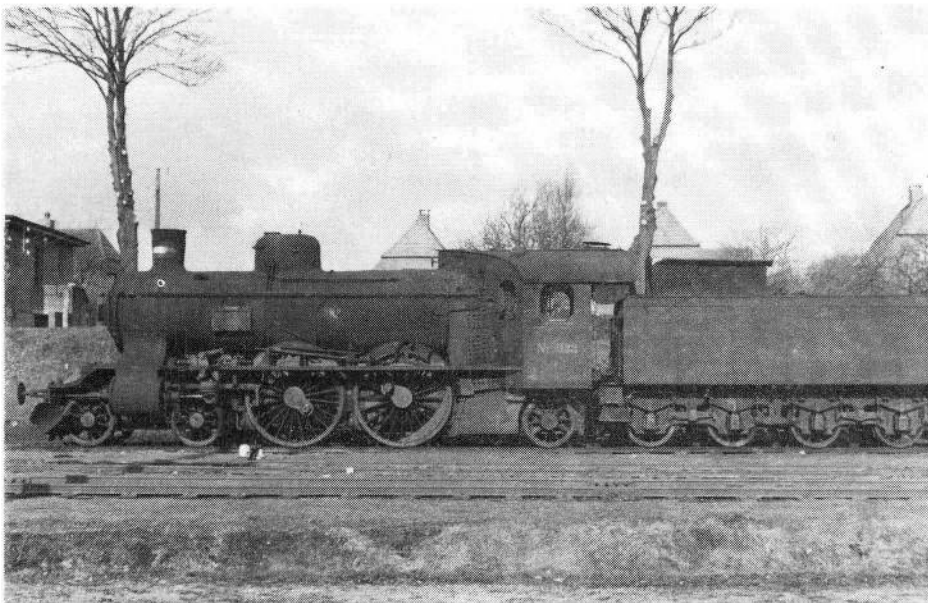
Her blev nu holdt krigsråd, medens værelsets gamle kakkelovn stod og "hyggesnakkede" i baggrunden.

"Hyggesnakkede". Ja, selv om der i 1957 ikke var nogen, der havde tænkt på oliekriser, og brændelspriserne endnu ikke havde indledt deres himmelflugt, var brændsel til en sådan gammel kakkelovn dyrt. Tilmed var det jo et stort, uisoleret loftslokale med mange ydervægge.

For at strække den sparsomme elevløn lidt, blev der så af og til samlet en spand lokomotivkul i en af de 9 gamle P-maskiner, der dengang tilbragte deres sidste tid på Veddebanens sporareal. Under kullenes forbrænding blev der åbenbart udviklet lidt gas. Når det så antændtes øverst i kakkellovnen med et lille smæld, lettede det øverste af kakkellovnen sig lidt, og ud sivede en blå/grå kulrøg. Jeg husker endnu min undren da jeg oplevede det første gang, men den anden elev beroligede mig - han var jo også vant til det.

Vort krigsråd endte med at vi enedes om at afvente, at stationens unge trafikas-





sistent mødte til tjeneste kl. 23.00. Også han var (og er) meget fotointeresseret, og vi lærte iøvrigt begge, gennem hans råd og erfaring, meget af det vi siden har "bygget" vor fotointeresse på.

Som trafikassistent mødte han på nattevagten kl. 23. Det gjorde han iøvrigt meget ofte. Stationsforstanderen havde alle morgenvagterne fra kl. 7.00 - 15.00, trafikkontrolløren havde så eftermiddags/aftenvagterne fra kl. 15.00 - 23.00 og så havde overtrafikassistenten eller som nævnt trafikassistenten nattevagten. Kun om onsdagen, når stationsforstanderen havde sin faste fridag (dengang havde man jo kun én ugentlig fridag) eller under hans ferie rykkede alle en "plads" fremad. På samme måde, omend i mindre omfang, rykkedes tjenerne en plads fremad når kontrolløren eller overtrafikassistenten havde fri. Der kunne dog også være tale om at trafikassistenten måtte afløse for godsekspeditøren på godsekspeditionen og derved redde sig en formiddagsvagt (dagvagt). Her måtte man til gengæld affinde sig med, at var tale om delt tjeneste, d.v.s. at man mødte fra kl. 8.00 - 12.00, hvorefter man havde middagspause. Efter denne mødte man så kl. 14.00 - 18.00, men det var da i det mindste en dagvagt.

Lidt over kl. 23 listede vi så ned i stationslokalet for at høre, hvad vi havde gjort forkert. Efter at have hørt vor forklaring om hvad vi havde gjort, og konstateret, at det lød som om vi havde gjort det hele, som vi skulle, blev vi bedt om at hente den dåse filmfremkalderen - i pulverform - havde ligget i.

Så kom forklaringen på den gennemsigtige film. Dåsen havde dobbeltlæg. I et ganske lille rum i det dobbelte læg lå en ganske lille portion af et pulver, der "skulle få pulveret i det store rum til at virke". Om igen med den anden film. Denne gang lykkedes det og resultatet ses på artiklens første illustrationer.

PS. Om de 9 P-maskiner (nr. 902, 903, 906, 907, 914, 920, 922, 932 og 933) er der kun at sige, at de blev afhentet i november 1957 for at blive kørt til ophugning.

P 920 blev dog alligevel ikke ophugget ved den lejlighed. Den overlevede de øvrige maskiner med endnu et par år og opnåede endog at være med i lokomotivudstillingen på Østerport station i juli 1959 i strampudset stand for så at blive ophugget i 1960.

EVP

Billedtekster til denne artikel:

Side 80: Situationsbilleder fra uheldsdagen den 16. februar 1957. Fotografen er S. Pedersen, men billederne stammer fra EVP's arkiv.

Side 81 øverst ses en situation fra "redningsarbejdet". Læg bl.a. mærke til taljen og den forvredne skinne. (Foto: S. Pedersen)
Side 81 i midten ses et udsnit af lokomotivkirkegården. Maskinerne er P 907, P 920, P 902 og P 914.
Side 81 nederst et nærbillede af P 933.

På side 82 ses øverst P 906 og i midten P 932. Disse billeder er taget i februar 1957.
Nederst ses den "genopstandne" P 920, som den præsenterede sig på udstillingen i anledning af MOROP-kongressen i juli 1959.

På side 83 ses en billedkavalkade fra Sorø i 1957:

Venstre side øverst: P 903

Venstre side næstøverst: P 914

Venstre side næstnederst: P 920

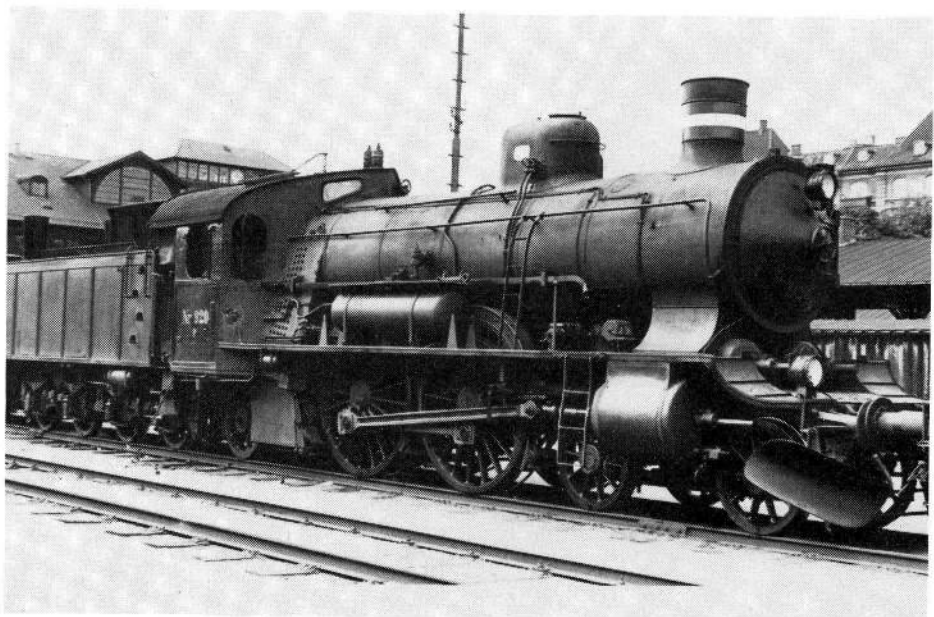
Venstre side nederst: Slagelses rangermaskine, F 474, oprangerer P-maskinerne og klargør dem til afhentning. Stammen på billedet er efter F 474: P 906, P 914, P 907 og P 920. Dette og de næste billeder er taget i november 1957 af E.V.P. selv.

