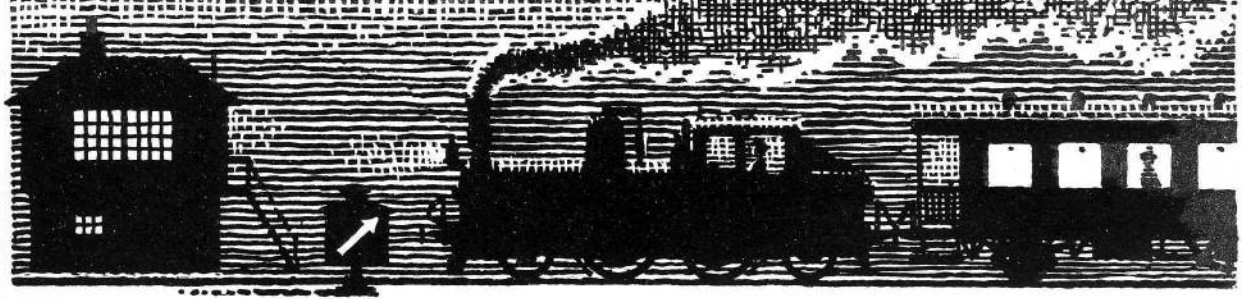


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

26. årgang 1990 dec., nr. 4

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes med 4 numre i årgangen, nemlig ca. 25. februar, 25. maj, 25. august og 25. november.

Bladet udgives af en kreds af jernbaneinteresserede som ren hobby og alt ikke-professionelt arbejde udføres uden honorarer.

Eventuelt overskud vil blive brugt til jernbanehistorisk forskning. Underskud vil ikke forekomme, da bladets sidetal indrettes efter indtægterne.

REDAKTION:

Ulf Holtrup
Dalbyvej 12
2700 Brønshøj
tlf.: 31 71 79 03

REPRODUKTION:

Bargholz Offsetreproduktion
Grundtvigsvej 10 A
1864 Frederiksberg C
tlf.: 31 22 77 05

TRYKNING og BOGBINDING:

Lantow & Co.
Lergravsvej 63
2300 København S
tlf.: 31 59 44 11

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

ABONNEMENTSPRIS for 26. årgang, 1990
Kr. 145,- incl. 22% moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer:
Kr. 38,- incl. 22% moms.

Redaktionens faste medlemmer: Poul Adamsen, Hans Alkjær, Ole Faurhøj, J. Groth og Erik V. Pedersen.

ANNONCER modtages gerne på følgende vilkår:

Reproklart manuskript tilsendes redaktionen senest den 1. januar (til nr. 1), 1. april (til nr. 2), 1. juli (til nr. 3) og 1. oktober (til nr. 4).

Format for 1/1 side er H 280 x B 180, for 1/2 side 135 x 180 og for 1/4 side 135 x 90 mm.

Pris pr. indrykning, excl. moms, er:
1/1 side, kr. 400,-
1/2 side, kr. 225,-
1/4 side, kr. 125,-

ARTIKLER modtages gerne fra free-lanceforfattere om emner indenfor vort emneområde. Materialet vil blive behandlet omhyggeligt og seriøst og returneret. Fotos til Billedgalleriet dog kun efter fremsat ønske herom.

**26. ÅRGANG, NUMMER 4
DECEMBER 1990**

INDHOLD I DETTE NUMMER:

En duft af Amerika, 2.	
Postkort efter mit hjerte	139
Kødvogne, og hvad deraf følger	146
Midtarkstegning, litra BN (rettet)	157
Villavejen 9 og 10	161
Ideer derudefra, Hornslet	167
En lokotivmands arbejdsdag, 1931 og 1944	171
Litteratur	173
Billedgalleriet	174
Nyt fra redaktionen	180

Forsidebilledet: Vinterstemning i Nyborg
(arkiv JG)

EN DUFT AF AMERIKA

POSTKORT
EFTER MIT
HJERTE

AF POVL WIND SKADHAUGE

Her præsenteres igen alderstegne amerikanske postkort af jernbanemæssig art. Det sker under samme overskrift som i SP 1/1988, side 26. Og dertil er benyttet de samme underlødige bogstaver, for hvis fortsatte brug der kun eksisterer den ene undskyldning: at de engang har været autoriseret af et af verdens førende jernbaneselskaber til anvendelse på skilte af enhver art.

Det er praktisk, men ikke nødvendigt at have kendskab til den første artikel. For alle tilfældes skyld skal det dog nævnes, at værdifulde supplerende oplysninger fra læsere er bragt i SP 2/1988, side 102 og 1/1989, side 47.

2



KORTSKITSE OVER USA MED GEOGRAFISKE NAVNE OMTALT I ARTIKLEN



GREELEY SQUARE AND BROADWAY, BY NIGHT.
NEW YORK CITY.

BROADWAY, NEW YORK CITY

Rejsen begynder atter i New York. Påny ser man ud ad Broadway mod nord. Men denne gang er fotografens standpunkt rykket over på østsiden af Sixth Avenue og dens højbane - og 5-6 etager højere op. Resultatet er, at man får en af de karakteristiske højbanestationer med i billedet, og det er den væsentlige grund til at bringe det. Kortet er udgivet af The American Art Publishing

Co., New York City, og produceret af H. Finkelstein & Son. Årstal mangler helt; kortet har aldrig været benyttet efter sin egentlige bestemmelse. Men der er grund til at tro, at det er fra før 1914. Dette kort er for øvrigt et skoleeksempel på fup! Trods teksten "by night" er der ikke tale om nogen natoptagelse. Tværtimod; ser man nærmere til, viser de skarpe og korte skygger

fra bl.a. højbane og fodgængere, at fotografen tog sit billede i en sommereftermiddags klare solskin. Derefter har en energisk retouchør og farvelægger haft fat i det. Men er resultatet ikke absolut realistisk, er det til gengæld et godt udtryk for sin tids optimisme og fremskridtstro; vi præsenteres for noget af "Drømmen om Amerika".



CHICAGO, ILLINOIS

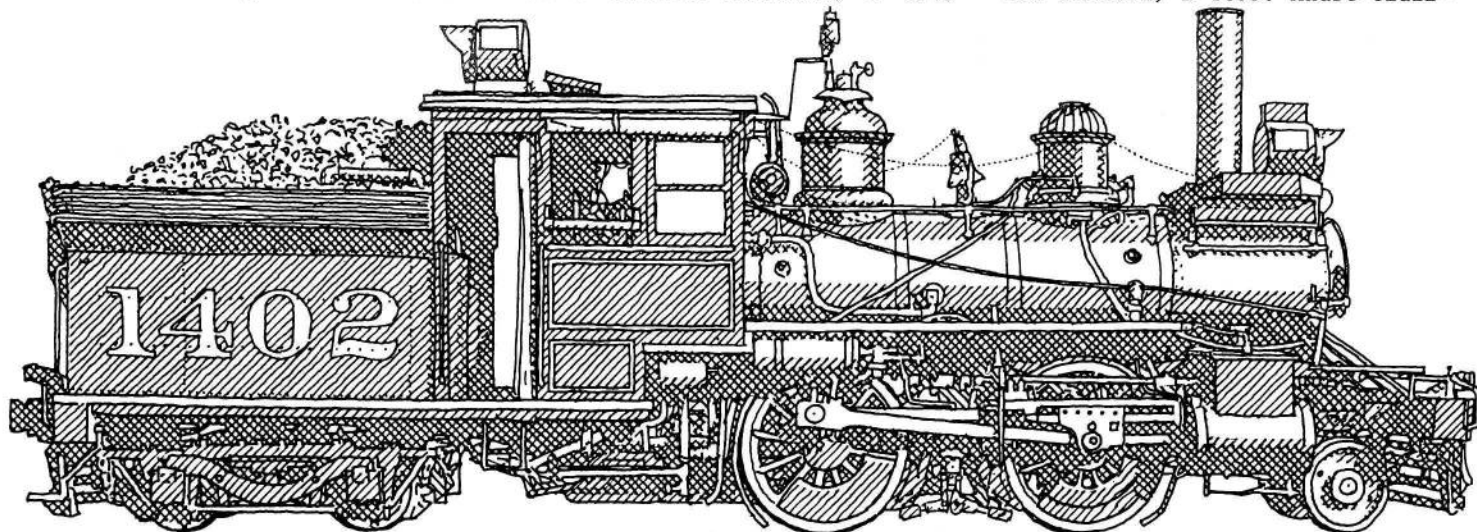
Dette kort er sendt i november 1911 fra Chicago til København. Det forestiller Chicago & North Western Railway's store personbanegård, der nylig havde afløst et ældre anlæg. Til højre ser man mod nord ad Canal Street, mens den sydvendte hovedindgang med de kolossale søjler vender mod West Madison Street. Det er en farvelagt tegning, der gengives. Men sammenligning med fotos viser, at afbildningen er særdeles "naturotro". Udgiveren er V.O. Hammon Publishing Co., Chicago. De øverst på billedsiden trykte oplysninger tyder dog på, at det var jernbaneselskabet, som stod bag - ja, måske er dette kort endda udleveret gratis for reklame-

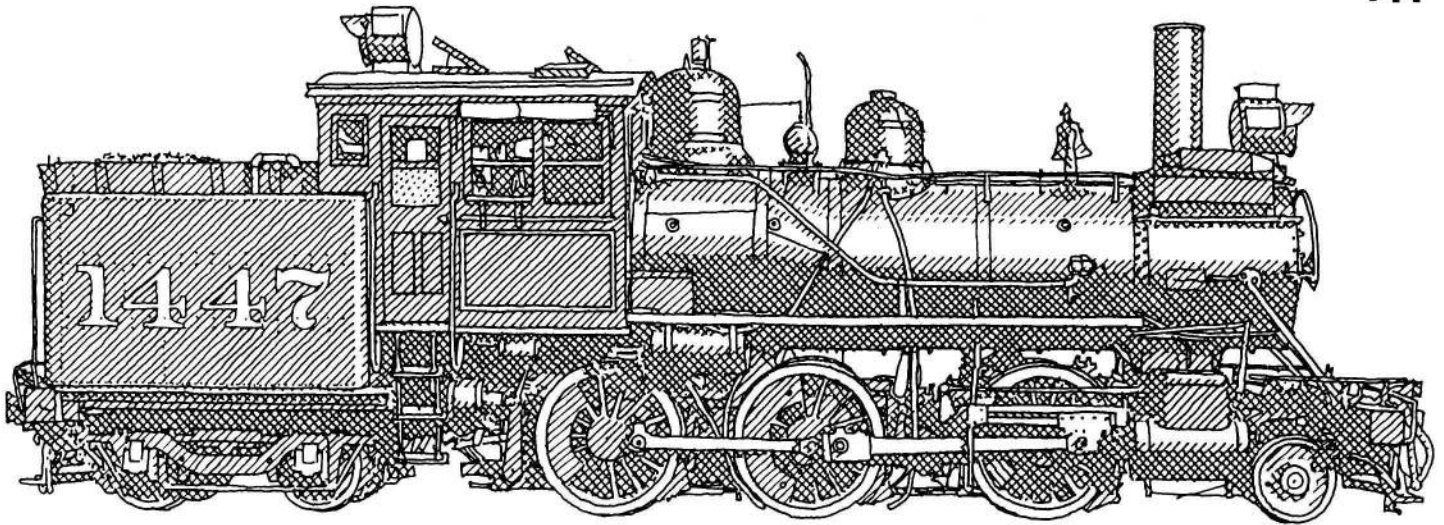
mens skyld. Det anføres nemlig, at denne personbanegård dækker 10 acres (mere end 40.000 m²), kostede over 24 millioner dollars og har kapacitet til at ekspedere en kvart million kunder dagligt. (Det er tilgiveligt at tvivle på dette tal.)

Har man sagt amerikanske jernbaner, må man også sige Chicago. Byen var - og er - det vigtigste jernbaneknudepunkt i USA og har med god ret kunnet kaldes verdens største stationsby. Den afbildede terminal var kun én blandt adskillige granvoksne personbanegårde i byen, og nævnte jernbaneselskab er kun ét blandt mange hjemmehørende. Men begyndelsen var i sandhed beskeden; I 1848

åbnede "Galena & Chicago Union Railroad" driften på sin første korte strækning ud i det vestlige opland. Trækraften omfattede alt i alt ét lille lokomotiv, der ligesom det øvrige rullende materiel var købt brugt. Initiativtageren hed William Butler Ogden, og han var jævnaldrende med vor store landsmand H.C. Andersen, hvis jernbanebegejstring viste sig på anden måde.