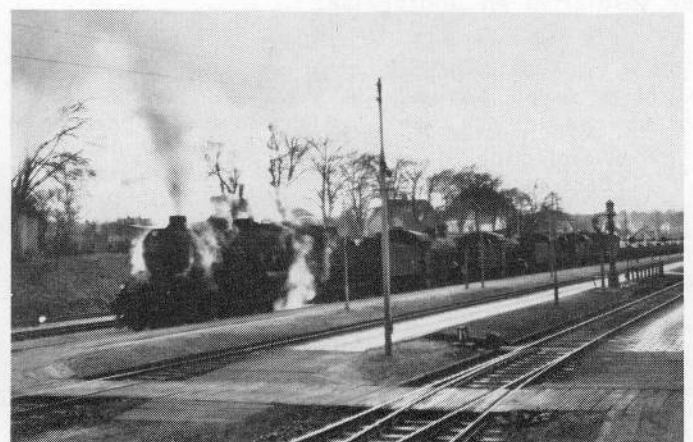
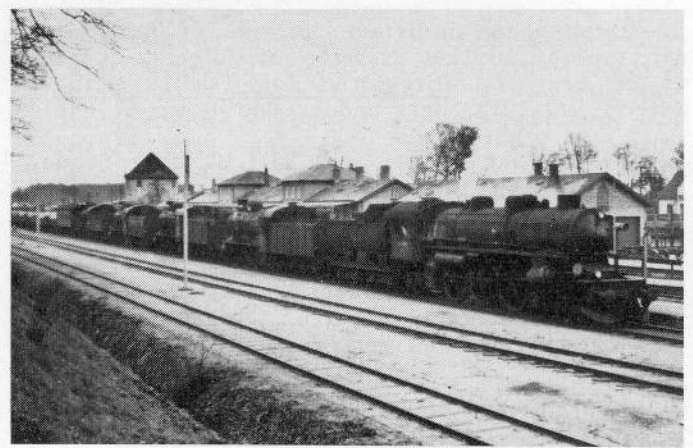
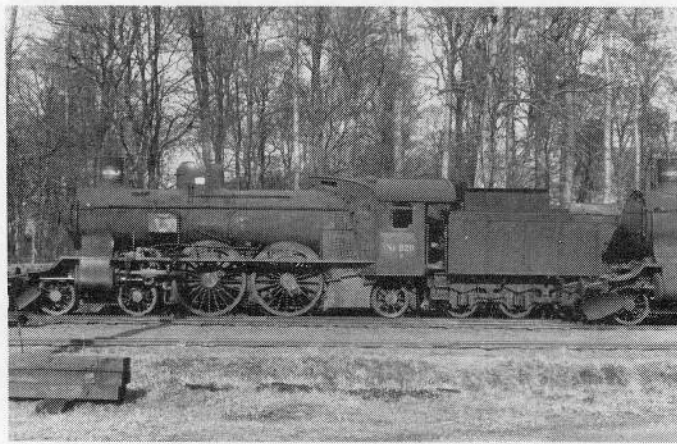
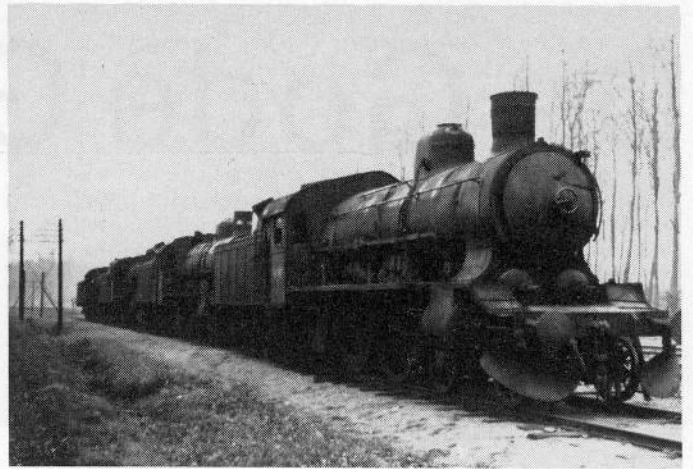
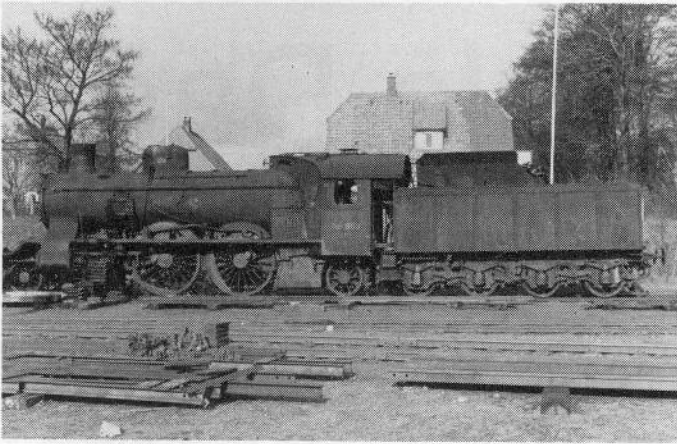
Højre side øverst: Maskinerne er nu klar til afhentning (det er P 906, 914, 907 og 920).

Højre side næstøverst: Afhentningens øjeblik. Der køres tilbage til den øvrige stamme.

Højre side næstnederst: Så er der klar til afgang. Toget fremføres af en E-maskine, men vi er ikke sikre på nummeret - er det 988?

Højre side nederst: Afgang!





De Gode Gamle Dage

Mange af de breve, der findes i de gamle kopibøger omhandler forhold i forbindelse med jernbanedriften på Fyn. Indholdet er meget forskelligt, følgende vedrører begivenheder, som formentlig ingen længere tænker på, men som engang var omtalt over hele landet.

Fredericia, den 12/5 1912

Hr. Godsejer Kaas,
Strib Badested,
Færgegaarden, Strib.

I Anledning af Deres Skrivelse af 7.ds., hvori De anmoder om Etablering af Særtog fra Strib til Odense 2den Pinsedag d. 27.ds. Kl. 11.30 Aften, skal man meddele Dem, at man ikke ser sig i Stand til at bevilge det ansøgte. Paa det Tidspunkt, Særtoget ønskes, finder den returtaaende Pinsetrafik Sted fra Jylland til Sjælland, og Kredsen tør derfor ikke mere, end det alt sker i Forvejen, lægge Beslag paa Personale og Materiel til Besørgelse af lokal fynsk Trafik. Som mundtligt meddelt, er man imidlertid vedblivende villig til paa en Sommersøndag efter Deres nærmere Opgivelse at gøre et Forsøg m.H.t. Etablering af et Særtog om Aftenen fra Strib til Odense til Befordring af rejsende.

Statsbanerne indfrie løfterne et par måneder senere, hvilket fremgår af følgende udpluk af et brev til Direktøren for Trafikafdelingen dateret 9/7 1912. Heri hedder det bl.a.:

Kredsen har Søndag den 23.f.M. samt Søndag den 14. og Søndag den 21.d.M. i Anledning af Optræden af det kgl. Teaters Kunstnere paa Strib Badehotel og Snoghøj Badehotel etableret personførende Særtog, førstnævnte Dag fra Strib til Odense, paa de to sidstnævnte fra Strib til Aarup. Togene til Aarup fremføres af Reservemaskinen i Strib.

Gennem årene har mange rejst med godstog selv om disse internt har været benævnt "ikke personførende". Det er dog sjældent, denne befordring gav anledning til korrespondance, her er imidlertid en undtagelse:

Fredericia, den 4/10 1930

Hr. Kabelmester P. Jespersen,
Sjællandsgade 81,
Fredericia.

I Anledning af Deres Skrivelse af 2.ds. om Befordring med et Godstog fra Middelfart Søndag den 5.ds. meddeles, at Befordringen vil kunne finde Sted med et Godstog Afgang fra Middelfart Kl. 21.55. Skulle det nævnte Godstog blive aflyst, hvad dog ikke er sandsynligt, kan Befordringen ske med et Tog kl. 23.20. Oplysning herom kan faas paa Middelfart Station Søndag Aften.

Underretning af de rejsende har alle dage været et problem for statsbanerne og ikke mindst førend der var noget der hed højttalere. Paa Odense station blev der ifølge en annonce indført følgende forbedring af dette forhold i slutningen af 1915.

Udkaldning paa Odense Station

Fra og med Onsdag den 22'December tages de i Ventesalene paa Odense Station værende Udkaldningstableauer i Brug. Ringning vil finde Sted 4 Minutter før Togafgang, og Tableauet vil da vise, hvilket Tog Ringningen gælder.

Fra samme Tidspunkt bortfalder den hidtil foretagne Udraabning i Ventesale og Forhal.

At der var problemer ses af mange besvarelser af klager, her er et eksempel:

Fredericia, den 16/9 1916

Hr. Holger Paulsen,
Kolding.

I Anledning af Deres med fleres i Vamdrup Stations Klageprotokol den 11'ds. indførte Besværing over, at Togbetjent Nr. 292 ikke tilstrækkelig med Udraaben har kendetegnet, at rejsende med Toget Kl. 7.23 Em. fra Kolding skulle skifte Tog i Lunderskov for at komme til Vejen og Esbjerg meddeles, at den paagældende Togbetjent har erklæret, at han i Lunderskov ved Aabning af Kupédørene har udraabt denne Stations Navn med Tilføjelse: "Rejsende efter Esbjerg skifte".

Til Deres forannævnte Besværing har Stationsforstanderen i Vamdrup føjet en Bemærkning om, at 3 navngivne rejsende i samme Tog uopfordret meddelte, at de kunde bevidne, at der tydeligt var udraabt i Lunderskov, at rejsende vestpaa skulle skifte.

I Henhold til det saaledes oplyste finder man ikke Anledning til at foretage videre i Sagen.

De øvrige Underskrivere, hvis Adresser ikke kendes, bedes underrettet ved Deres Foranledning.

Indførslen af motorvogne ved statsbanerne var som bekendt ikke uden problemer. Her er et af de mindre kendte:

Fredericia, den 16/4 1928

Tilbagesendes til Distriktet.

Fisk bør formentlig ikke forsendes med Motorvogtogene, da Lugten fra disse Forsendelser vil trænge ind i Passagerrummet. Lovrigt kan der kun rummes meget smaa Partier i Motorvognenes Godsrum. Det vil formentlig volde størst Ulempe for Forsenderne, at Befordringen med Tog 1298 og 1299 bortfalder. Med sidstnævnte Tog befordres der meget hyppigt nogle få Kasser Fisk fra Kjertemind.

Skoletog har altid givet anledning til problemer med børnene, som undervejs ofte føler trang til at udfolde sig mere end godt er. Her et eksempel på et brev om dette emne:

Fredericia, den 12/11 1929

(Ses ikke til hvem stilet)

Tilbagesendes til Distriktet med Henvisning til vedlagte Afhøring af Togføreren. Det henstilles, at der fra Distriktet eller herfra rettes Henvendelse til Skolen.

Toget bestaar af 1 CD og 1 CK, og Togføreren Forslag om Befordring i særlig Vogn vil medføre, at en saadan skal indsættes udelukkende af Hensyn til Eleverne, og kan ikke tiltrædes. Nyborg Station kan formentlig oplyse, hvilken Skole, de paagældende Elever frekventerer.

Man kan godt undre sig over det følgende brev, som mere synes at have med søfart at gøre:

Fredericia, den 23/11 1929

Tilbagesendes til Distriktet.

Stationen oplyser, at der er leveret en Kikkert til Signalhuset i Horsens, hvor den gør god Nytte. I Bramminge vil en Kikkert ogsaa være en god Hjælp for Signalpasseren, og man kan anbefale Leveringen. Et Ur anses for nødvendigt.

Man kan af og til undre sig over, hvor nidkære de overordnede tidligere kunne være i tjenesten, hvor de påtalte de mindste bagateller. Som f.eks. følgende:

Fredericia, den 11/5 1930

Hr. Togfører H.C.G.Lassen,
Nyborg.

Som Togfører i Tog 44 i Gaar, Lørdag, undlod De at sørge for, at en II.Kl. rejsende, som steg ind i Odense, og hos hvem De billetterede, fjernede sin Kuffert fra Gangen, hvor den var hensat af Hotelkarlen. (Efter Ankomsten til Nyborg eftersøgte jeg Dem for mundtlig at sige Dem det). Deres Erklæring om Undladelsen udbedes herpaa.

Normalt er det sådan, at stationsbygningerne bruges i forbindelse med jernbanedriften, det er jo det, de er bygget til. Her er imidlertid et eksempel på, at det ikke altid er tilfældet:

Fredericia, den 25/6 1926

2. Distrikt.

I Anledning af Distriktets Skrivelse af 15.ds. - J.Nr. Tf 2582 - vedrørende Udlejning af 3. Kl. Ventesal i Ullerslev meddeles, at Stationen har udtalt sig saaledes:

"Forholdet er dette, at Maskinfabrikant L.Kr. Larsen, der har sin Fabrik lige overfor Stationen, søger et Lokale (evt. et stort Skur), hvor han kan henstille nogle Landbrugsmaskiner, som meget vel kan henstaa under aa-

ben Himmel, men i saa Fald maa opmales. Han er DSB's største Kunde her i Ullerslev, og der er saaledes god Grund til at imødekomme ham, men han vil paa ingen Maade betale mere end 2 á 300 Kr. i Leje, ellers kan Arrangementet ikke betale sig.

Under Hensyn til, at der ikke er nogen Chance for anden Brug af den ene tomme Ventesal og med Forslag om, at man for alle Tilfælde Skyld sætter en kort Opsigelsesfrist fra begge Sider, vil Stationen anbefale Udlejningen".

., hvortil intet haves at bemærke. Ved Sagens første Modtagelse her fandtes der paa den en Blyantspaategning, hvoraf fremgik, at Distriktet ønskede Begæringen imødekommet.

De gamle kopibøger indeholder breve om mange ting - af og til om uheld - hvoraf nedenstående citeres:

Fredericia, den 2/4 1914

Hr. Assistent P.M.Enevoldsen,
Vamdrup.

Den 20. August f.A. skete paa Løsning Station det Uheld, at der under Tog 2941's Indkørsel afsporede 3 og væltede 1 Godsvogn i dette Tog. Aarsagen hertil var, at der midt i Toget befordredes 2 gamle Lokomotiver afsendte fra Vamdrup til Værkstedet i Aarhus. Askekassen paa det forreste Lokomotiv sank under Indkørslen til nævnte station i højre Side, saa den blev revet helt af ved at støde mod en Svælle. Herved blev Askekassen paa det andet Lokomotiv ligeledes revet af, og de efterfølgende 4 Vogne afsporede. Skaden paa Materiellet var ca. 1100 Kr. Det er sandsynligt, at der ingen Skade ville være sket, saafremt de 2 Lokomotiver havde været befordret bagest i Toget fra Fredericia. De var ogsaa af Lokomotivformanden i Vamdrup forlangt befordret bagest i de paagældende Tog og indsatte saaledes i Tog 933 fra Vamdrup, men paa Grund af, at De, der havde Vognkontrolltjeneste paa Vamdrup Station Natten mellem den 19' og 20' August affattedes Melding til Fredericia saaledes, at det af denne kun fremgik, at Lokomotiverne var bagpaa Toget til Fredericia og ikke, at de ogsaa skulle viderebefordres paa samme Maade, blev de i Tog 2941 indrangeret midt i Toget. I Anledning heraf skal man efter Ordre fra Generaldirektøren overfor Dem alvorligt paatale, at De ikke havde afgivet Meldingen om, at de to Lokomotiver skulde anbringes bag i Toget fra Fredericia en tilstrækkelig tydelig Form.

Forholdene i de gode gamle dage var nok i nogle henseender mere barske end de er i dag. Følgende breve fortæller hver sin historie om, hvordan vore bedste- eller oldeforældre levede (om dametasker har ændret indhold gennem tiden) og lidt menneskelighed overfor de ansatte, der kun havde sig selv, familie eller gode venner og naboer at ty til, når det kneb og ikke det offentlige, som det er tilfældet i dag.

Fredericia, den 5/8 1881

Til Depotet for fundne Sager,
Middelfart.

Af Tog 5 den 3die ds. er i Tommerup afleveret en lille Dametaske af Ruslæder indeholdende:

1 Brev Knappenaale, 1 Fingerbøl, 2 Ruller Traad, 1 Haandbørste, 1 Haarnaal, 1 Kravestrimmel, 1 Stk. Haarpynt og en gammel Portemcnnais med 1 Kr. 89 Ø., hvilket alt er afleveret til Politimyndigheden dersteds. Hvilket herved meddeles Depotet for eventuelle Forespørgslers Skyld.

Fredericia, den 26/4 1881

Til Overdriftsinspektøren.

Paa Grund af Sygdom i Hjemmet har jeg sat Bremsevogter P. Hansen i Reserve for nogle Dage.

Ib V. Andersen

Jernbanens Grundlove

LOVE

for

Hads-Ning Herreders Jernbaneselskab

(Allerhøjst stadfæstede den 25. Septbr. 1886)

§ 1

Selskabets Navn er Hads-Ning Herreders Jernbaneselskab. Dets Formaal er at overtage og drive den i Lov af 12te Maj 1882 og Koncession af 4de September s.A. omhandlede Jernbane fra Hou Havn over Odder og Viby ved Statsbanen til Aarhus.

§ 2

Selskabet har sit Sæde i Odder i Hads Herred, til hvis Øvrighed den ifølge Lov af 23de Januar 1862 fornødne Firmaanmeldelse *) bliver at gjøre. Retslige Krav skulle rettes mod Bestyrelsens Formand.

Forøvrigt er efter Koncessionen Selskabet ogsaa pligtigt at taale Søgmaal ved den kongelige Lands- over- samt Hof- og Stadsret i Kjøbenhavn.

(*) Tilføjelse i det afskrevne eksemplar: Firmaanmeldelse gjort i Febr. 1910. Firmaet tegnes af 2 Medlemmer af Bestyrelsen i Forbindelse med Driftsbestyreren).

§ 3

Selskabets Aktiekapital, der udgjør 1.050.000 Kr. er kontant indbetalt:

af Aarhus Amsraad	200.000	Kr.
af Aarhus Byraad	150.000	-
af Gosmer-Halling (30.000),		
Randlev-Bjerager (60.000),		
Odder (110.000),		
Saxild-Nølev (30.000),		
Beder-Malling (60.000),		
Maarslet (30.000) og		
Holme-Tranbjerg (10.000) Sognekommuner,		
tilsammen	330.000	-
af Private	370.000	-

Aktierne for disse 4 Grupper af Aktiekapitalen betegnes henholdsvis med Litr. A, B, C og D.

§ 4

Aktierne udstedes til Ihænderhaver og kunne notes paa Navn. De udfærdiges i Størrelser paa 100, 200, 1000 og 2000 Kr. Aktieenheden er 100 Kr.

De underskrives af mindst 3 af Bestyrelsens Medlemmer, hvoriblandt Formanden.

Paategning af et Navn paa en Aktie eller sammes Transport til en bestemt Person eller Ihænderhaveren skal kun have fuld Gyldighed ligeoverfor Selskabet, naar saadan Paategning eller Transport er noteret i Selskabets Bøger, hvilken Notering sker uden Verderlag. Selskabet er dog uden Ansvar, hvis Transporten eller Underskriften senere maatte vise sig at være falsk.

Aktierne forsynes med aarlige Udbyttekoupous for et Tidsrum af 28 Aar, efter hvis Forløb nye Koupous udleveres mod den Aktierne vedhængende Talon, og saaledes fremdeles. Det Udbytte, som ikke er hævet, og hvorom ingen Anmeldelse er sket inden 4 Aars Forløb fra den Dag at regne, da Udbyttet forfalder til Udbetaling, tilfalder Selskabets Reservefond; dog kan efter Bestyrelsens Indstilling Generalforsamlingen beslutte, at et saadant ikke i rette Tid hævet Udbytte udbetales.

Udbyttet udbetales saavel i Aarhus, som ved Selskabets kasse i Odder.

§ 5

Saafernt en Aktie, der er noteret paa Navn, paa en eller anden Maade skulle forkomme, vil der blive meddelt Vedkommende en ny Aktie i sammes Sted, saasnart den bortblevne er lovlige mortificeret og en Udskrift af Dommen herom er meddelt Bestyrelsen. I denne Mellemtid skal dog Udbyttet kunne udbetales af en bortkommen Aktie imod at der stilles Bestyrelsen betryggende Sikkerhed i denne Anledning.

Skulle en paa Ihænderhaveren noteret Aktie være gaaet tabt ved ulykkelig Hændelse, og Bestyrelsen efter de oplyste Omstændigheder maa antage, at dette forholder sig rigtigt, skal Bestyrelsen være berettiget til at meddele Vedkommende en ny Aktie i den bortkomnes Sted, mod at der stilles betryggende Sikkerhed for, at Selskabet ikke herved skal lide noget Tab.

§ 6

Enhver Aktionær er uden videre Erklæring herom fra hans Side underkastet Selskabets Love, som de nu ere, eller som de i Fremtiden paa lovlig Maade maatte blive vedtagne. Dog er det en Selvfølge, at ingen Aktionær ved nogen senere Beslutning kan forpligtes til at gjøre yderligere Indbetaling til Selskabet eller paa anden Maade betale noget Beløb udover det, som han en Gang har erhvervet Aktier for.

§ 7

Det paaligger Bestyrelsen i en særskilt dertil indrettet Protokol at føre en Fortegnelse over de udstedte Aktier med Oplysning om de med Hensyn til dem indtraadte Forandringer, hvorom Selskabet ifølge § 4 har modtaget Anmeldelse.