Galena & Chicago Union Railroad, der navnlig transportererede hvede, blev straks en succes og i de følgende år til stadighed udvidet. Man nåede således frem til Freeport ved Rock River i 1853 og til Fulton ved Mississippi (over for Clinton) i 1855. Andre tidli-





ge jernbaner i området var eller kom efterhånden også under Ogden's kontrol, og ved en fusion i 1864, mens borgerkrigen rasede sydpå, dannedes den allerede nævnte Chicago & North Western Railway. Om navnet bemærkes, at North Western undertiden også er skrevet i ét ord som på dansk, og at det er et af de få tilfælde i USA, hvor ordet railway er brugt i stedet for det gængse udtryk railroad. I 1867 strakte sporene sig til Council Bluffs, Iowa, ved østbredden af Missouri. Byen ligger over for Omaha, hvorfra Union Pacific byggede sin del af den første transkontinentale jernbanelinie i Nordamerika.

Andre jernbaneforetagenders udvikling forløb parallelt (i nogle tilfælde i bogstavelig forstand), og Chicago voksede eksplosivt fra under 30.000 indbyggere i 1850 til 1 million i 1890 og positionen som den i indbyggertal næststørste by i USA. Det følgende tiår alene gav en tilvækst på 600.000 - og indbyggertallet er siden steget til i hvert fald 7 millioner.

Byens geografiske placering forklarer til fulde dens trafikale betydning. Den er både havneby ved Lake Michigan (som er mere hav end sø) og jernbaneknudepunkt par excellence. Bortset fra den

sektor, der optages af vand, går baner tæt på hinanden ud i alle retninger som eger i et cykelhjul.

Man kan få et vist begreb om forholdene bare på persontrafikens område ved at betragte det opstillede skema over banegårdens benyttelse. Det er dog baseret på forholdene nærmest efter 2. verdenskrig, hvor antallet af selvstændige selskaber var blevet nogenlunde overskueligt, især som følge af fusioner. Før 1. verdenskrig nævnes desuden Chicago & Illinois Western; Chicago & Western Indiana; Chicago, Indiana & Southern; Lake Shore & Michigan Southern; Pittsburg, Cincinnati & St. Louis; Wisconsin Central. Og i skemaet mangler for øvrigt de to helt elektrisk drevne baner: Chicago, North Shore & Milwaukee Railroad samt Chicago, South Shore & South Bend Railroad. De havde hver deres egen terminal.

De rene bybanefortagender er ligeledes holdt udenfor.

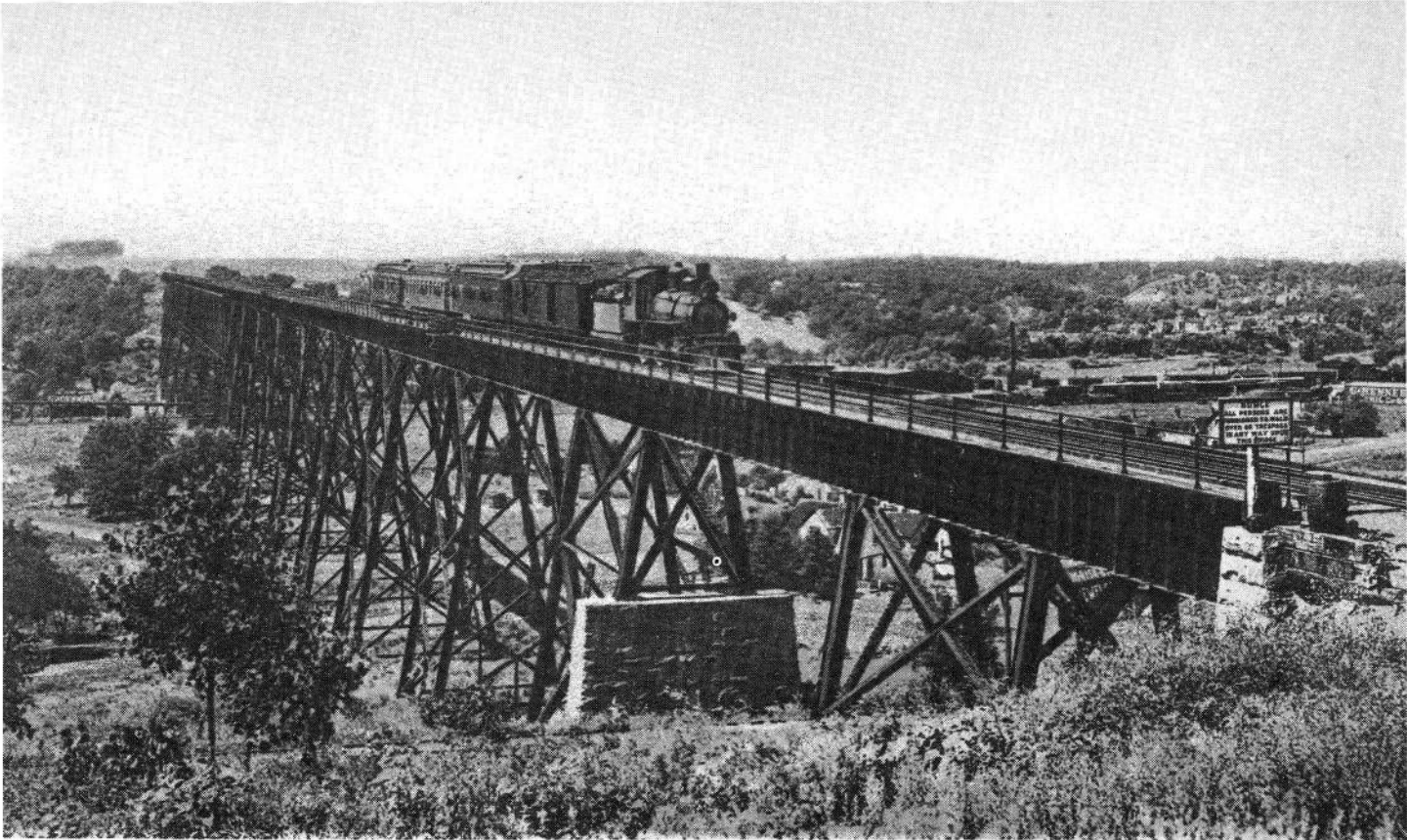
Når alt dette er nævnt, må man undre sig over, at der først blev taget initiativ til at indføre gennemgående passagertrafik efter 2. verdenskrig, da det næsten var for sent. Men sådan forholder det sig faktisk, selv om man for længst havde løst de tilsvarende problemer på godstrafikkens område. Gennem årti efter årti måtte de rejsende mellem øst og vest afbryde turen i Chicago og selv sørge for transport mellem de pågældende banegårde.

Det er et særtilfælde, Rudyard Kipling skildrer så fængslende i romanen "Havets Helte", hvor det drejer sig om en velhavers egen salonvogn.

Flere af de selskaber, som drev fjerntrafik, deltog også i Chicago's nærtrafik. Blandt dem var Illinois Central Railroad, hvis aktiviteter herudover strakte sig mod syd helt til den mexicanske havbugt. Tegningerne viser to af dette selskabs tendermaskiner til lokaltog. De var et særsyn i den forstand, at de afveg fra normal amerikansk praksis, hvor tenderlokomotiver hovedsagelig kun fandtes som industrimaskiner. Men i en del tilfælde blev tenderlokomotiver dog også brugt i forstadstrafik, bl. a. ved Chicago.

Det ene lokomotiv havde det generelt set sjældne hjularrangement 1'B2' og stammede fra 1880, da det blev afleveret fra Rogers Locomotive Works. Det andet var til gengæld af et hjularrangement som man har kunnet finde på maskiner til samme formål over hele verden, og som med DSB litra S også kendes fra Danmark. Det byggedes i 1887 på Schenectady Locomotive Works. Begge havde undergået en del ombygning, da de fotos, som er tegningernes grundlag, blev taget i 1926. De store påmalede driftsnumre giver et fingerpeg om, at man på amerikanske jernbaner sandelig også kunne finde godt skriftarbejde; det var i virkeligheden sjældent, man lod sig nøje med det primitive.

	Central Station	Dearborn Station	Grand Central Station	La Salle Street Station	Union Station	Chicago & North Western
Atchison, Topeka & Santa Fe (Santa Fe)		●				
Baltimore & Ohio			●			
Chicago & Alton (Alton)					●	
Chicago & Eastern Illinois		●				
Chicago & North Western						●
Chicago, Burlington & Quincy (Burlington Route)					●	
Chicago Great Western			●			
Chicago, Indianapolis & Louisville (Monon Route)		●				
Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific (Milwaukee Road)					●	
Chicago, Rock Island & Pacific (Rock Island)				●		
Chicago, St. Paul & Sault Ste. Marie (Soo Line)			●			
Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis (Big Four)	●					
Erie		●				
Grand Trunk		●				
Illinois Central	●					
Michigan Central	●					
New York Central				●		
New York, Chicago & St. Louis (Nickel Plate)				●		
Pennsylvania					●	
Pere Marquette			●			
Wabash		●				



FORT DODGE, IOWA

Udgiveren var et lokalt firma, The Berryhill Co., men dette kort er trykt i Tyskland, i flerfarvet litografi. Grundlaget er et koloreret foto, som antagelig kan dateres til omkring 1910.

I sammenligning med Chicago er Fort Dodge som en myg i forhold til en elefant. Men der er mange af den slags myg i USA, og et jernbaneknudepunkt var og er Fort Dodge ligefuldt, skønt nogle af de linier, som har berørt byen, er forsvundet. Fort Dodge var mellemstation på Chicago Great Western, på Illinois Central og på Minneapolis & St. Louis (der i 1960 indgik i Chicago & North Western). Endvidere blev byen udgangspunkt for Fort Dodge, Des Moines & Southern, en forholdsvis lille jernbane.

Fort Dodge havde i århundredets første årtier et indbyggertal omkring 15.000. Antagelig er stedet mest kendt som sæde for en betydelig stukindustri, baseret på lokale gipsforekomster. Byen ligger ved Des Moines floden, godt 100 km fra Iowa's nordgrænse til Minnesota.

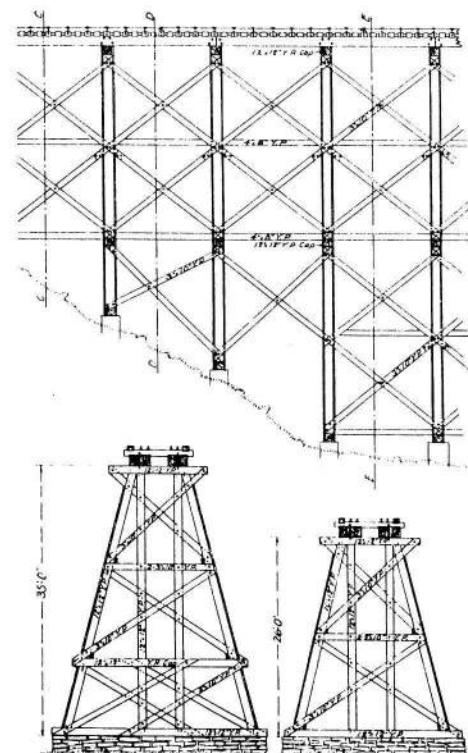
Billedet, som er taget mod vest, viser ikke meget af selve byen. Men man ser nede i lavningen et rangerterran af en slags, og hovedemnet er som angivet Chicago Great Western Railway's store viadukt over floddalen. Selve flodløbet gemmer sig ved foden af de fjerne skråninger.

Viadukten påkalder sig interesse som et klart eksempel på en bestemt type inden for jernbanebroer af stål. Den er en "trestle", altså en bukkekonstruktion. Men den er væsentlig anderledes end tilsvarende bygningsværker af tømmer, hvor der som vist på vedføjede principskitse er et sammenhængende netværk af hver for sig korte gitterstænger. I stålkonstruktionen er bukkene kun to og to gensidigt afstivet, og der er forholdsvis store frie spænd mellem disse par.