§ 8

Generalforsamlingen har den højeste Myndighed i Selskabets Anliggender indenfor de Grændser, der ere fastsatte ved Selskabets Love og Koncessionen af 4de September 1882.

§ 9

De ordentlige Generalforsamlinger afholdes i Odder hvert Aar i Juli Maaned. Overordentlige Generalforsamlinger sammenkaldes efter Begjæring af den kgl. Kommissarius, efter Beslutning af Bestyrelsen eller en tidligere Generalforsamling, eller naar et saa stort Antal Aktionærer, som eje mindst 50.000 Kr. af Aktiekapitalen, derom indgive skriftligt Forlangende i et bestemt opgivet Øjemed. I sidste Tilfælde afholdes Generalforsamlingen senest 4 Uger, efter at Begjæring derom er indgivet til Bestyrelsen.

§ 10

Generalforsamlingen indkaldes af Bestyrelsen ved Bekjendtgjørelse i Aarhus og Odder Dagblade med 14 Dages Varsel og med Angivelse af Forhandlingsgjensstandene i Indkaldelsen. Bestyrelsen bestemmer nærmere Tid og Sted for Afholdelsen.

§ 11

Forhandlingerne paa Generalforsamlingen ledes af en af Forsamlingen valgt Forhandlingsleder, som afgjør alle Spørgsmaal angaaende Forhandlingsmaaden og Stemmeafgivningen. Denne skal ske skriftlig, med mindre Forsamlingen paa Forhandlingslederens Forslag eenstemmig maatte vælge en anden Fremgangsmaade. Han underskriver i Forening med Bestyrelsen den Protokol, som føres over Mødets Forhandlinger og Beslutninger, og som i enhver Henseende skal anses som fuldt bevisende.

§ 12

I de sidste 8 Dage før Generalforsamlingen skal paa Selskabets Kontor være fremlagt til Eftersyn for Aktionærerne en Fortegnelse over de Sager, der blive at foretage, med alle de Sagerne vedkommende Dokumenter.

§ 13

Paa en overordentlig Generalforsamling kunne ikke andre Sager komme til Behandling end de i Indkaldelsen udtrykkelig angivne.

§ 14

Saafernt de ved en Generalforsamling foreliggende Sager ikke kunne bringes tilende paa et Møde, bliver et nyt Møde at afholde inden 14 Dage derefter. Om Stedet og Tiden for et sligt udsat Møde gives der Aktionærerne senest 8 Dage forud Underretning ved Bekjendtgjørelse en Gang i Aarhus og Odder Dagblade med Oplysning om de Anliggender, der skulle foretages.

§ 15

Enhver Aktionær har saamange Stemmer, som han har Aktiebeløb á 100 Kr.; med Hensyn til Valg af Bestyrelsesmedlemmer forholdes dog efter § 18.

Forsaavidt Flere ere Medejere i een Aktie, kan Aktieretten dog kun gjøres gjældende ved een af Ejerne.

Berettigelsen til at møde og stemme paa Generalforsamlingen godtgjøres ved et Adgangskort, der senest $\frac{1}{2}$ Time forud efter Legitimation af Vedkommendes Adkomst meddeles paa Selskabets Kontor, og paa hvilket det Antal Stemmer er angivet, som tilkommer ham. Stemmeretten godtgjøres ved Forevisning af Aktierne, forsaavidt de ere noterede paa Ihændehaveeren, og ellers ved Opgivelse af Aktiernes Litra og Nummer. Istedetfor Forevisning af Aktierne kan træde Bevis fra et offentligt Institut for, at Aktierne der ere deponerede.

Bestyrere af offentlige Stiftelser og Lignende, der eje Aktier, kunne lige saa vel som Kommissærer i Boer, der ere i Lignende Tilfælde, møde og stemme uden selv at være Aktionærer. For Aktier, som ejes af Kommuner eller Selskaber, maa den Mand møde og stemme, som Kommunens Bestyrelse eller Selskabet dertil bemyndiger, selv om han ikke er Aktionær. Iøvrigt er det Regelen, at Stemmeretten vel kan udøves ved Fuldmægtig, men at denne selv maa være Aktionær.

§ 16

Paa den aarlige ordentlige Generalforsamling skal der af Bestyrelsen forelægges:

- a. Fortegnelse over de til Mødet udstedte Adgangskort med Angivelse af, hvormange Stemmer de repræsenterer;
- b. Meddelelse om Forretningens Gang i det forløbne Aar samt om Beskaffenheden af Banen, Materiellet og alt Andet Selskabet tilhørende;
- c. Regnskabet for det forløbne Regnskabsaar tilligemed en Statusoversigt og Budgettet for det løbende Aar.
Desuden forhandles:
- d. Forslag til Fastsættelse af Udbyttets Størrelse for det forløbne Aar;
- e. Forslag eller Andragender, der indstilles til dens Afgjørelse af Bestyrelsen eller af enkelte navngivne Aktionærer, der inden den 15de Juni have indsendt samme;
- f. Om Vedtagelse af det reviderede Regnskab for det forløbne Aar, samt Meddelelse af Decharge for samme Tidsrum;

- g. Valg af Medlemmer til at indtræde i Bestyrelsen i de Fratrædendes Sted;
- h. Valg af Revisorer til at gennemgaa det løbende Aars Regnskab og Fastsættelse af Vederlag derfor.

§ 17

Til Vedtagelse af Beslutninger - alt under Forbehold af Regeringens Billigelse af disse, forsaavidt saadan er nødvendig -, der angaar:

- a. Forandringer i Selskabets Love;
- b. Forøgelse af Aktiekapitalen eller Optagelse af Laan;
- c. Udvidelse af Selskabets Virksomhed, saasom ved Anlæg af Sidebaner;
- d. Afhændelse af nogen til Banen hørende Grundejendom eller Indkjøb af ny Grundejendom;
- e. Selskabets Forening eller Sammensmeltning med andre Selskaber eller dets Opløsning;
- f. Overtagelse af Drift af andre Sidebaner;

udkræves, at mindst $\frac{1}{2}$ af Aktiebeløbet er repræsenteret paa vedkommende Generalforsamling, og at derhos Beslutningen vedtages af en Majoritet af $\frac{3}{4}$ af de afgivne Stemmer. Skulle paa den paagældende Generalforsamling det nævnte Aktiebeløb ikke være repræsenteret, sammenkaldes en ny Generalforsamling med 14 Dages Varsel, bekendtgjort som i § 10 fastsat, og paa denne skal den vedkommende Beslutning gyldig kunne vedtages af den ommeldte Majoritet af $\frac{3}{4}$ af de afgivne Stemmer, uden Hensyn til, hvor stort et Aktiebeløb der er repræsenteret paa denne Forsamling. Fuldmægter til at møde paa den første ikke fuldtallige Generalforsamling skulle, hvis de ikke udtrykkelig tilbagekaldes, ansees gyldige ogsaa med Hensyn til den sidste; det samme gjælder ogsaa om udsatte Møder jfr. § 14.

Alle andre Sager paa Generalforsamlingen afgjøres ved simpel Majoritet, jfr. § 18; ere Stemmerne lige, gjør ved Valg Lodtrækning Udslaget; i andre Tilfælde er Forhandlingslederens Stemme den afgjørende.

§ 18

Selskabets Anliggender varetages af en Bestyrelse, bestaaende af 9 Medlemmer, som vælges paa Generalforsamlingen ved Stemme flerhed i 4 Grupper (jfr. § 3) saaledes:

af Ihændeherne af Aktierne Litr. A, indbefattende de af Amtsraadet tegnede 2000 Aktier, 2 Medlemmer;
af Aktierne Litr. B, indbefattende de af Aarhus Byraad tegnede 1500 Aktier, 1 Medlem;
af Aktierne Litr. C, indbefattende de af de 7 Sognekommuner tegnede 3300 Aktier, 3 Medlemmer;
og af Aktierne Litr. D, indbefattende de af Private tegnede 3700 Aktier, 3 Medlemmer.

De saaledes valgte 9 Bestyrelsesmedlemmer, der danne den samlede Bestyrelse, vælge af deres Midte et Forretningsudvalg, bestaaende af 3 Medlemmer, og iblandt disse aarlig en Formand og en Næstformand, hvilke i Aarets Løb fungere som saadanne, saavel i Forretningsudvalget som i den samlede Bestyrelse.

Bestyrelsesmedlemmerne vælges paa 3 Aar, saaledes at der hvert Aar afgaar skiftevis alle de Medlemmer, der ere valgte af Grupperne A og B eller C eller endelig D; hvilken Gruppe af de Valgte, der skal afgaa efter Forløbet af det første og andet Aar, afgjøres ved Lodtrækning i et Bestyrelsesmøde.

Den Gruppe, der har valgt afgaaede Medlemmer, vælger paa ny til de ledige Pladser, hvorefter Forretningsudvalget suppleres ved Valg som ovenfor bestemt. Fratrædende Bestyrelsesmedlemmer kunne gjen vælges. Udtræder et Medlem inden Udløbet af hans Funktionstid, kan den samlede Bestyrelse, saafremt alle Medlemmerne ere enige, udfylde den ledige Plads ved Valg af en Aktionær, som fungerer til næste ordentlige Generalforsamling.

I Tilfælde af Stemmeliged ved Valgene efter denne §, gjør Lodtrækning Udslaget, forsaavidt ikke anderledes er bestemt.

§ 19

Undlader nogen af de fornævnte Grupper at foretage de i § 18 bestemte Valg, da foretages disse paa den Maade, at saafremt Forsømmelse finder Sted af Gruppen A, da foretages de derhen hørende Valg af Gruppen B eller omvendt; finder derimod Forsømmelse Sted fra begge disse Grupper Side, da foretages de derhen hørende Valg af Gruppen C og omvendt, og i sidstnævnte Tilfælde saaledes, at Grupperne A og B hver vælge Halvdelen af de Medlemmer, som Gruppen C skulde vælge. Undlader endelig Gruppen D at foretage de Valg, hvortil den er berettiget, da foretages de derhen hørende Valg af Gruppen C.

§ 20

Bestyrelsen har under Ansvar for Generalforsamlingen den overordnede Ledelse af Selskabets Anliggender og Disposition over Selskabets Formue, saaledes som dette nedenfor er bestemt ved Fastsættelsen af Grændsen for Forretningsudvalgets og den samlede Bestyrelses Myndighed. Den forbinder fremdeles under lige Ansvar Selskabet ved sine Handlinger og afsluttede Overenskomster. Alt overensstemmende med Selskabets Love og den almindelige Lovgivning, ligesom den overhovedet repræsenterer Selskabet lige over for Trediemand.

§ 21

Forretningsudvalget varetager den daglige Ledelse af Selskabets Anliggender. Som Følge heraf paa hviler det samme:

1. At forestaa Selskabets daglige Korrespondance, Bogholderiet, Anvisnings- og Kassevæsenet;
2. At paase, at Driften besørgeres paa den hurtigst mulige, billigste og bedste Maade;
3. At kontrollere den daglige Forretningsførelse;
4. At afslutte alle Kontrakter om Arbejder og Leverancer. Disse skulle i Reglen udbydes ved offentlig, skriftlig eller mundtlig Licitation; forsaavidt hver enkelt af disse Forretninger overstiger en Værdi af 2000 Kr., skal Approbation indhentes hos den samlede Bestyrelse. Licitationskonditioner udfærdiges og underskrives af Forretningsudvalget; de forelægges derefter den samlede Bestyrelse til Efterretning tilligemed Meddelelse om de af Forretningsudvalget antagne Bud;
5. At forberede Alt til den samlede Bestyrelses Møder, og at forelægge i disse Uddrag af Hoved- og Kassebøger samt afgive Beretning om Udvalgets Virksomhed.

§ 22

Alle andre Selskabets Anliggender henhøre under den samlede Bestyrelses Afgjørelse. Saaledes antager og afskediger den Driftsbestyreren og Banens faste Funktionærer, bestemmer Funktionærernes Antal og Lønningsvilkaar og affatter Instruxer for dem, samt kontrollerer deres Forretningsførelse, tager Beslutning om Udførelse af alle større Arbejder, Leverancer og andre vigtige Foranstaltninger, vedtager Planer for de ordinære Togs Anordning og Gang, samt Taxter for Befordring af Personer, Gods og Kreaturer, gjør Forslag til det Udbytte, der kan tilfalde Aktionærerne, og til, hvorledes det mulig overskydende Beløb af Driftsoverskudet skal anvendes, samt tager Bestemmelse om Anvendelse og Frugtbargjørelse af Reservefondens Midler; alt under Forbehold af den Regeringen i Henhold til Koncessionen tilkommende Kontrol med Banen og dens Drift.

De Valg af Bestyrelsesmedlemmer, som Gruppen Lit. C. skal foretage, ske, saafremt en af de vedkommende Befuldmægtigede forlanger det, efter Reglerne for Forholdstalsvalg paa Grundlag af de ved de Befuldmægtigede repræsenterede Aktier, og saaledes at overskydende Stemmer af en Befuldmægtigets kunne sammenlægges med en anden Befuldmægtigets. Ligeledes bliver Forholdstalsvalgmaaden at anvende for Gruppen D's Vedkommende, naar en enkelt Aktionær stiller Forslag derom.

§ 23

Den samlede Bestyrelse vedtager et aarligt Overslag over Indtægter og Udgifter ved Banens Drift. Forinden nogen Post i disse overskrides, maa Overskridelsen være efterbevilget af Bestyrelsen.

Bestyrelsen fremlægger det aarlige Regnskab paa Generalforsamlingen, efterat have paaset dets Revision, og foranlediger de forskjellige Valg paa Generalforsamlingen foretagne.

§ 24

I ethvert Møde saavel af Forretningsudvalget som af den samlede Bestyrelse føres en Protokol, der underskrives af de Tilstedeværende.

For at tage en fuldgyldig Beslutning skal i et Forretningsudvalgs Møde mindst 2 Medlemmer og i et Møde af den samlede Bestyrelse foruden Formanden eller Næstformanden mindst 4 Medlemmer være til Stede.

Alle Beslutninger i Møderne tages ved Stemme flerhed og i Tilfælde af Stemmelighed, er Forslaget forkastet; dog skal, naar i et Forretningsudvalgs møde kun 2 Medlemmer ere tilstede, og de ikke ere enige, Sagen udsættes til Afgjørelse i et fuldtaligt Møde.

§ 25

Af Bestyrelsens Medlemmer tilkommer der Formanden et af Generalforsamlingen fastsat Vederlag til Kontorhold foruden Godtgjørelse for Udlæg paa Rejser, hvilken Godtgjørelse ogsaa tilkommer Bestyrelsens øvrige Medlemmer. Alle Bestyrelsesmedlemmer have Ret til Fri-Befordring med Banen.

§ 26

Alle Medlemmer af Bestyrelsen saavel som alle Banens Funktionærer skulle have dansk Indfødsret og være danske Undersaatter.

§ 27

Revisorerne, hvis Antal er 2, vælges af Generalforsamlingen ved Stemme flerhed for 2 Aar ad Gangen, dog saaledes at efter Lodtrækning den ene fratræder efter et Aars Forløb.

§ 28

Selskabets Forretningsaar regnes fra 1ste April til 31te Marts.

§ 29

Senest 6 Uger efter Udløbet af hvert Forretningsaar skal Regnskabet for dette Aar være afsluttet og aflagt. Naar det derefter er revideret samt vedtaget af Generalforsamlingen, henlægges der til Reservefonden af Driftens Nettooverskud 15%, dog mindst 2000 Kr. pr. Mil af den byggede Banes Længde; af det overskydende Beløb udbetales til Aktionærerne det af Generalforsamlingen fastsatte Udbytte.

§ 30

Reservefondens Bestemmelse skal være at tjene til Dækning af større uforudsete Udgifter og til større Forøgelse af Banens Tilbehør; men Indenrigsministeriet skal i hvert enkelt Tilfælde afgjøre, hvorvidt der er tilstrækkelig Anledning til at lade saadanne Udgifter af holde af Reservefonden.

Fondens Midler skulle gjøres frugtbringende i solide Værdipapirer, og skulle disse derhos forsynes med Paategning af den kgl. Kommissarius om deres Bestemmelse.

Naar Reservefonden med Tillæg af dens Renter og andre Indtægter har naaet en Størrelse af 10% af Anlægskapitalen, bortfalder, saalænge den beholder denne Størrelse, yderligere Henlæggelse til den af Driftsoverskudet.

§ 31

Naar en Generalforsamling skulle vedtage Selskabets Opløsning, bliver der samtidig at tage Bestemmelse om hvorledes og ved hvem Afviklingen skal foregaa. Naar Afviklingen er foregaaet, sammenkaldes en ny Generalforsamling, hvor Resultatet meddeles og Decharge gives.

§ 32

Disse Love, der først ere gyldige, naar de i Overensstemmelse med Koncessionens § 28 have erholdt kongelig Stadfæstelse, træde i Kraft, saasnart dette er sket.

TANKER VED ET JUBILÆUM

Lidt om Københavns hovedbanegård
som fyldte 75 år

1. december 1986

Af Povl Wind Skadhauge

På et kort over København ses det tydeligt, at hovedbanegården ligesom mange andre personbanegårde i storbyer er "vredet" ind på sin plads. En S-kurve er her blevet resultatet, med et alt for kort stykke lige spor mellem de modvendte kurver, hvis radier tilmed gerne måtte have været større. Det lige stykke er så kort, at det end ikke svarer til perronhallernes længde. Just det er dog arkitektonisk set et lykkektræf, for den deraf affødte svage drejning af de yderste fag i perronhallerne beriger deres form; den sætter prikken over i'et. Tietgensbroen er et andet held; det udendørs område, som den og perronhallernes gavle af-

grænser uden at lukke, er et mangeløst rum, animeret af de krumme perroner og spors energiske bevægelse - og måske allerbedst at opleve, efterhånden som man bevæger sig frem og ud fra en position fx en snes meter inden for gavlene. Bogstaveligt talt med i billedet og af stor betydning for den samlede virkning er Centralpostbygningen. Man må næsten med forbauselse notere sig, at ingen dansk maler har ladet sig inspirere på stedet, sådan som Claude Monet blev det på St. Lazare banegården i Paris, omend det skete et lille kvart århundrede før hovedbanegårdens færdiggørelse. (Monet kunne for resten have nået den også, for han levede til 1926).

På den modsatte side af banegårdskomplekset er kurven desværre ikke nogen æstetisk gevinst. Tværtimod bliver effekten af banegårdsbygningens hovedfacade eftertrykkeligt modarbejdet ved den

sammenklemning, forpladsen har fået hen imod Frihedsstøtten. Og var det slemt allerede til at begynde med, blev det dog endnu værre, da hotel Astoria langs Reventlowsgade kom til i 1934-35. Denne ualmindelig smalle bygning (i folkemunde kaldet Penalhuset) har sine helt egne kvaliteter, men den burde have ligget et andet sted!

Banegårdspladsen er også på anden måde mindre vellykket. Der er en ubehagelig uklarhed i forholdet mellem lysningen til sporterrænet og resten af pladsen. Tilmed isolerer det mægtige hul banegårdsbygningens hovedindgang fra byens offentlige trafikmidler. Der har aldrig været nogen bekvem omstigning fra sporvogn eller bus til tog, som man kender det andetsteds. Lidt bedre i så henseende er banegårdens "bagdør" mod Bernstorffsgade, hvor man som ankommende med fjerntogene havde nærmeste udgang gennem de fleste



Københavns hovedbanegård, hovedportal - juli 1924.
(Foto: Rutherford, arkiv O.W.L.)

af banegårdens hidtidige leveår.

"Bagdøren" er for resten en mærkelig ting. Nuvel, der er forskel på at afgå og at ankomme. Men er forskellen af en sådan art, at den berettiger til helt forskellige arkitektoniske udtryk? Når man "afgår", må man efter den oprindelige ide ind gennem et af de bygningsafsnit, der bedst passer med Mads Østerby's i *Danske Jernbaners Byggeri* (Odense 1984) udtrykte tanker om, at "Københavns hovedbanegård ligefrem dunder af borgmystik". Men kommer man "ind" med toget (det berømte firetog såvel som ethvert andet), må man - stadig efter den oprindelige plan - ud af bygningen gennem dobbelthallens gavle, der viser en helt anderledes enkel og ukompliceret, dog samtidig langt mere værdig arkitektur - som man kun sjældent lægger mærke til overhovedet.