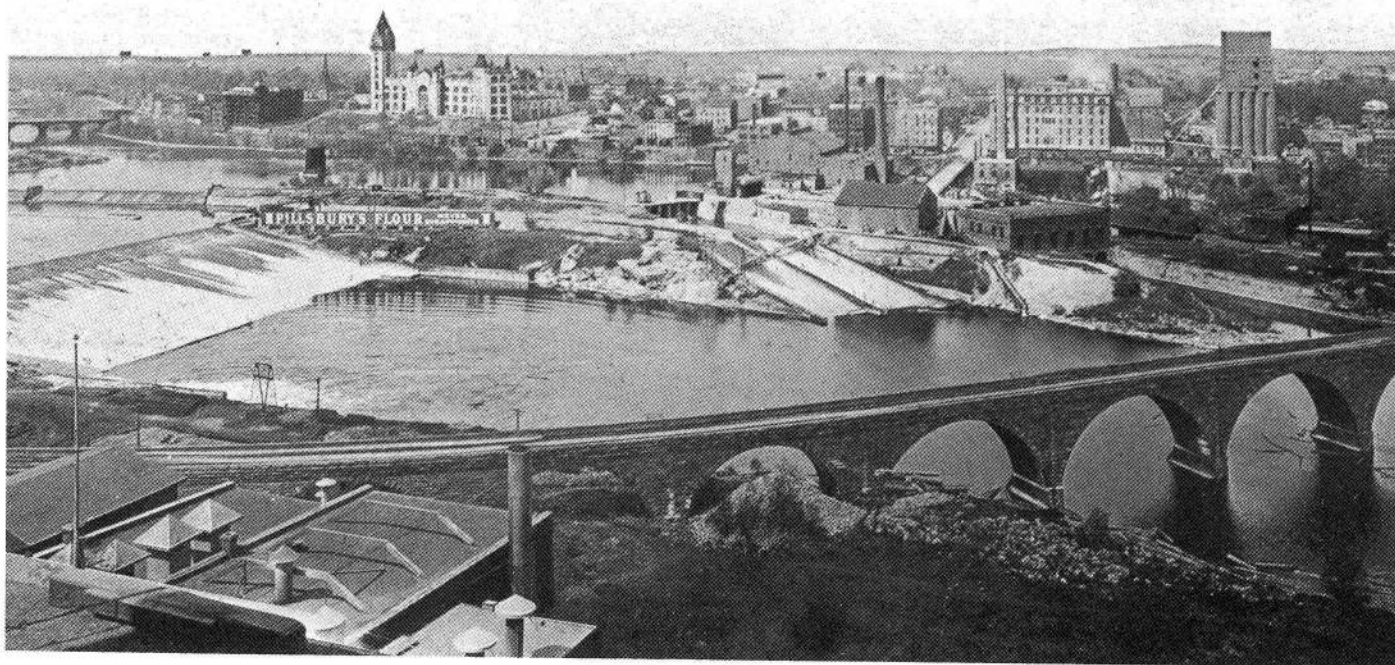
Tømmerkonstruktioner af den omhandlede type er faktisk også en slags Sct. Hansbål - eller en på tilfældig tid indstillet bombe, om man vil. Mange har derfor været glade for at kunne benytte stålkonstruktioner i stedet. Under alle forhold er broer dog blandt de mest sårbare dele af et jernbaneanlæg, og stålkonstruktioner er absolut ikke vedligeholdelsesfri. Jernbaneselskabet har åbenbart også ment det nødvendigt at gøre mere ud af sagen end blot at skrive "Adgang forbudt" på det skilt, der ses til højre i billedet. Der står nemlig ordret: "NOTICE. All persons are forbidden to walk over or trespass in any way upon this bridge". På dansk kunne det fx være blevet til: "ADVARSEL: Det er forbudt for alle at gå over eller på nogen måde at færdes på denne bro". Så er det sagt!

Bemærk for resten, at der kun er gelænder i den ene side.

Stammen på broen, bestående af en post- og/eller pakvogn + tre personvogne, er formentlig et lokaltog, idet lokomotivet ser ud til at være en Mogul, altså 1'C, med ret små hjul.



*St. Anthony Falls, G. N. R. R. Bridge and Milling District,
Minneapolis, Minn.*



MINNEAPOLIS, MINNESOTA

Også kortet over disse linier er udgivet lokalt, nemlig af forlaget Bloom Brothers. I modsætning til det foregående er det dog trykt i USA, og det er muligvis også lidt ældre. (Ingen af de to kort har været i brug efter hensigten, og der mangler holdepunkter for tidsbestemmelse.) Billedets synsretning er nord, men en smule drejet mod vest.

Minneapolis er sammen med den nære østlige naboby, Minnesota's hovedstad St. Paul, ofte benævnt the Twin Cities, selv om byerne er vokset helt sammen og udgør ét storbyområde. Minneapolis ligger ved St. Anthony Falls. Disse vandfald danner den nordlige grænse for "rigtig" sejlads på Mississippi. Samtidig blev de det første grundlag for en forarbejdningsindustri med mel og tommer som hovedprodukter. På disse områder blev Minneapolis førende i verden. Anden vigtig industri var fabrikation af landbrugsredskaber og -maskineri. Universitet, musikonservatorium og præsteskolet samt forlagsvirksomhed er andre tydelige træk i billedet af denne by, hvis indbyggertal (excl. St. Paul) lå omkring 300.000 på postkortets tid og senere har bragt den i halvmillionklassen. En væsentlig del af befolkningen er af skandinavisk, især svensk, afstamning.

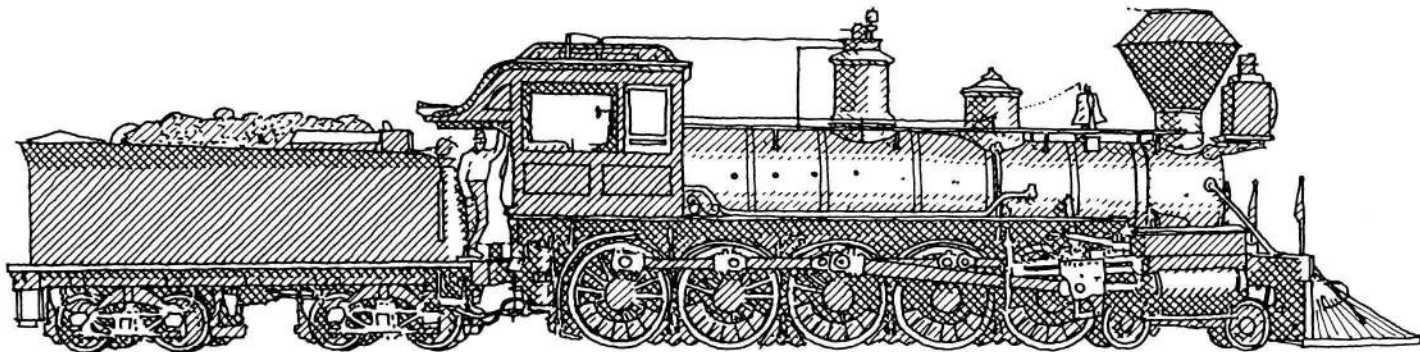
Som havne- og jernbaneby er Minneapolis ikke helt en gentagelse af Chicago, men den ligner!

Byen er sammen med St. Paul det vigtigste jernbanecentrum i de nordlige centralstater. Stedet blev så at sige porten til det nordvestlige USA, og jernbanen var portens nøgle. Tre linier til Stillehavet (eller rettere: Puget Sound, idet den vestlige terminal er Seattle) udgår herfra. Det er Northern Pacific (færdig 1883), Great Northern (færdig 1893) og Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific (færdig 1908 som en udvidelse af, hvad der før var Chicago, Milwaukee & St. Paul), og listen over jernbaneselskaber, som i øvrigt har trafikeret byen, er af de lange.

Ganske mange broer for vej eller jernbanetrafik fører i Minneapolis over Mississippi. Blandt dem er Great Northern Railroad's bro i forgrunden af billedet en af veteranerne. Den blev bygget gennem 18 måneder i 1882-83 og kostede 650.000 dollars. Beløbet var i sandhed svimlende, datidens forhold taget i betragtning. Til gengæld kan man vanskeligt overvurdere broens betydning. Den er desuden et eksempel på, at man også i Amerika har betjent sig af sten-buebroer af den klassiske type, der kendes fra Europa. Denne bro er dog, foranlediget af de stedlige muligheder for linieføring, ført over vandet i et underligt skævt træk og har en kurve i hver ende.

Det gør bygningsværket, som måler over 600 meter, en del længere, end flodens bredde i sig selv betinger. Men smuk fremtræder broen, og den kunne egentlig fortjene en mere rolig baggrund end det rod af dæmninger, møllerbygninger og siloer, som ses. Det store skilt på øen bærer for resten en ganske enkel tekst, der i oversættelse lyder som så: "Pillsbury's mel skuffer aldrig". Det er læsning på rejsen!





SACRAMENTO RIVER CANYON, CALIFORNIA

Udgiver af dette postkort er Newman Post Card Company, hjemmehørende i Los Angeles. Men kortet er trykt i Tyskland - og placeres dermed før 1. verdenskrig. Nærmere datering nås næppe, da kortet er ubrugt. Det gengiver et lempeligt retoucheret, koloreret

fotografi, men er desværre lidt beskadiget, især i højre side.

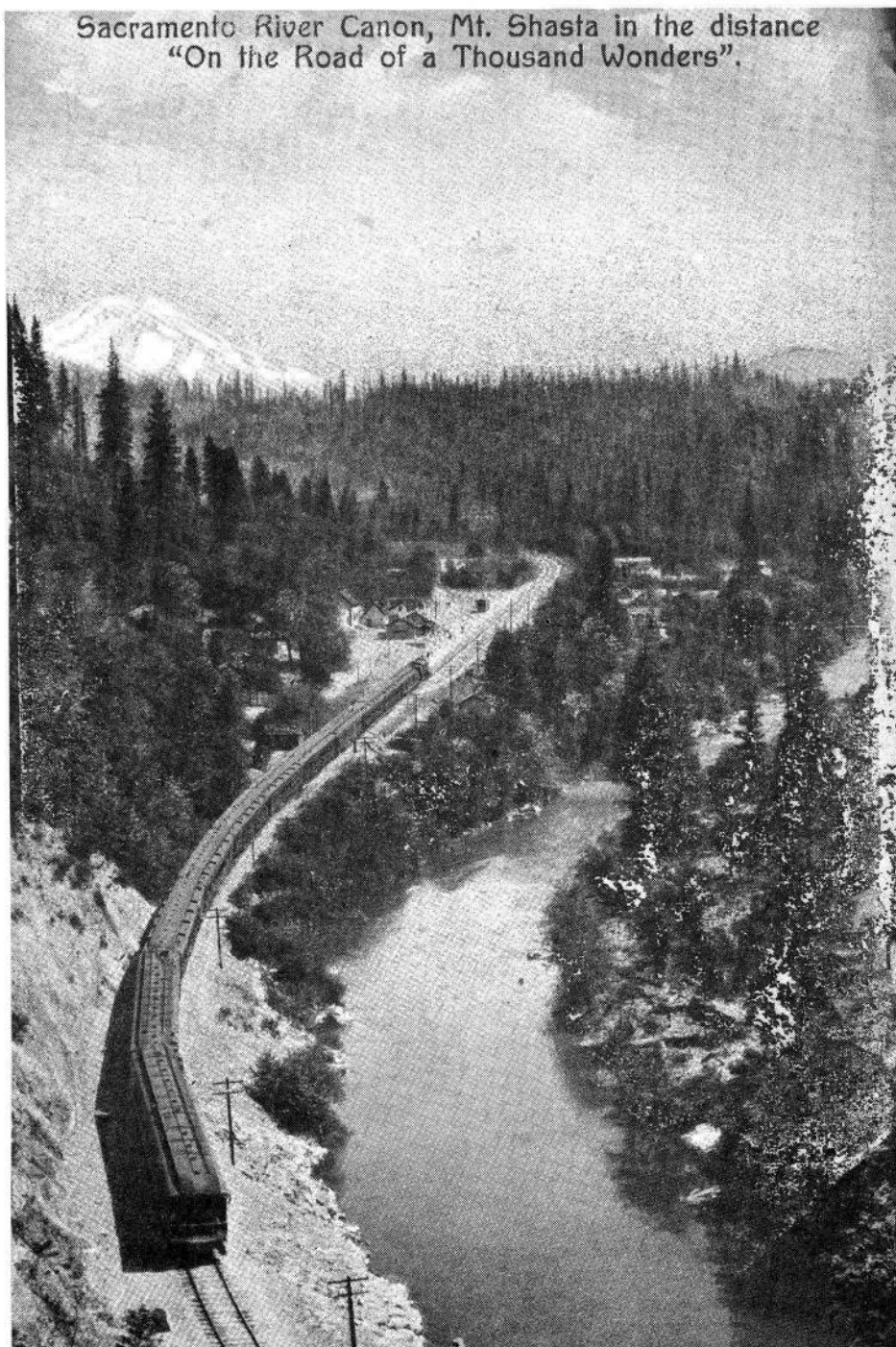
Når det alligevel bringes her, skyldes det den berusende følelse, billedets indhold udløser. Her er samklang uden mislyde mellem et vidunderligt landskab, en bydannelse og en jernbane med

det enkle længdeprofil, som er konsekvensen af at følge en flod. Toget, der med ikke mindre end 11 vogne er ved at køre ind på en lille station, udtrykker rejsestemning, så det forslår. Hvem der var med!

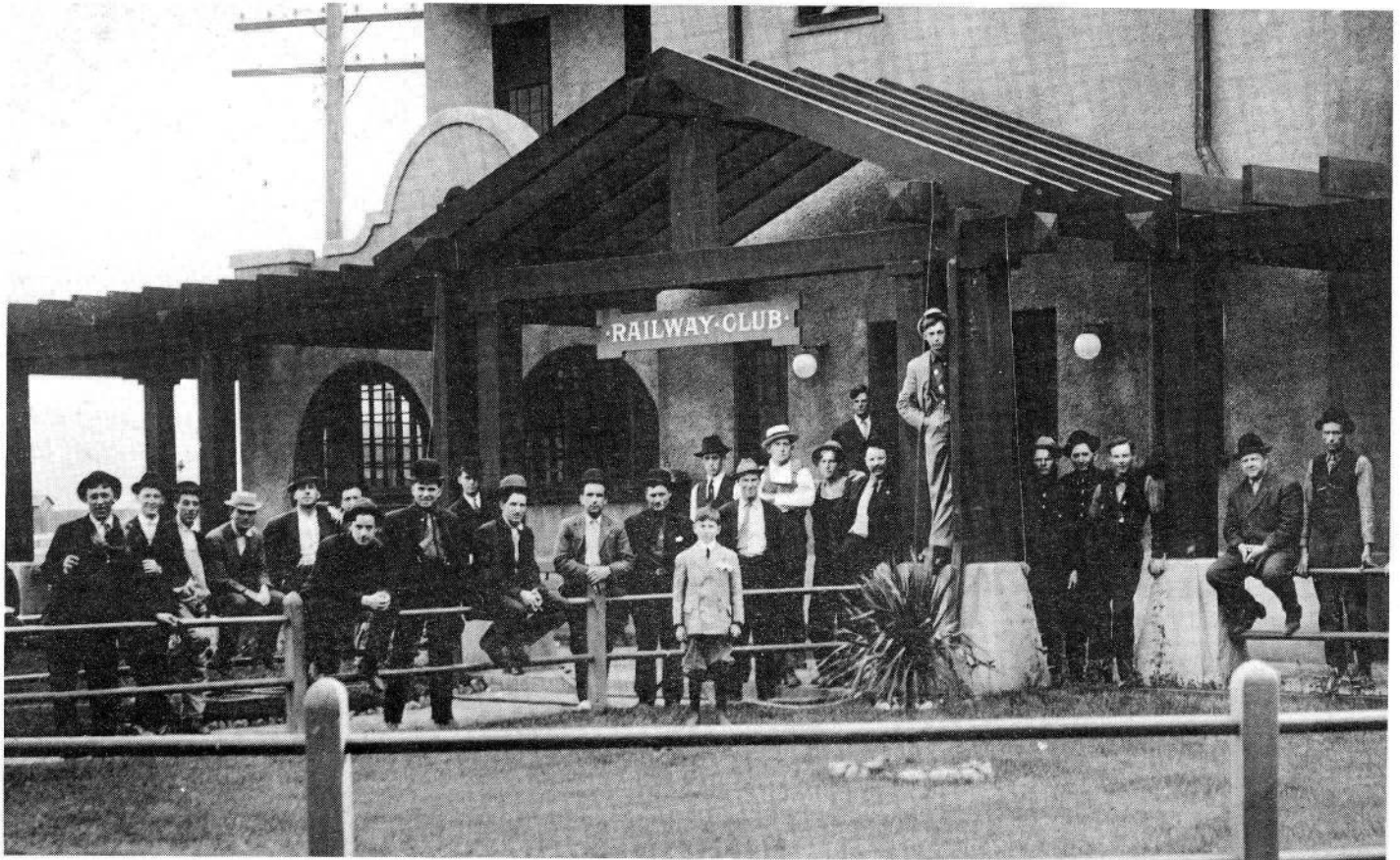
Med den udslukte vulkan Mount Shasta (4.316 m) i baggrunden ser man en morgenstund mod nord-nord-øst og har udblik over et par af Sacramento-flodens bugtninger. På dette sted er floddalen en canyon, altså en kløft. Men præcis hvor i det nordlige California fotografen var på færde, er ikke oplyst. Det er heller ikke fastslået, hvilket jernbaneselskab der er tale om, men der er næppe grund til at tvivle på, at det er Southern Pacific.

Skønt Southern Pacific hverken er enerådende i California eller andre stater, er det et af de største jernbaneforetagender i USA. Men mange dele af nettet begyndte under et andet navn. Således også den aktuelle linie. Den hed oprindeligt California & Oregon Railroad og blev bygget fra Marysville, i luftlinie små 70 km nord for California's hovedstad Sacramento, til Redding, ligeledes i luftlinie ca. 100 km længere mod nord, mellem 1869 og 1872. Men ikke før 1883 byggede man videre og nåede det område, hvorfra postkortet har sit motiv. Her var det nødvendigt - og dyrt - og sent - gang på gang at føre banen på en bro over til den snoede flods modsatte bred. Endelig i 1887 var linien fuldført, idet strækningen gennem dette "Shasta Wonderland" mødtes med den fra Portland mod syd gennem Oregon anlagte del.

En anden part af det nuværende Southern Pacific fødtes som Central Pacific Railroad, hvis enestående nr. 237 ses på tegningen. Denne 2'E-maskine, El Gobernador (= Guvernøren), blev bygget 1883-84 på selskabets værksteder i Sacramento. Den har sit eget kapitel i damplokomotivets historie - et kapitel, som først fik en fortsættelse i 1939, altså 55 år senere, med de bulgarske statsbanners type II, bygget af Henschel & Sohn i Kassel.



Sacramento River Canon, Mt. Shasta in the distance
"On the Road of a Thousand Wonders".



TRACY, CALIFORNIA

Sidste postkort i denne omgang er et ægte, men efterhånden lidt bleget fotografi, mrk. Velox. Det er sendt 30. maj 1911 fra Tracy, California, til København med en hilsen skrevet på en blanding af dansk og engelsk. Afsenderen var næppe udvandret fornylig. Der er visse pudsige stavfejl. Men indholdet er informativt og gengives derfor: "Kære Ida. Tak for dit brev. Jeg sender dig et foto af klubhuset. Jeg er i vinduet foroven, og alle pensionærerne arbejder for Southern Pacific Railroad."

På skiltet står RAILWAY CLUB, altså Jernbane-Klub. Og foruden den i stadstøjet påklædte dreng midt i billedet og brevskriveren i vinduet (hvis navn mangler på kortet) ses hele 26 personer foran huset, hovedsagelig yngre mænd.

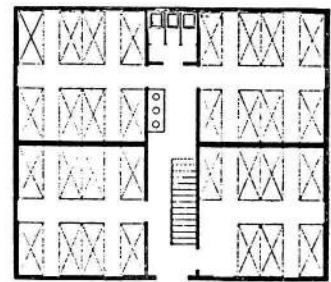
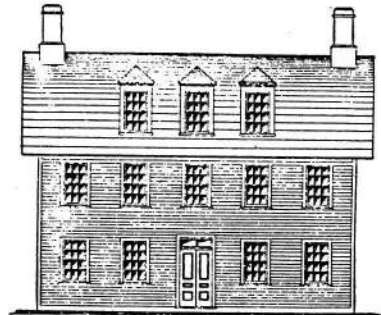
Tracy er på mange landkort kun en lille plet, og endnu flere kort er i bemeldte henseende pletfri. Men byen eksisterer - en stationsby ca. 85 km stik øst for San Francisco, i den del af det californiske bassin, som gennemløbes af San Joaquin og dens bifloder. Og her fandtes (findes?) altså et eksempel på en Railway Club i betydningen velfærdsbygning for de ved et jernbaneselskab ansatte, fortrinsvis de ugifte eller dem, som for længere tid var skilt fra familien. For en stor del inspireret/opført/drevet af eller i samarbejde med YMCA (= KFUM) har der i USA været

såvel mange af slagsen som mange slags, spændende fra simple sovesale til hotellignende komplekser med et væld af faciliteter. Herunder kan foruden almindelige opholds- og spiserum nævnes bibliotek, læsestue, spilleværelse, undervisningslokaler, bad, barber-salon og sygestue.

Hvor mange af disse kategorier der var at finde i den fotograferede bygning, er det selvsagt ikke muligt at sige noget om. Det indtryk, man får af bygningen og dens udenværker, peger dog mod, at den har været veludstyret og kunnet fungere effektivt som et klubhus - et sted, hvor beboerne virkelig havde grund til at føle sig hjemme.

Under alle omstændigheder har den været afgørende forskellig fra det bunk-house (= køjehus), som tegningerne viser. Det var en træbygning i to etager + loftetage, opført af Lehigh Valley Railroad ved Perth Amboy, New Jersey, og publiceret 1893 i "Buildings and Structures of American Railroads". Den afgav natlogi for $31 + 31 + 14 = 76$ mand trods en grundflade på kun $10,2 \times 11,6$ m. Man kan ikke undgå at tænke på burhøns. Og at det ikke har været et særlig rart sted, understreges ved en lille statistik angående de sanitære installationer: Der var 25 mand om hvert af de tre toiletter, tilmed lå disse alle i stueetagen. Og der var 10 mand om hver håndvask!

Men da bygningen lå nabo til



lokomotivremise og kedelhus i et værksteds-kompleks, var der dog centralvarme, med damp som medium, ligesom der var adgang til varmt vand.

Anskaffelsessummen incl. stål-senge med madras, pude og tæpper beløb sig til 3.300 dollars, hvoraf ca. en fjerdedel angik nævnte udstyr. Var det dyrt eller billigt? Rimeligt?

Efter denne nedtur kan læseren ånde lettet op; nu bliver der en pause. Men "En duft af Amerika" kan komme igen, hvis det skal være. --- Skal det være??

KØDVOGNE

OG HVAD DERAFF FØLGER

Hvidmalede lukkede godsvogne har altid været et markant indslag i banernes vognpark. En meget stor del af de hvidmalede vogne var beregnet til kødtransport, og mange var påmalet KØDVOGN eller KØLEVOGN, alt efter indretning og udstyr.

Omlægningen af landbruget fra kornekøbsport til baconeksport, og opbygningen af andelsbevægelsen, altsammen i 1880'erne og følgende år, førte til etablering af talrige andelssvineslagterier og en del private slagterier, og samtidig blev der etableret offentlige (kommunale) slagtehus i mange byer. Foruden andelssvineslagterier fandtes også andelskreaturslagterier, og både de private slagterier og de offentlige slagtehus slagtede kreaturer.

Lad os i det følgende holde os til svineslagterierne, der vist trods alt var de fleste, før nutids fusioner ødelagde billedet.

Alt det bacon skulle til England, og det blev eksporteret dels fra større havnebyer, dels fra den nye eksporthavn Esbjerg. Men ganske som englænderne skal have deres bacon, skal danskerne have deres flæskesteg, så der skulle også noget svinekød til de store byer. Dengang var der kun én mulighed: Jernbanetransport. Glem så lige alt om, at det hele er blevet til landevejstransport i dag.

Før verden gik af lave, så transportmønstret omtrent således ud:

- Bacontransport til England, overvejende via Esbjerg, men også fra større havnebyer
- Okse- og kalvekød til det sydlige udland
- Svinekød til Tyskland
- Kød og flæsk til forsyning af København (især via den særlige station bag "Kødbyen").

Disse transportveje fremgår også af nogle kortskitser, jeg har hugget fra Aage Aagesens "Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark". Selv om Aagesens tal er fra 1938/39 og kun omfatter DSB-strækninger, giver de dog et godt indtryk af transportmønstret. Efter 2. verdenskrig ophørte kødeksport via Gedser-Warnemünde, men fra 1951 kom der til gengæld en vis kødeksport via Gedser-Grossenbrode.

På grundlag af forskellige kilder har jeg sammenstykket et kort over slagteriernes placering. Det viser byer med andelsslagteri, byer med privat slagteri, og enkelte af de byer, hvor der kun har været offentlige slagtehus. Kortet er ikke særlig fuldstændigt på dette punkt. I byer med andelsslagteri kan der også godt være enten privat slagteri eller offentligt slagtehus, men det har jeg ikke spekuleret over.