Denne tanke om at skille menneskestrømmene blev, som det er bekendt for enhver med blot en smule kendskab til hovedbanegården, sat markant igennem inde i dobbelthallen. En "ø" med rejsegodsekspedition som sin væsentligste bestanddel og væsentligste begrundelse (se, der var jo engang ...) delte indtil for få år siden det store gulvareal i en afgangsside og en ankomstsider med friarealer, der hver for sig i

mange situationer var for smalle, og som kun havde forbindelse i enderne; det i sig selv forøgede den indendørs vandren unødigt. De oprindelige træpavilloner på dette overdækkede torv, både dem, der kantede "øen", og de vægbundne kiosker, var noget af det mest gedigne, man kan tænke sig, men samtidig også noget af det mest klodsede. De ødelagde i grunden indtrykket, både af det spændende murværk og af dobbelthallens så smukt gennemarbejdede tømmerkonstruktioner. Selv uden at skulle råde bod på mange års ret tilfældige tilføjelser og ændringer ville den omdisponering, som har fundet sted gennem den seneste årrække, have været kærkommen. Hvis man kan se bort fra tabet af de vidunderlige lysekroner - og det bliver man desværre nødt til, uanset hvor ondt det gør - har helhedsvirkningen aldrig været så god i hele hovedbanegårdens funktionstid, og tømmerkonstruktionerne er aldrig før kommet sådan til deres ret som nu. Endvidere må det vel erkendes, at afgangstrapperne og de tilhørende lange, nærmest tunnelagtige gange under ankomsthallen ikke var nogen særlig rar form for "borgmystik". Og man har nu i tilbageblik lidt svært ved at indse nogen nettofordel ved det dobbelte sæt af trapper; når alt kommer til alt,

kunne der måske have været nok så meget brug for en ekstra perrontunnel i forsøget på at sikre kollisionsfri fodgængertrafik.

Når man ser, hvor uformidlet overgangen mellem tagene på sidebygningerne langs Bernstorffsgade og den store dobbelthal fremtræder, melder den tanke sig uvilkårligt, om sidebygningerne oprindeligt var tænkt en etage lavere - eller måske endda slet ikke var med i planen fra begyndelsen. Men banegårdsbygningens nordvestvendte hovedfacade rummer langt mere iøjnefaldende arkitektoniske problemer. Først og fremmest mangler der en egentlig front. En etage er ikke nok her. Der savnes en rigtig væg til afslutning af banegårdspladsen. Ironisk nok viser sidefløjen med sine to etager det med al ønskelig tydelighed. Samtidig er forhallen ikke fri for at have et præg af karikatur. Den ser ud som øverste del af et overdimensioneret tårn, hvoraf resten slet og ret mangler. Det i forhold til pyramidetaget særlig lille spir øverst understreger indtrykket af noget undersætsigt. Desuden er virkningen af de to flankerende tårne alvorligt svækket. De er placeret for nær "hovedtårnet", og navnlig burde de ikke have haft store gennem-brydninger i stueetagen. De pågældende åbninger ødelægger hjør-





netårnet som arkitektonisk motiv. Dette så meget mere, som der allerede er et rigeligt antal åbninger i loggiaen, der spænder mellem tårnene; den er hele syv fag lang. Forklaringen ligger vel i, at midterpartiet i sin helhed skyder sig så stærkt frem samtidig med, at kørebanen er ført nærmest muligt ind til det. Men forklaringen gør ikke huset kønere, og netop det kraftige frem-spring får midterpartiet til at virke "påhængt"; det syner mere som tilføjelse end bestanddel. Der er noget byggeklodsagtigt over arrangementet, som samtidig har det det skær af ufrivillig komik, der let følger med det ambitiøse.

Men forhallens indre er måske det, der kalder mest på kritik - eller i alt fald undren. Indgangssiden er udpræget énsymmetrisk, men i overgangen til hovedhallerne er der pludselig to-symmetri (man kunne også kalde det tvillingesymmetri). Går man

fra loggiaen ind ad midterste døråbning og fortsætter med at følge forhallens midterakse, ren-der man snart og meget bogstaveligt panden mod en mur i stedet for at fortsætte ind i hovedhallerne. Det virker forkert, og det forbauser, at arkitekten, Heinrich Wenck, ikke var i stand til at løse problemet ved at forskyde forhallen svarende til et halvt fag af hovedhallerne - selv når man har i erindring, hvor meget ingeniørens og arkitektens arbejder griber ind i hinanden i en omfattende projekteringsopgave som denne. De to andre vægge i forhallen har tosymmetri i åbnin-gerne foruden, men énsymmetri i det store halvrunde vindue for-oven. Måske er det et forsøg på at formidle en overgang og er i så fald et tegn på, at Wenck selv har set problemet.

Det er forståeligt, om læseren nu tænker, at dette kapitels forfatter ikke bryder sig om den bygning, han skriver om. Det er

dog ikke tilfældet. Tværtimod har det store og komplicerede, men samtidig i bedste forstand folkelige hus haft en uimodståelig appel til ham, så langt erindringer rækker tilbage. Det velovervejede, harmoniske materiale- og farvevalg, de mange kvalitetsprægede og omhyggeligt formede detaljer såvel som den fortælleglæde, de fritliggende konstruktioner og det upudsede murværk med sin dekorative kombination af natursten og tegl både ud og inde - det er da altsammen noget, man kun kan glæde sig over.

Og det kan ikke blot være forhold som de foran diskuterede, der har bevirket den tavshed, ligegyldighed eller ligefrem negative holdning, Wenck's fagfæller og andre arkitekturkritikere har omgærdet banegårdsbygningen med indtil for slet ikke så mange år siden. Blev den endelig omtalt, kunne det til eksempel ske som i *Nordische Baukunst* af Steen Eiler Rasmussen (København 1940). Her fremhæves Københavns 2. banegård, tegnet af J.D. Herholdt og opført 1863-64, på bekostning af Wenck's værk. Man forstår det på en måde godt; alligevel er det i bund og grund forkert at sammenligne to bygningsanlæg af så forskellig størrelse og kapacitet. Flere af de utallige mindre stationsbygninger, Wenck var far til, er uden tvivl også lykkedes bedre som arkitekturværker end Københavns hovedbanegård. Men skal der drages sammenligninger, må det være mellem anlæg af nogenlunde ensartet størrelse og underkastet hinanden lignende betingelser. Det er ikke blot i kunstskejteløb, man har opgaver af forskellig svarhedsgrad.

Heller ikke er det troligt, at eventuelle misforhold mellem Wenck og andre arkitekter, der gerne havde haft opgaven, kan have bevirket så mange års "karantæne". Forklaringen på den manglende accept af Wenck's banegårdsbygning er snarest at søge i den puritanisme, som begyndte at røre på sig blandt toneangivende arkitekter omtrent ved samme tid som hovedbanegårdens færdiggørelse - først som nyklassicisme, senere under navn af funktionalisme. Helt frem til tiden omkring banegårdens 50 års fødselsdag var den puritanske ind-



Foto side 92: Parti fra Kh, ca. 1958-60 (Jens Bruun-Petersen).

Denne side, øverst: Postkort, stemplet 9/10 1912, kl. 5-6 form. (banebøgers arkiv).

Nederst: Postkort, stemplet 9/11 1912, kl. 10-11 eftm. (arkiv SP).

Fra anlægsarbejderne ved Tietgensbroen (affot. postkort fra Jernbanemuseets arkiv).

stilling fremherskende, og først et årti senere begyndte man at spore den holdningsændring, der nu får os til at anerkende hovedbanegården og Wenck's andre bygninger efter fortjeneste.

Heinrich Wenck havde i virkeligheden det uheld at være for sært ude denne gang; flabet sagt var hans hovedbanegård ikke sidste skrig, men tværtimod den såkaldte nationalromantiks posthume stønnen. Stilretningens hovedværk, Københavns rådhus, tegnet af Martin Nyrop, var påbegyndt nitten år før hovedbanegårdens færdiggørelse. Ligeledes til uheld for Wenck var rådhuset så vellykket og anerkendt, at næsten et hvilket som helst andet større nationalromantisk bygningsværk måtte komme til at stå i skygge af det; hovedbanegården fik denne skæbne.

Betegnelsen nationalromantik er som arkitektonisk prædikat ikke let at blive klog af. Man må tage den slet og ret som en etiket. Nationalromantikken er udpræget eklektisk. Den benytter sig ligesom de øvrige historici-stiske retninger fra 1800-tallets anden halvdel og begyndelsen af 1900-tallet af arkitektoniske motiver fra fortiden. Men den vælger dem mere frit (reproducerer ikke blot en bestemt stilart) og søger for en stor del, men altså ikke udelukkende, forbilleder på og i bygninger fra, hvad der be-

tegnes som landets egne storhedstider, frem for at finde dem i fx Roms oldtid eller Frankrigs gotik og renaissance. Denne forklaring er langt fra udtømmende, men siger i hvert fald noget om den jubilerende bygning. Ja, selv det lidt pudsige træk af indrette kongefamiliens ventosal i rokokko (og således bringe Amalienborg med lige til perronkanten) kan falde ind under denne karakteristik.

Videre forholder det sig sådan, at selv om Wenck uden tvivl var meget påvirket af Martin Nyrop (hvad han ikke var ene om), kan man alligevel tale om en speciel wenck'sk nationalromantik. Tager man de værker fra, hvor Wenck udelukkende reproducerer en bestemt af fortidens etablerede stilarter (som fx i Korsør banegård og Københavns centralpostbygning barokken) og undersøger resten i detaljer, er det muligt at udskille en række bestemte små motiver, man kunne næsten sige urkim. Dem benytter Wenck gang på gang, de giver sammenhæng i hans produktion og gør det forholdsvis let at udpege de bygninger, han var arkitekt for. Dette er ganske, som man træffer det hos mange komponister (sammenligningen har god mening derved, at arkitekten også er en komponist, hvis værk skal opføres af andre for at nå en faktisk eksistens; de noder, han skriver, kaldes bare tegninger). Lad som eksempler på

komponisters sådanne personlige kendetegn blot være nævnt Mendelssohn-Bartholdy's hyppige fordobling af "spørgende" strofer, det treklangsbetonede i Johannes Brahms's tematik eller Carl Nielsen's forkærlighed for hornkvinter og opadgående kvartspring.