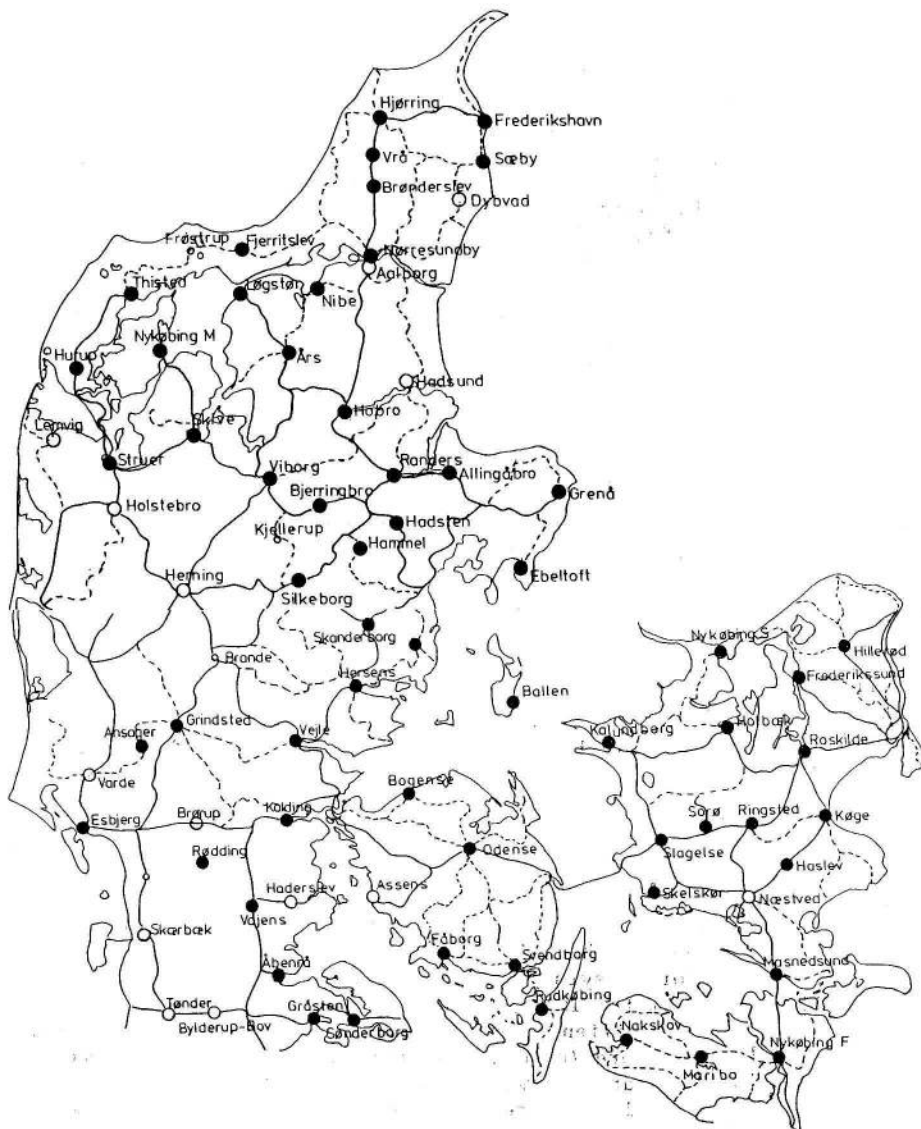
Kortet viser, at på nær nogle ganske få lå alle slagterier i byer med jernbanestation; statsbane eller privatbane var underordnet, da slagterierne blev grundlagt, bare der var jernbane.

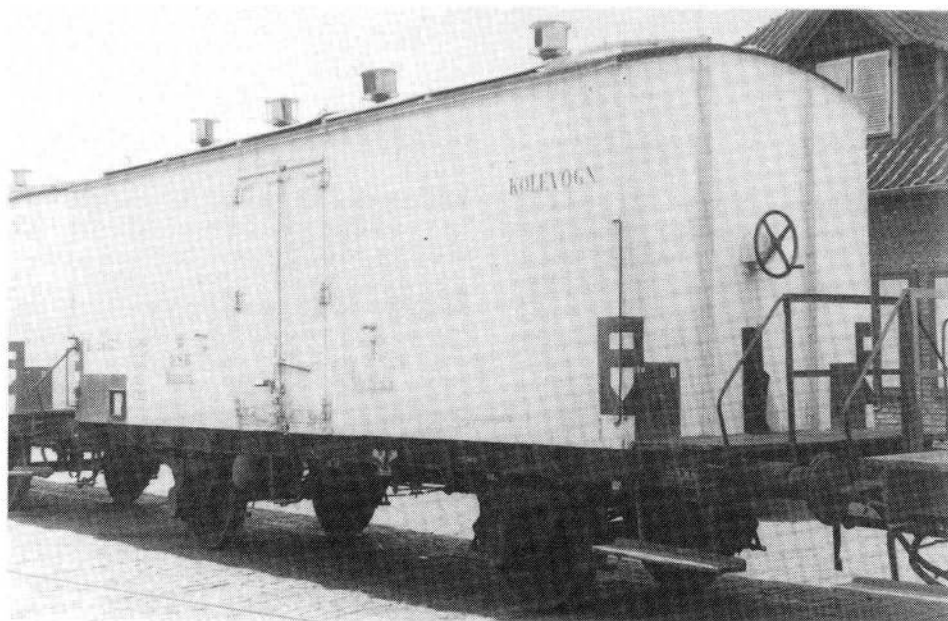
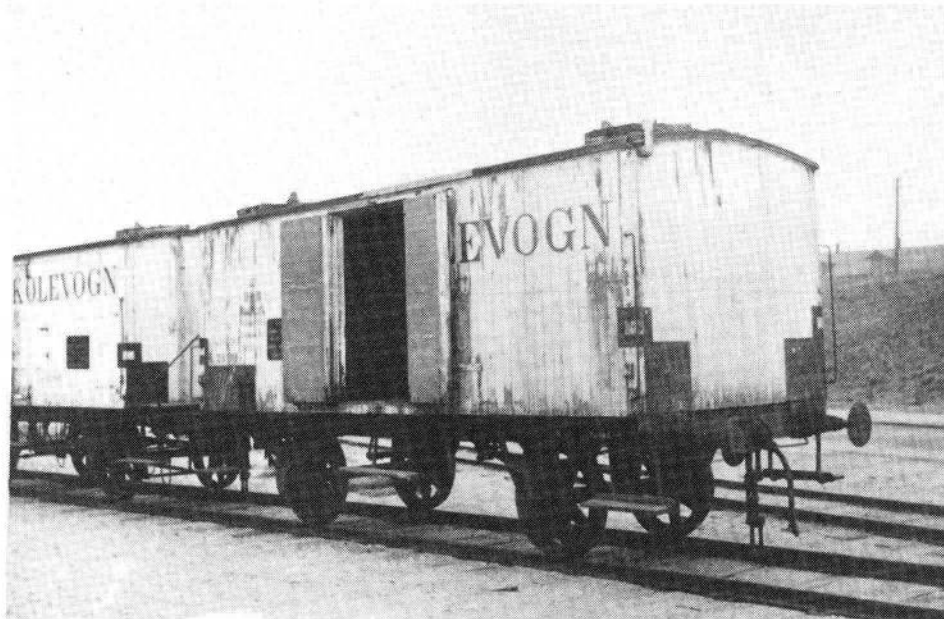
Altså: kortet viser slagteriernes beliggenhed, og Aagesens transportkort viser transportvejene. Næste spørgsmål: Hvordan blev kød og bacon så transporteret og i hvilke vogntyper?

Lad os først se på DSB's vogne:

Den ældste type, et barn af andelsbevægelsen, blev anskaffet 1887/95 og var en europæisk udgave af almindelige amerikanske bogiekølevogne, "refrigerated cars". Der blev leveret ialt 70, og deres litra IS, bar de med rette, for det var de første danske vogne med iskasser. Vognenes loftshøjde var ret beskedent, så det har nok været bacon, der blev transporteret med dem.

Kødeksport til Tyskland og langvejs transporter til København gav en ny type, IK fra 1899. Det var isolerede kølevogne med iskasser og bærestænger med kødkroge. Vognkasserne var ret høje, fordi der skulle være plads til at hænge hele svinekroppe op. Vogntypen som sådan blev bygget i en del variationer frem til 1932, men sideløbende hermed og frem til slutningen af





1950'erne blev de jævnlige bygget om, efterhånden som køleteknikken blev udviklet. Der fandtes derfor et utal af variationer med hensyn til iskassernes størrelse og ventilationssystemernes indretning. Typisk for alle IK-vognene var, at de havde tyske slutsignalholdere og trykluftbremseudstyr, og det viser, at det var de hele svinekroppe, der blev eksporteret sydpå i isafkølede vogne.

Til indenlandske kødtransporter, især hele svinekroppe op-hængt i kroge på bærestænger, anskaffede DSB fra 1899 hvidmalede, ventilerede vogne litra IG og IV (uden is!). Af disse var oprindeligt 150 henholdsvis 50 indrettet til kødtransport, men i årenes løb blev bestanden udvidet, så der efterhånden var 236 IGK og 265 IVK, førstnævnte med håndbremse, sidstnævnte med skruebremse. En del havde tyske slutsignalholdere. I begyndelsen af 1930'erne erkendte man, at ventilationen ikke var tilstrækkelig i disse vogne, og der blev suppleret med jalousier ved gulvet. - Den manglende is og så det, at vognene var relativt små, fører nok til den konklusion, at disse vogne fortrinsvis blev brugt i den indenlandske trafik, især i retning mod København.

Nu var de første IK-vogne ikke de allerstørste, så i 1941 anskaffede DSB nogle vogne et nummer større: Litra IKS. Indretning og konstruktion var dog stort set som de ældre IK-vogne, og også IKS-vognene blev flittigt ombygget. En ny variant blev bygget i 1950: Tøriskølevoggen IKN, men den var egentlig kun en prøveklud for den sidste

IS 24781, bygget 1895. I baggrunden én af vognene fra 1887-88 med skruebremse. Esbjerg havn, ca. 1954 (P.E.Clausen, arkiv Alkjær)

IKT 24577 i sin seneste udgave med Flettner-rotorer og små påskrifter. Nørre Sundby, juli 1965 (JB-P)

IKH 24819 som lokalvogn for Esbjerg Andels-Slagteri. Denne virksomhed flyttede i 1951 til et nyt slagteri øst for Vestkraft og lejede et antal IKD-vogne til at køre bacon fra slagteriet til havnen. Da de var slidt op, lejede man IKH-vogne fra 1932, der var de sidste nybyggede kølevogne af den gamle model. Vognene var røde og hvide med mørkeblåt firmanavn og øvrige tekster i sort og kørte altså kun mellem slagteriet og havnen, indtil moderne læsemateriel gjorde dem overflødige. Esbjerg havn, august 1965 (JB-P)

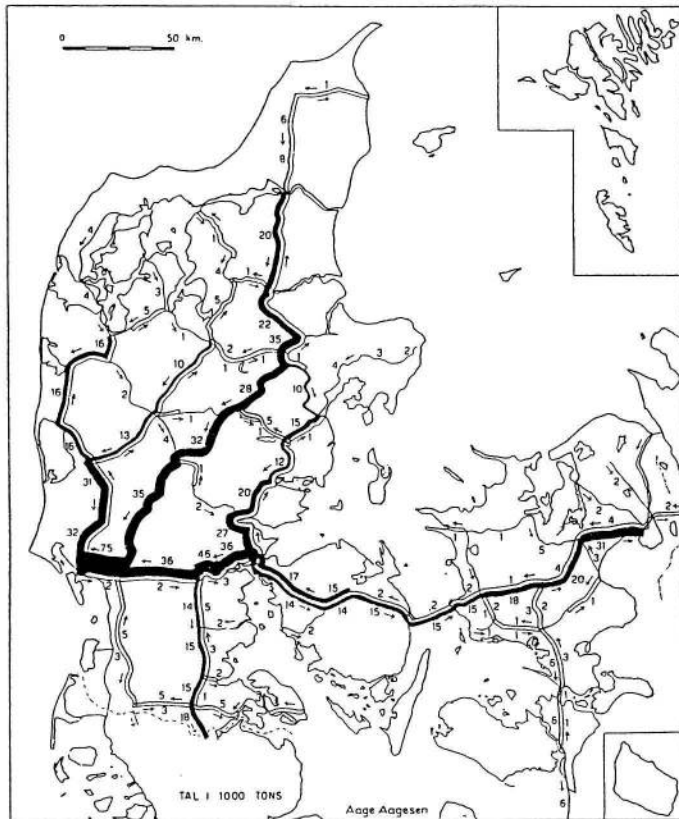


Fig. 67.

D.S.B.'s Transporter af Kød og Flæsk som Vognladningsgods i 1938—39.

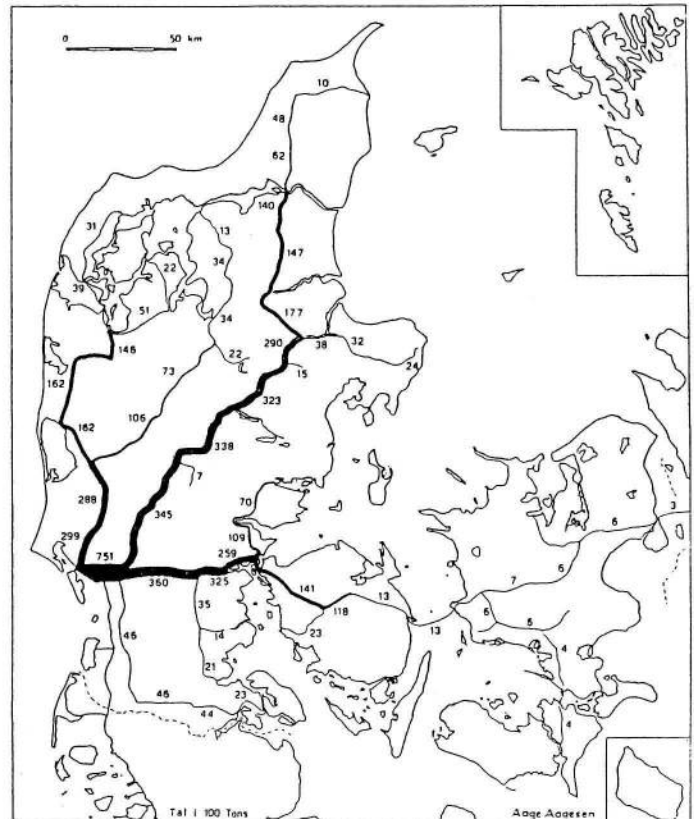


Fig. 68.

D.S.B.'s Transporter af Kød og Flæsk som Vognladningsgods til Esbjerg, 1938—39.

DSB-type IKA, en stålvoan fra 1954. Almindelig mangel på kølevogne i 1950'erne fik DSB til at leje en del vogne i Tyskland. Det var næsten altid den store model, og de fik litra IKI eller IKL og var af mange forskellige typer.

Til bacontransporterne var der brug for nyere vogne end de gamle IS-vogne, og fra 1941 blev et antal QR-vogne ombygget med dobbelte vægge og iskasser til kødvogne litra IB. Efter 2. verdenskrig blev tilsvarende lidt mindre vogne litra IVM overført til bacontransporten. Det var IV-vogne, der på samme måde var ombygget til mælkevogne, men den slags transporter overgik efterhånden til større vogne, eller til landevejstransport.

Så vidt DSB's hovedtyper. Kortet viser, at der lå en del slagterier ved privatbanerne, og det var derfor nærliggende for de pågældende selskaber at stille et passende antal vogne til rådighed, alt efter behov og evne. Da de forskellige privatbaner havde ganske forskelligt materiel, blev deres kødvogne mildest talt ret varierede (oplysninger fra 1930'erne, suppleret med egne iagttagelser):

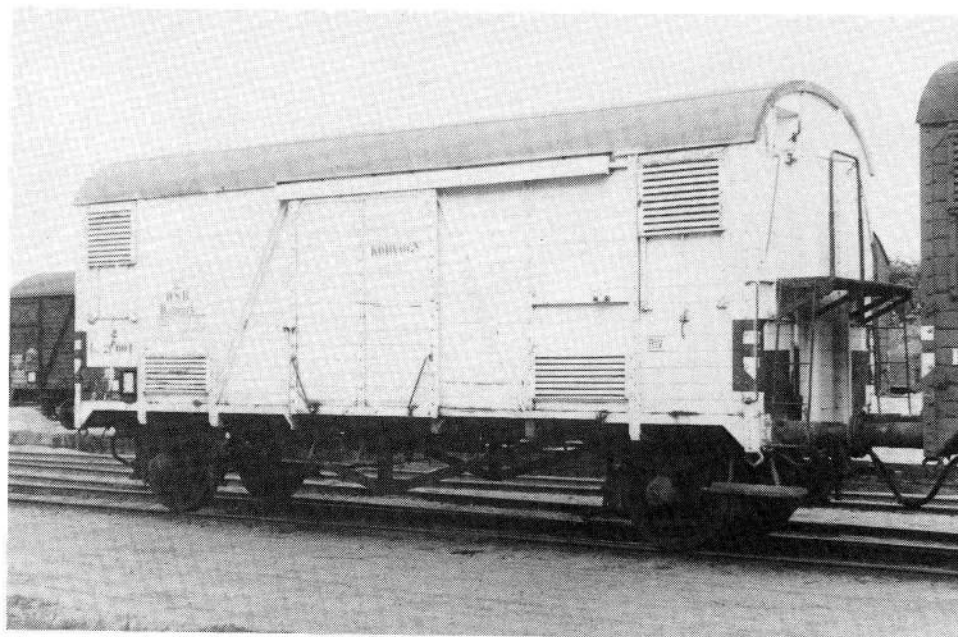
IAK 21004 med bærestænger og kødkroge blev de små IG- og IV-vognes afløser, men principperne for ventilationen var ganske de samme som ved de små vogne. Holstebro, juli 1965 (JB-P).

Aalborgbanerne havde 32 lukkede godsvogne af tysk oprindelse ("små G"). Størstedelen var hvidmalede, om end antallet varierede i tidens løb, nogle havde de oprindelige skydedøre, resten var ombygget med fløj-døre. En nærmere udredning falder uden for rammerne i denne omgang. Endnu i 1965 havde nogle af dem påskriften KØD-VOGN.

Hvalpsundbanen havde i 1931 desuden 3 Q-vogne (QFK 2304-07) indrettet til kødtransport.

Ebeltoftbanen havde to hvidmalede lukkede godsvogne, QA 20 og 23. Det var Q-vogne uden lemme.

Hadsherredsbanen havde i 1931 én af de små hvidmalede F-vogne indrettet med kødkroge. Senere indrettede man sig med større vogne: En åben godsvogn blev til lukket hvidmalet vogn, og rejsegodsvognen E 45 blev om-dannet til hvidmalet godsvogn. Begge blev udlejet til Odder Andels Svineslagteri.



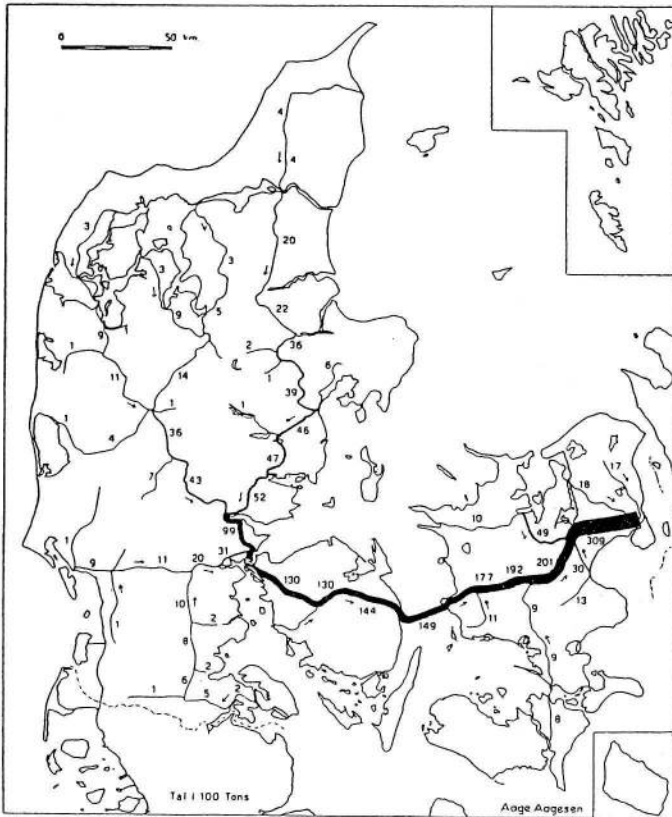


Fig. 69.

D.S.B.'s Transporter af Kød og Flæsk som Vognladningsgods til København, 1938—39.

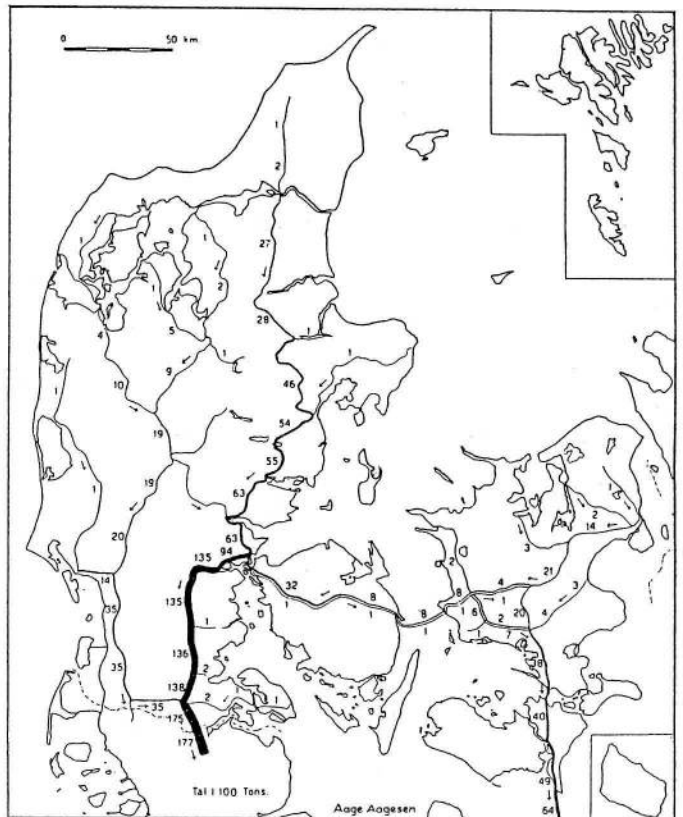


Fig. 70.

D.S.B.'s Transporter af Kød og Flæsk som Vognladningsgods til sydlige Udland, 1938—39.

Frederiksværkbanen havde én vogn, I 150, der var en tysk godsvogn af G 10-type. Den havde muligvis på et tidspunkt 4 Fletner-rotorer i en række på langs ad taget.

Langelandsbanen havde 4 vogne IC 250-253, svarende til DSB's IV- og IG-vogne.

Lollandsbanen havde nogle ældre vogne fra omkring 1890: LA 111, 121-125 og LB 146-150, og 4 vogne stort set ganske som DSB's IG-vogne, LB 156-159.

Kragenæsbanen havde to tilsvarende vogne Q eller QA 50-51. Alle disse nyere vogne var ret høje i vognkassen og synes at være bygget som krogevogne.

Nordfynske ombyggede sine bænkevogne til kødvogne litra IK eller IKR og havde ialt 10 af dem.

Odsherredsbanen brugte 5 lukkede godsvogne af samme størrelse og udseende som Aalborgbanernes (om end de to var bygget i Sve-

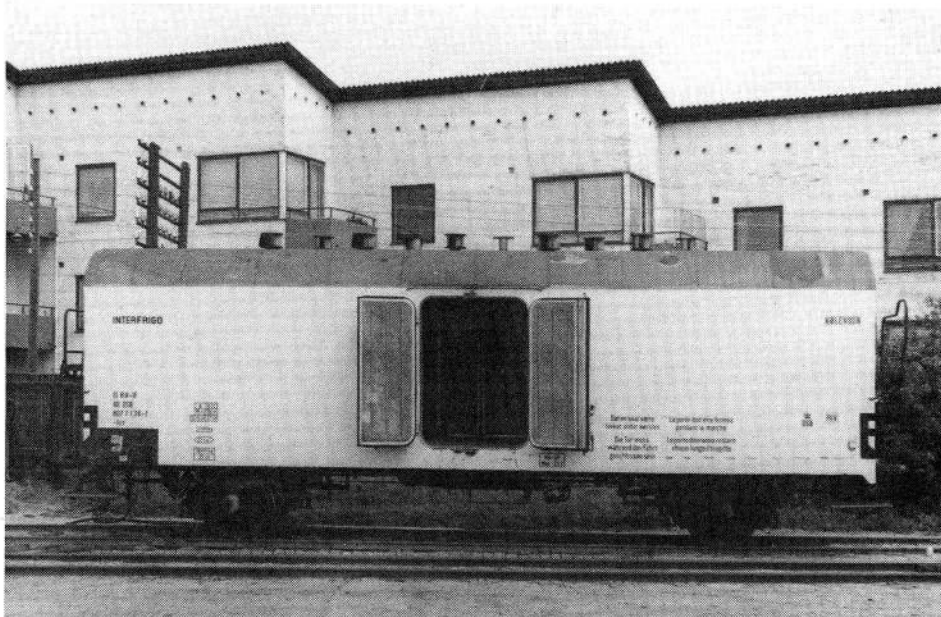
rige) som kødvogne: J 341-342 og 350-352. Efter 2. verdenskrig overtog man De Danske Spritfabrikkers bærvogne, der blev til IB 371-374. Det er dog usikkert, om de har været anvendt som kødvogne.

Randers-Hadsundbanen havde F 11-18, som må have været tvivlsomme som "kolde" vogne, for der var ruder i skydedørene!

Ørnhøjbanen havde 2, der må have været hvidmalede Q-vogne: J 26 og 28.

Thisted-Fjerritslevbanen havde oprindeligt hvidmalede Q-vogne, men ombyggede senere 3 vogne med isolerede vægge som DSB's IVM- og IB-vogne: TFJ I 101-103. Desuden havde banen en forhenværende ølvogn, I 100. Både den og I 102 var påmalet KØDVOGN, de andre ikke. Derfor kan der godt have været transporteret kød i dem: Kødvogne synes i et vist omfang at være det samme som Krogevogne, me-

DSB .Ics 807 7 136, ex IKA 25136, fotograferet efter at DSB havde overført dele af sin kølevognspark til det schweiziske INTERFRIGO, der er et selskab, der udlejer kølevogne. Efterhånden er de fleste kølevogne på europæiske baner ejet af Interfrigo, men dengang var det lige begyndt. Næstved, juni 1968 (JB-P).



Uombyggede vogne af litra Ikr
(fig a og b)

Når vognene er forsynet med is, skal dørene 5 foran iskasserne normalt være lukket og fastgjort ved hjælp af skudriglerne.