Hvis den heldige hånd manglede, kunne puritanismens bygninger - hvad enten betegnelsen var nyklassicisme eller funktionalisme - blive uudholdeligt stive og kedsommelige, og det gælder den dag i dag. Men i de rette hænder kunne og kan resultatet blive afklaring, ro og naturlighed helt i tråd med den funktionelle danske traditionsarkitektur, der altid har eksisteret side om side med "stilarkitekturen". Tilsvarende kan man om nationalromantikken sige, at facit let blev ét stort, omend ofte ganske charmerende rod, når stilens udøvere ikke var dygtige nok. Hvorimod den kapable "komponist" kunne bringe eventyret ind i hverdagen ved at forlene sin bygning med en fabulerende frodighed, som gør den ikke bare folkelig, men også festlig og fornøjelig. Sådan er - trods sine mulige "fusere" - Københavns hovedbanegård, Danmarks hovedbanegård, Heinrich Wenck's hovedværk. Og det er en af mange gode grunde til at fejre den nu og ønske den mindst 75 år til!



For nylig var vi nogle klubkammerater fra Modeljernbaneklubben "H0" i Albertslund, der var på en lille fødselsdags/jubilæumstur til hhv. Næstved Modeljernbaneklub og Slagelse-ekspressen. Begge steder fejrede man sin 5 års stiftelsesdag, så der er tale om "unge" klubber, hvor man er i fuld gang med at etablere sine anlæg.

Som medarbejder ved SIGNALPOSTEN havde jeg den glæde, begge steder, at se, at man sideløbende med anlægsopbygningen, var i fuld gang med også at fremstille bygninger. Disse blev bygget enten på deres blivende sted eller "til lager", og det var helt tydeligt, at det var P.W.Skadhauges tegninger fra SP 22/1, der havde været brugt som forlæg.

Tilsvarende har jeg ladet mig fortælle, at dette også er tilfældet i modeljernbaneklubben "Stationsbyen" omend jeg dog endnu ikke har set det selv.

Midt i glæden over dette, frembringer det dog også endnu en gang det lille hjertesuk, at hvor ville det "lune" i redaktionens hjertes, om man ville tage et par foto deraf, og sende det til bladet. Hånden på hjertet, - når man tænker på alle de fotos, jernbaneentusiaster tager mellem år og dag, under alle tænkelige forhold,

så synes det ikke som om det kan være vanskeligheder, der forhindrer det. Der må da være bare ét klubmedlem, der kan påtage sig opgaven til glæde IKKE BLOT for forfatterne og redaktionen, MEN OGSÅ for andre modelbyggere, der på den måde kan få at se, om det der bringes i bladet, også kan bruges til noget.

E.V.P.

(og dette kan redaktøren give et par velsignende ord med på vejen, da han selv er af denne opfattelse, og har bedt Erik om at grifle et par ord herom).

Dansk Model-Jernbane Klub har fået "ny" adresse: Den hedder nu:

Dansk Model-Jernbane Klub
Postboks 601
2200 København N

Adresseændringen gælder også tegnings- og fotoarkiv.

JERNBANEMUSEETS VENNER

har den 2. maj holdt sit første medlemsmøde i Odense. I de følgende dage har nogle videofilm

om jernbane m.m. arrangeret af Asger Bergh været på rundtur i Danmark. Desværre er vor produktionstid så lang, at vi ikke har kunnet bringe nyhederne i tide.

Vi kan dog fortælle, at der arrangeres en studierejse til Østrig, Wien, den 12.-16. juni 1987 i anledning af østrigske jernbaners 150 års jubilæum.

Nærmere om program m.m. fås hos:

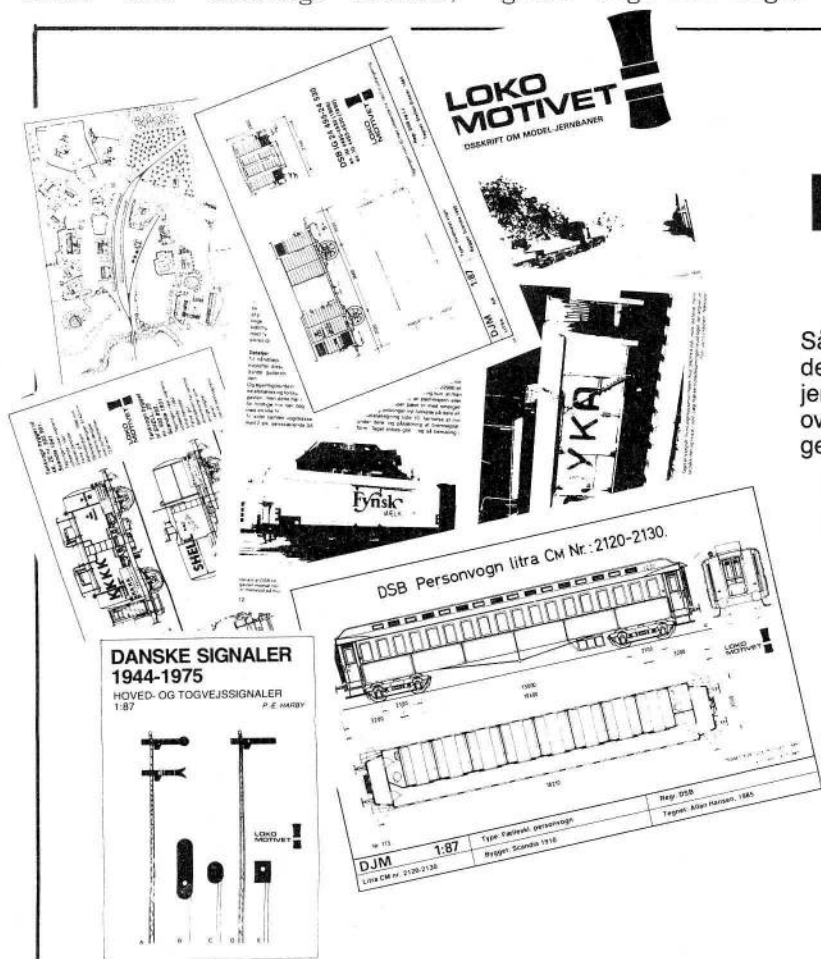
JERNBANEMUSEETS VENNER
SØLVGADE &:
1349 KØBENHAVN K
(Tlg. 01 14 04 00, lokal 2176)

DANSK MODEL JERNBANE UNION

har afholdt årsmøde i Ålborg i weekenden 26.-27. april. Vi håber til næste nummer at få en udførlig, illustreret omtale af modelbyggekongurrencen, der jo i år afvikles med nye dommerregler.

MOROP KONGRES 1987 afholdes i Erfurt i Øst-tyskland fra 6.-12. september og MOROP KONGRES 1988 er planlagt til afholdelse i Sverige i hhv. Stockholm og Göteborg i tiden 27. august til 3. september.

Nærmere kan fås oplyst i klubberne.



...vil du vide mere om danske

JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

Så bør du læse Danmarks største modelbaneblad, der bringer en mængde spændende artikler fra jernbanernes verden lige fra det rullende materiel over sikringsanlæg, sporplaner til jernbanebygninger. Og i alle skalaer fra 1:1, 1:45, 1:87, ned til 1:160.

Fyldt med jernbanehistorie, tegninger, fotos og tabeller over det rullende materiel m.v., nyt som af gammelt; tegnet, fotograferet og skrevet af nogle af de førende jernbanehistorikere i Danmark.

Her er altid noget at hente, både for begynderen, såvel som den viderekomne.

Vil du vide mere, kan du ringe til Torben Bejerholm, tlf. 03 73 25 39 ml. 18.30-21.00, eller du kan få et abonnement på 4. årgang (4 numre) ved at indbetale kr. 90,- på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved.

**LOKO
MOTIVET**
TIDSSKRIFT OM MODEL-JERNBANER

... modeljernbanens trækraft

TILBUD
SOG
FAN
NU 20.-

SIGNALPOSTEN udsendes gennem Avispostkontoret som postadresseret blad. Det blanke felt til højre herfor er beregnet til adresseringen. Skulle der være grund til at reklamere over forsendelsen eller skifter du adresse, bedes henvendelse herom først rettet til det lokale postkontor.

7 Gå på DSBJernbanemuseum Odense og kør med veteranog Odense-Højby

Veteranog kører søndagene 29.05, 26.07, 208. Efterskiftene: 19.10, 20.10, 22.10, 25.10. Voksne 20 kr., børn 10 kr.



8 Steamtin for hire, Vermietung von Dampfzüge.

9 **Dansk Jernbane-Klub**
Damploj med 400 pladser kan udlejes til byfester, bryllupsfester og lignende i det meste af landet.

10 **INFORMATION**
Preben Clausen
Vandværkvej 9
Bjerring
7980 Berlep
☎ 05 86 91 20

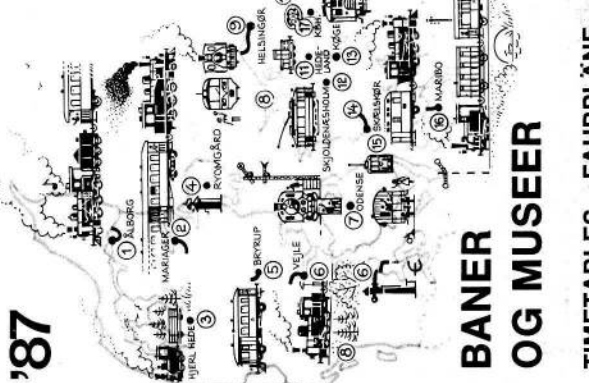
11 315, 148, 127 og 238: SOMMERLANDS/JELLAND
Landskabsmaleri og fra København H. til SOMMERLANDS/JELLAND via Slagelse.
Afg. København H. 8.22 - ank. Sommerlands/Jælland 11.30.
Afg. Sommerlands/Jælland 16.20 - ank. København H. 19.40.
Taksater: 100 kr. pr. person, børn under 3 år gratis.
Billetter er gyldig til SOMMERLANDS/JELLAND.