Ved udvendig luftcirkulation

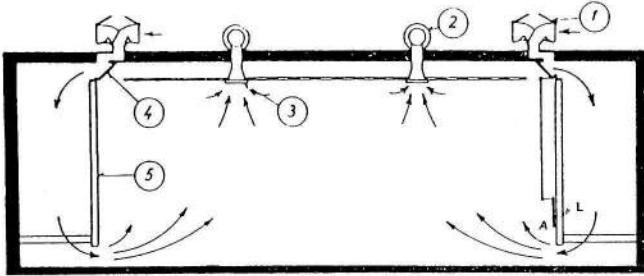


fig a

skal alle dækslerne i de 4 indblæsningsventilatorer 1 og drejespjældene 3 for de 4 udsugningsventilatorer åbnes. Ventilationslemmene 4 åbnes ved, at håndtagene på vognsiden stilles i den stilling, der kendetegnes ved et på vognsiden malet A, og der må drages omsorg for, at håndtagets pal griber ind.

Ved indvendig luftcirkulation

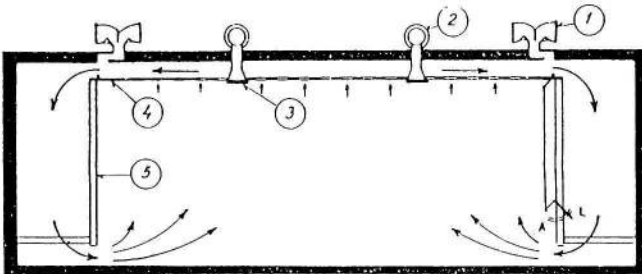


fig b

skal alle 8 dæksler i de 4 indblæsningsventilatorer 1 lukkes og fastspændes, og drejespjældene 3 for de 4 udsugningsventilatorer lukkes.

Desuden skal ventilationslemmene 4 lukkes, idet håndtagene på vognsiden stilles i den stilling, der er kendetegnet ved et påmalet L.

Under vognenes eventuelle forsendelse fra isfyldnings- til læsningsstationen skal ventilationsindretningerne være indstillet til *indvendig* luftcirkulation.

dens bacon m.m. kunne transporteres i alle slags hvidmalede vogne med eller uden is.

Varde-Grindstedbanen havde 2 kødvogne Q 111-112, nævnt som "krogvogne" i fortegnelsen. Trods deres litra var det umiskendelige tyske G-vogne. På nær én blev alle VaGJ's G 10-vogne solgt til DSB. Den sidste, IB 110, var kødvogn lige til banens lukning.

Kjellerupbanen havde 2 lukkede vogne, stort set lige som Langelandsbanens: SKRJ I 21-22.

Tysk Interfrigo kølevogn af samme type som de vogne, der i 1950'erne blev udlejet til DSB. Billedet viser godt nok en fiskevogn, og den ville ved DSB have heddet IFL, men nogle af kødvognene litra IKL var magen til. Esbjerg havn, august 1965 (JB-P).

Vogne af litra Iks og Iku (fig c og d)

(En Iks-vogn har Flettnerrotorer, og i en er iskasserne anbragt under taget)

Når vognene er forsynet med is, skal dørene 5 foran iskasserne normalt være lukket og fastgjort ved hjælp af skudriglerne.

Ved udvendig luftcirkulation

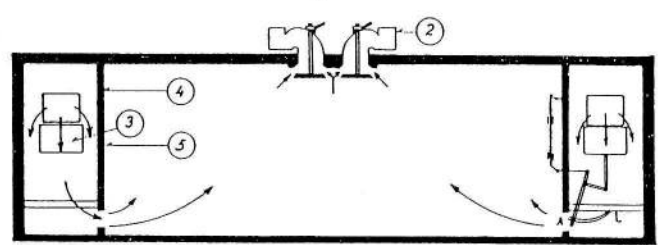


fig c

skal håndtagene på vognsiden stilles i den stilling, der er kendetegnet ved et påmalet A, og fastgøres der. Herved åbnes skydespjældene 3 for indblæsningsventilatorerne på vognsiden og ventilationslemmene 4 i iskassens væg lukkes samtidig.

De 4 udsugningsventilatorer 2 på taget åbnes ved at sænke spjældene ved hjælp af de på ventilatorerne anbragte fløjmotriker.

Ved indvendig luftcirkulation

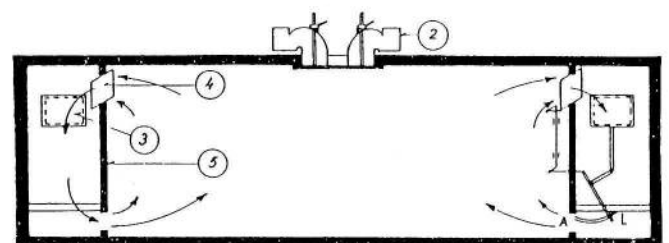
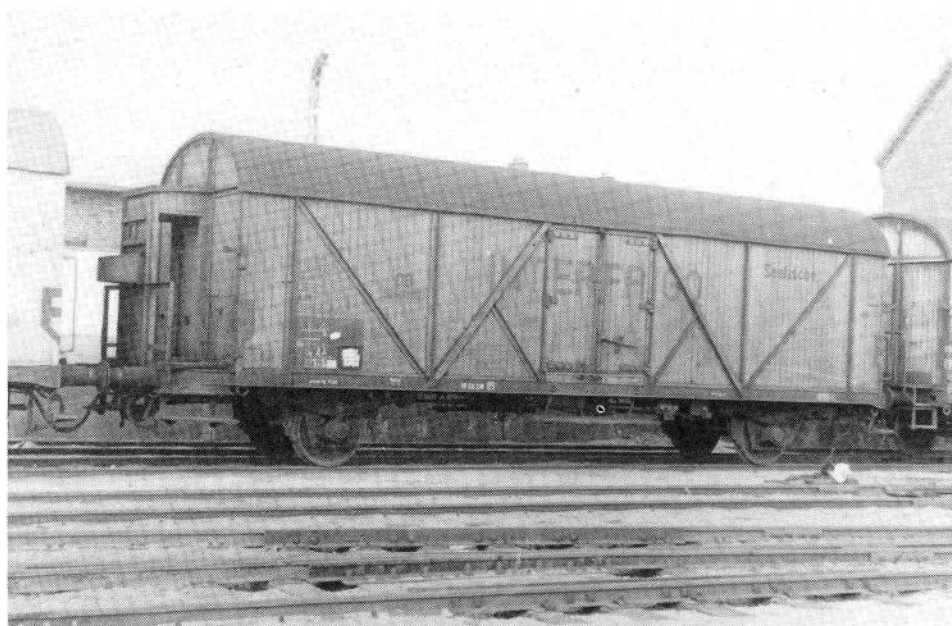


fig d

stilles håndtagene på vognsiden i stilling L. Herved lukkes skydespjældene 3 for indblæsningsventilatorerne på vognsiden, og ventilationslemmene 4 åbnes samtidig.

De 4 udsugningsventilatorer 2 lukkes fra taget ved at hæve spjældene ved hjælp af de på ventilatorerne anbragte fløjmotriker.



Ombyggede vogne af litra IKB, IKC, IKD og IKI (fig e og f)

Når vognene er forsynet med is, skal de bevægelige lemme eller døre 5 foran iskasserne normalt være lukket og fastgjort ved hjælp af skudriglerne.

Ved udvendig luftcirkulation

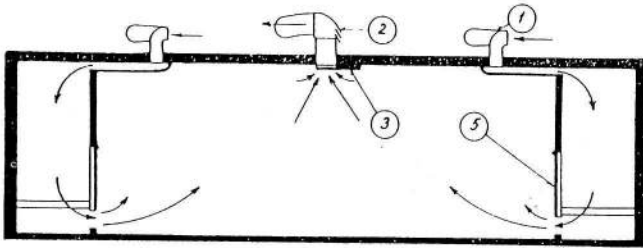


fig e

åbnes skydespældet 3 således, at udsugning kan ske gennem udsugningsventilatoren 2. Der tilgår frisk luft gennem indblæsningsventilatorerne 1, og denne luft passerer ned gennem iskasserne og kommer ind til godset ved vognbunden. Ventilationen kan varieres ved at åbne skydespældet 3 mere eller mindre.

Uden udvendig luftcirkulation

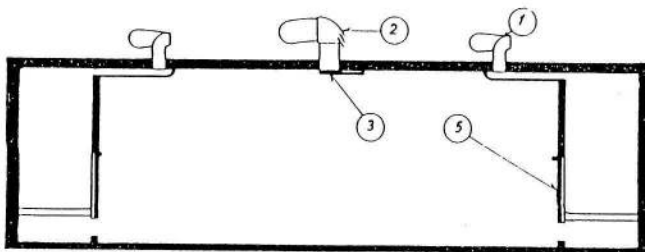


fig f

kan vognen benyttes, når skydespældet 3 under udsugningsventilatoren 2 lukkes helt.

Under vognenes eventuelle forsendelse fra isfyldnings- til læsningstation skal skydespældet 3 være helt lukket.

Vogne af litra IKA, IKG, IKN, IKP, ombyggede vogne af litra IKT samt IKS nr 24907.

Vogne af ovennævnte litra er forsynet med Flettnerrotorer (se fig g og h).

Som det fremgår af tegningen, suger ventilatorernes indvendige vinger ved rotationen luften fra vognens indre op i to i det dobbelte loft anbragte kanaler, hvorfra luften ledes til iskasserne. Her afkøles luften, synker på grund af trykket fra ventilatorerne og den forøgede vægtfylde (ved afkølingen) ned gennem isen og strømmer atter ind i vognens lastrum.

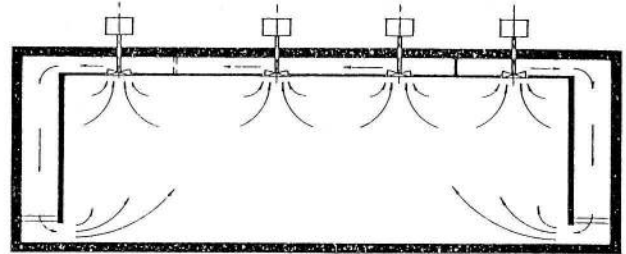


fig g

På grund af den gode luftcirkulation opnås en ensartet temperatur overalt i vognen.

Ved dette ventilationssystem suges der ikke udefra luft ind i vognen. Herved spares is, idet det varmetab, der skyldes afkøling af den udvendige varmere luft, undgås.

Set fra oven.

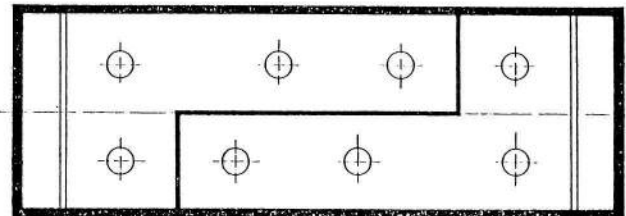


fig h



Sydfynske anvendte nogle af sine hjemmelavede lukkede pakvogne litra JC som kødvogne (JC 218-219, der havde bærerør med kroge, og 220, der havde kroge). 5 ældre lukkede vogne litra JA var ligeledes udrustet med kødkroge.

To af IC-vognene kørte også som kødvogne ved DSB og hed her IKG 20321-20322.

Lemvigbanen nøjedes tilsyneladende med at male et par Q-vogne hvide, og også

Hammelbanen har haft et par hvidmalede Q-vogne i 1930'erne.

IB 18938, én af de QR-vogne, som fik isolerede vægge og iskasser og derefter blev brugt til bacontransport. Nogle få nåede såmænd at få Interfrigo-mærket, før de blev ud rangeret! Esbjerg havn, august 1965 (JB-P).

Der var mange andre privatbaner, der havde hvidmalede vogne, og af andre typer end de, der er nævnt her. Men landbrugseksporten bestod også af smør og æg, og dertil var der også god brug for vogne både med ventilation og afkøling. Endelig var der de baner, der stillede vogne til rådighed for fisketransporter, f.eks. Skagensbanen. Men det er en helt anden historie.