12 117, 187, 257, 108 og 88: LEGOLAND
Afg. 12.45 Ebeltoft Ank. 19.25
Afg. 14.00 Grindsted Ank. 18.00
Priser: Børn (4-11 år inkl.): Dkr. 55,-. Voksne: Dkr. 85,-.
Billetsalg: Ebeltoft Turistkontor, tlf. 05 12 55 99.
Uafhængte billetter sælges i toget.

13 2717-317: DANMARK FOR FULD DAMP
Toget kan medføre cykler til udflugter udover jels, når toget går hvidt.
Pris pr. person 700 kr., der kun omfatter toget.
Toget kan medføre cykler til udflugter udover jels, når toget går hvidt.
Pris pr. person 700 kr., der kun omfatter toget.
Toget kan medføre cykler til udflugter udover jels, når toget går hvidt.

14 **VETERANER PÅ SKINNER '87**
Søren Krogh-Andersen
Frederikssundsvej 198 B
2700 Brønshøj
☎ 01 60 86 80

15 **BANER OG MUSEER TIMETABLES - FAHRPLÄNE**



16 **Veteranbanen BRYTRUP - VRADS**
Billetspriser: Voksne 7,00 dobb. 12,00
Selskaber over 30 voksne (i planlagt) 6,00 dobb. 10,00
Børn indtil 12 år halv pris.

Lørdage maj-september 25-26/9 Dgt. juli md.
Brytrup af 14.45 15.20 16.20 17.20 18.00 20.00
Skåningbro s s s s s s
Vrads an 14.58 15.35 16.35 17.35 19.15 20.15
Vrads af 15.00 16.00 17.00 18.00 19.30 20.30
Skåningbro an 15.15 16.19 17.15 18.15 19.45 20.45

17 **LOKOMOTIVKLUBBEN KKK**
Kongebrogade 57
8000 Kolding
☎ 05 8142 39

18 **VEJLE - JELTING**
Haderslevvejens Søndage 377-388
Næstved by (Hørns) afg. 10.30 12.30 14.30
Vejle afg. 10.30 12.30 14.30 15.00
Vejle an 11.10 13.10 15.10 15.45
Haderslev by (Hørns) afg. 11.45 13.45 15.45

19 **DSB Jernbanemuseum Dannebrogsgade 24**
Åbent mellemtid og eftermiddag alle dage kl. 10-16
Oktober-april kun søndage kl. 10-15
Billetspriser: Voksne 12,- kr., børn 5,- kr.

20 **OMSTIGNINGSKLUBBEN**
Søren Krogh-Andersen
Frederikssundsvej 198 B
2700 Brønshøj
☎ 01 60 86 80

21 **Aftusum's banen**
MARIBO-BANDHOLM Dannebrogsgade 24
Juni: Søndage, juli: Torsdage, lørdage, søndage, august: Søndage
Maribo P. 51 an 10.40 an 15.40
Grimstrupvej P. 52 an 10.50 an 15.50
Magletoer P. 53 an 10.57 an 15.57
Bandholm By P. 54 an 11.03 an 16.03
Bandholm Havn P. 55 an 11.09 an 16.12

22 **SKOLENSKOR KLUBBEN**
Søndagsskolen for Høveds Hus, Præsten i SKOLENSKOR søndage 26. juni, 12. juli og 2. august i Skolehuset kl. 10.00-16.00 samt lørdag 22. august mellem kl. 9.00 og 14.00.
Lørdage juli og 2. august mellem kl. 9.00 og 14.00.
Pris: 100 kr. for voksne, 50 kr. for børn.

23 **MUSEUM**
Sporvogne og busser

24 **Skolefamilien med ud at køre i sporvogn**
Åben: 2. maj-25. okt.
Sen- og helligdage 10-17
I skolefamilien er der 10-17 årige børn og voksne. Der er 10-17 årige børn og voksne. Der er 10-17 årige børn og voksne.

25 **Søfanger Veteranjernbane**
Søndage 7. juni-30. august
11.10 14.10 afg. Grønhøve 13.25 16.25
12.04 15.04 ank. Grønhøve 12.30 15.30

26 **Hjørlet Hedes Friidretsskole**
INDUSTRIJERNBANE
Kører daglig i tiden 27.6-28.8 fra kl. 13.00 til kl. 17.00 samt 5., 6., 12., 13., 19., og 20. dec. fra kl. 10.00 til kl. 17.00.
Afgang hvert 15. min.
Priser: Voksne kr. 10
Børn (3-12 år) kr. 5

27 **DURS LANDS JERNBANEMUSEUM RYOMGAARD ST.**
Museets åbningstider
1. april-15. juni kl. 10.00-18.00
16. juni-14. september kl. 14.30-18.00
15. september kl. 10.00-18.00
16. september kl. 10.00-18.00
17. september kl. 10.00-18.00
18. september kl. 10.00-18.00

28 **ØSTJÆLLANDSKE JERNBANER**
Søren Jørgensen
Kastlemosevej 1, 3
03 65 77 91
Henrik Nielsen
Belløvej 13
4600 Køge
03 65 23 73

29 **KØRSEL med veteranog -HØNSETOGET-**
1. april-15. juni kl. 10.00-18.00
16. juni-14. september kl. 14.30-18.00
15. september kl. 10.00-18.00
16. september kl. 10.00-18.00
17. september kl. 10.00-18.00
18. september kl. 10.00-18.00

30 **SKOLENSKOR KLUBBEN**
Søndagsskolen for Høveds Hus, Præsten i SKOLENSKOR søndage 26. juni, 12. juli og 2. august i Skolehuset kl. 10.00-16.00 samt lørdag 22. august mellem kl. 9.00 og 14.00.
Lørdage juli og 2. august mellem kl. 9.00 og 14.00.
Pris: 100 kr. for voksne, 50 kr. for børn.

31 **SKOLENSKOR KLUBBEN**
Søndagsskolen for Høveds Hus, Præsten i SKOLENSKOR søndage 26. juni, 12. juli og 2. august i Skolehuset kl. 10.00-16.00 samt lørdag 22. august mellem kl. 9.00 og 14.00.
Lørdage juli og 2. august mellem kl. 9.00 og 14.00.
Pris: 100 kr. for voksne, 50 kr. for børn.

32 **SKOLENSKOR KLUBBEN**
Søndagsskolen for Høveds Hus, Præsten i SKOLENSKOR søndage 26. juni, 12. juli og 2. august i Skolehuset kl. 10.00-16.00 samt lørdag 22. august mellem kl. 9.00 og 14.00.
Lørdage juli og 2. august mellem kl. 9.00 og 14.00.
Pris: 100 kr. for voksne, 50 kr. for børn.

33 **SKOLENSKOR KLUBBEN**
Søndagsskolen for Høveds Hus, Præsten i SKOLENSKOR søndage 26. juni, 12. juli og 2. august i Skolehuset kl. 10.00-16.00 samt lørdag 22. august mellem kl. 9.00 og 14.00.
Lørdage juli og 2. august mellem kl. 9.00 og 14.00.
Pris: 100 kr. for voksne, 50 kr. for børn.

34 **LIMFJORDSBANEN**
Søndage 21. juni til 8. september
10.00 13.00 afg. Grønhøve 13.25 16.25
11.00 14.00 ank. Grønhøve 12.30 15.30

35 **MHVJ**
Ny Havnvej 2
8550 Mariager
Mærker station 08.54 18.64
Veteranjernbane
Driftsbestyrelsen 08.47 63.72

36 **DSB Jernbanemuseum København**
Sølvgade 40
København
☎ 0114 04 00
Åben 1. april til 31. oktober onsd. kl. 12-16, lrd. kl. 12-15
Efterskiftene onsd. kl. 12-16, lrd. kl. 12-15

37 **Headlands Veteranbane**
Søndagsskolen for Høveds Hus, Præsten i SKOLENSKOR søndage 26. juni, 12. juli og 2. august i Skolehuset kl. 10.00-16.00 samt lørdag 22. august mellem kl. 9.00 og 14.00.
Lørdage juli og 2. august mellem kl. 9.00 og 14.00.
Pris: 100 kr. for voksne, 50 kr. for børn.

38 **Headlands Veteranbane (HVB)** drives af Industriklubben, der er en af de største i landet. Længde 1,6 km. Sporvidde 700 mm. I sommerferieperioden er der kørsel på søndage i perioden 7.6-8.8, begyde dage inkl.
Afgangstider fra Høvedsugård station: Kl. 13.30, 14.30, 15.00 og 15.30.

39 **Tag familien med ud at køre i sporvogn**
Åben: 2. maj-25. okt.
Sen- og helligdage 10-17
I skolefamilien er der 10-17 årige børn og voksne. Der er 10-17 årige børn og voksne.

40 **Headlands Veteranbane (HVB)** drives af Industriklubben, der er en af de største i landet. Længde 1,6 km. Sporvidde 700 mm. I sommerferieperioden er der kørsel på søndage i perioden 7.6-8.8, begyde dage inkl.
Afgangstider fra Høvedsugård station: Kl. 13.30, 14.30, 15.00 og 15.30.

41 **Headlands Veteranbane (HVB)** drives af Industriklubben, der er en af de største i landet. Længde 1,6 km. Sporvidde 700 mm. I sommerferieperioden er der kørsel på søndage i perioden 7.6-8.8, begyde dage inkl.
Afgangstider fra Høvedsugård station: Kl. 13.30, 14.30, 15.00 og 15.30.

42 **Headlands Veteranbane (HVB)** drives af Industriklubben, der er en af de største i landet. Længde 1,6 km. Sporvidde 700 mm. I sommerferieperioden er der kørsel på søndage i perioden 7.6-8.8, begyde dage inkl.
Afgangstider fra Høvedsugård station: Kl. 13.30, 14.30, 15.00 og 15.30.