Kød og bacon skal eksporteres, og som nævnt skete det pr. jernbane, enten helt til udlandet eller til eksportthavnen. Kortskitserne i "Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark" viser, at hovedruterne til Esbjerg var:

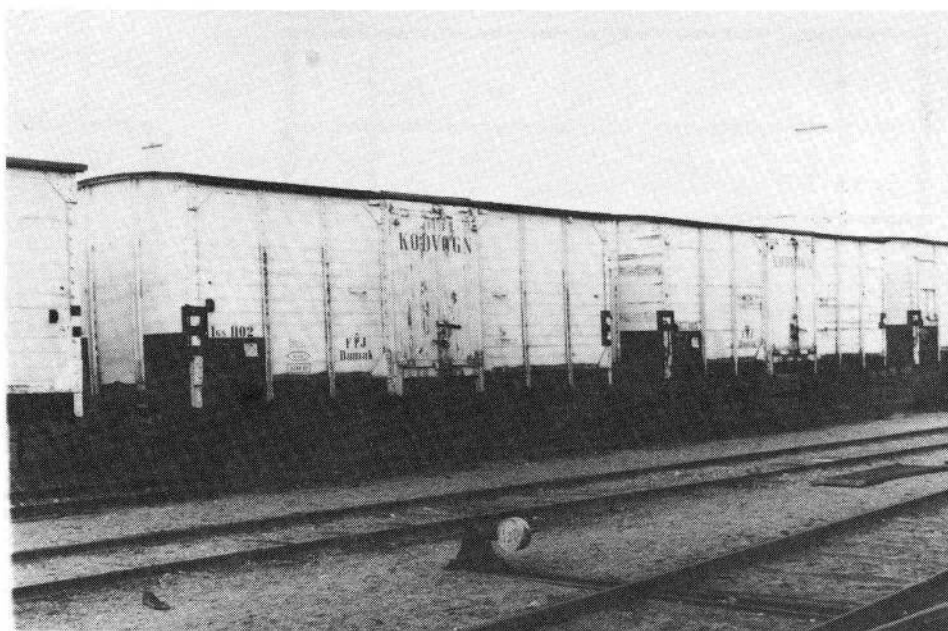
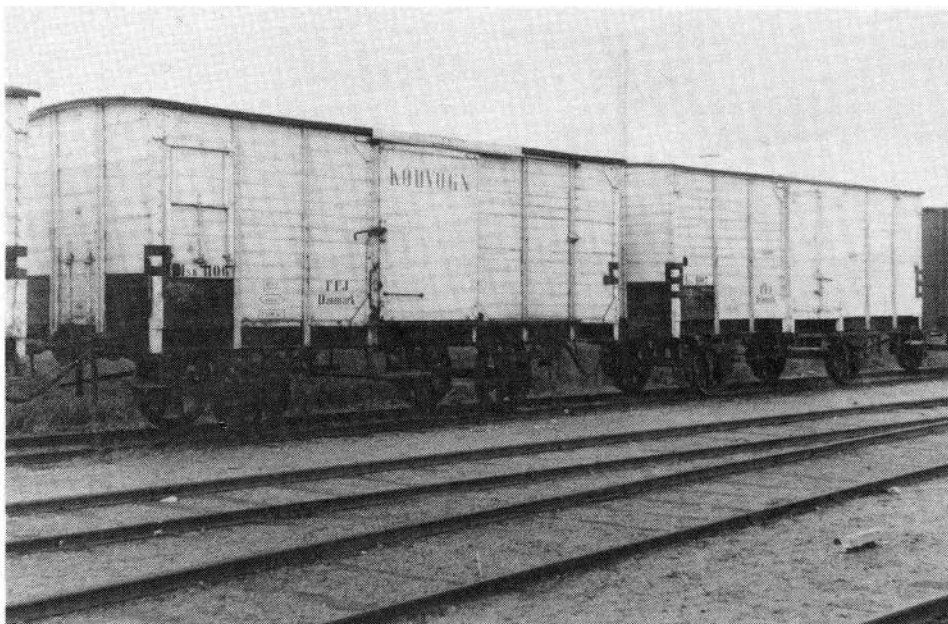
- den vestjyske længdebane, der samlede vogne i det vestlige Limfjordsområde,
- Viborg-Herning-Skjern, der samlede vogne i Himmerland og undervejs, og
- "den skæve bane" Funder-Bramming, der samlede gods fra resten af det nordlige Jylland, samt
- Fredericia-Esbjerg, der samlede vogne fra Fyn og en del af Østjylland.

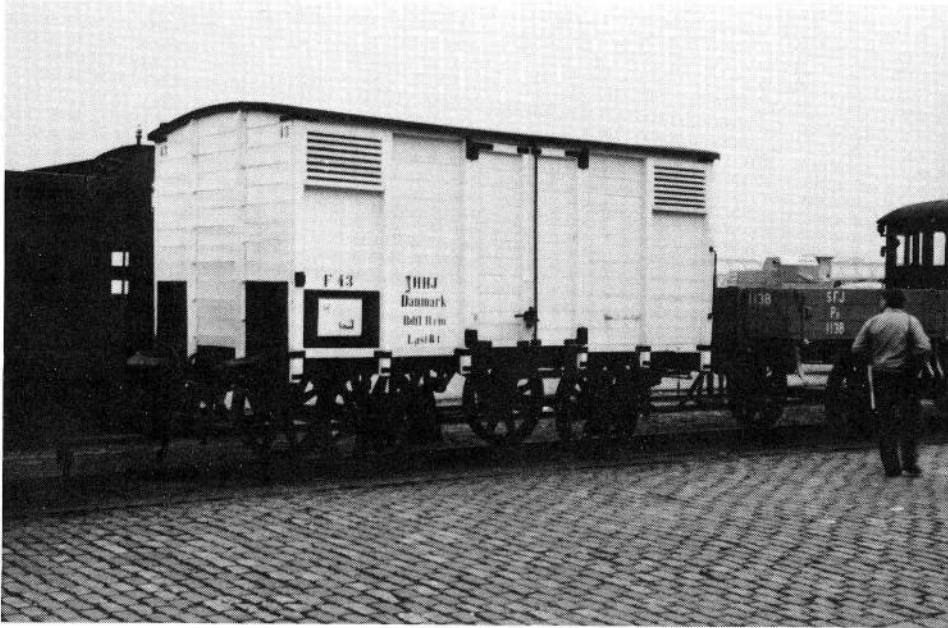
Den der i 1930'erne havde øjnene og notesbogen med sig, kunne se ikke blot DSB-kødvogne "på de lange skinner", men også privatbanevogne. For i modsætning til, hvad senere generationer har set, så kørte privatbanegodsvogne faktisk ret langt

Aalborgbanernes "små tyske G" havde oprindeligt alle skydedøre, men blev i årenes løb mere eller mindre ombygget. På dette billede ses FFJ Isk 1106 med skydedør og ventilationslem (AHB's og AHJ's vogne var enten som denne, eller med skydedør uden ventilationslem). FFJ Igs 1107 har fået fløjdør i stedet for skydedøren og iskasser, hvilket Isk 1106 ikke havde. Aalborg, juli 1965 (JB-P).

FFJ Igs 1102 og 1115 (i baggrunden) havde begge både fløjdøre og iskasser. Størstedelen af FFJ's vogne havde fløjdøre, 3 havde skydedøre og ventilationslem som de to andre baners vogne, og én havde et jalousi i stedet for ventilationslemmen. Logikken i litreringen er endnu ikke gået op for mig, men tag den som en oplevelse! Aalborg, juli 1965 (JB-P).

Af de 4 AHB Q-vogne, der var indrettet til kødtransport, var de to hvidmalede endnu omkring lukningen af banerne. Her er QI 2306 i Aalborg, juli 1965 (JB-P).





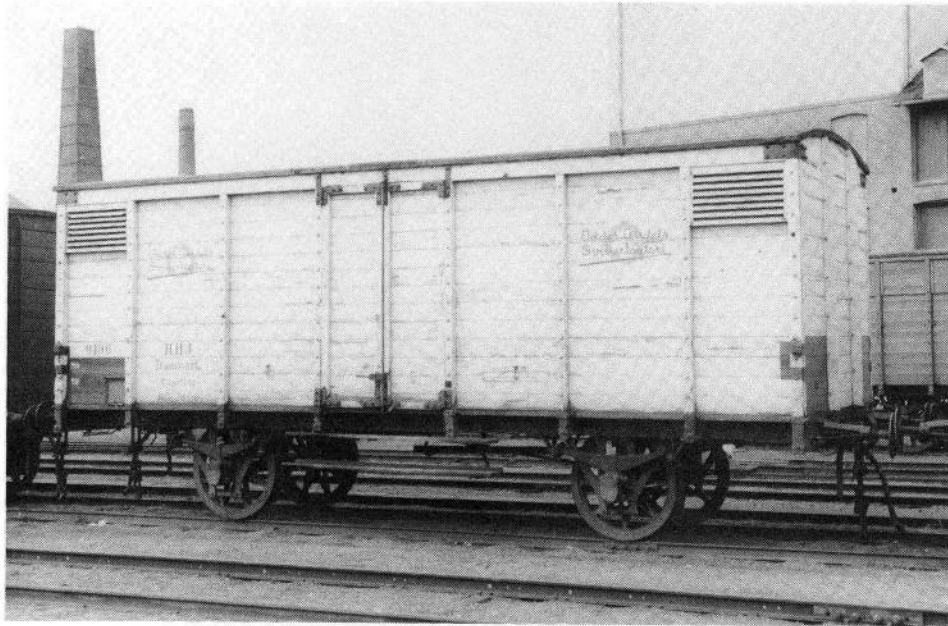
omkring til slutningen af 1950'erne, hvor MY'erne begyndte at trække de relativt svage privatbanevogne midt over (og nogle år senere bankede MH'erne dem sammen igen, men det emne lader vi nu ligge!)

Heldigvis var der én, der var vågen: På grundlag af S.A.Guldvangs noter kan man se, fra hvilke baner der blev sendt vogne til Esbjerg i 1935:

Set fra perronen i Grindsted var det vogne fra Skagensbanen, Hjørring-Hørby, Fjerritslev-Frederikshavn, Aalborg-Hadsund, Randers-Hadsund, Århus-Hammel-Thorsø og Silkeborg-Kjellerup-Rødkjærbro. Som opsamlerstrækning fungerede DSB-strækningen Frederikshavn-Aalborg-Randers-Silkeborg-Bramming-Esbjerg.

Set fra perronen i Tarm var det vogne fra Skagensbanen (de har vist været på gale veje?), Hvalpsundbanen og stationerne på opsamlerstrækningen Viborg-Herning-Skjern, samt vogne fra Thisted-Fjerritslevbanen, Lemvigbanen og Ørnhøjbanen. Som opsamlerstrækning fungerede her Thisted-Struer-Holstebro-Ringkøbing.

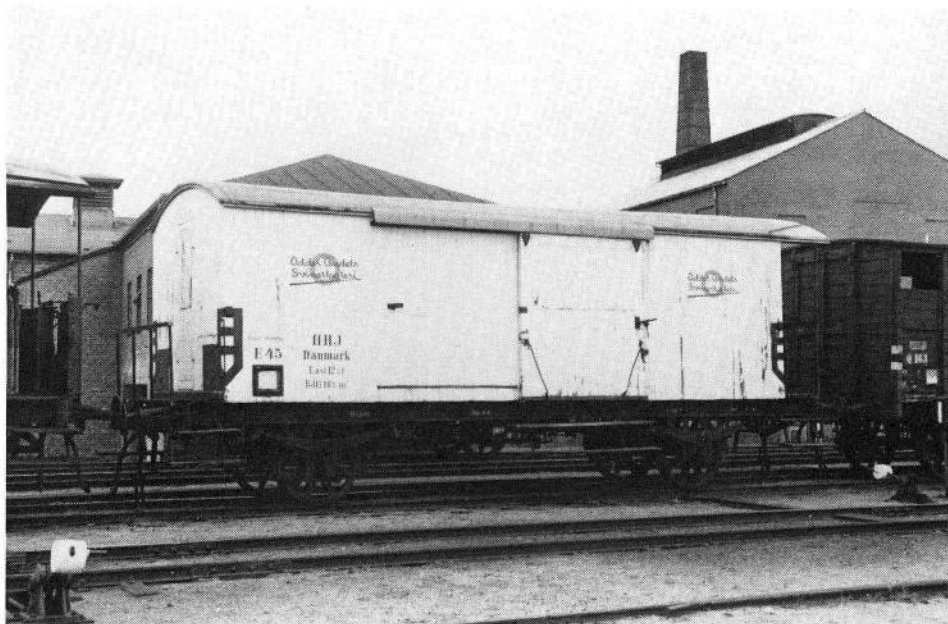
Således burde hele Jylland omtrent være dækket (idet resten, d.v.s. Østjylland og Sønderjylland, sendte vogne via Fredericia-Esbjerg). Men der blev et stykke Jylland syd for Skive, som kom til at ligge lidt langt fra jernbaner. Skjern-Videbækbanen, som skulle have været ført via Vildbjerg-Aulum til Skive, skulle have lukket dette hul i nettet, men kom som bekendt ikke længere end til Videbæk. Hvis denne strækning havde været færdig, havde der mellem de to nord-sydgående længdebaner været 3 "landbrugsradialer" på skrå gennem Jylland i retning mod Esbjerg. Nu blev det



Også små vogne kunne være kødvogne. HHJ havde i 1930'erne F 44 med kødkroge, og den var magen til den bevarede F 43. Så små vogne har dog næppe kørt land og rige rundt, selv ikke i 1930'erne. Jeg gætter på, at den ikke kom længere end til Århus. Odense, maj 1986 (JB-P).

HHJ Q 196 var nok bedre egnet til "de lange skinner". Påskriften "Odder Andels Svineslagteri" var sort, cirklen var blå. Odder, juli 1965 (Niels Krøyer).

Det hører vist til undtagelserne, at rejsegodsvogne bliver ombygget til kødvogne, men det skete altså for HHJ E 45. Mest mærkværdigt er, at den beholdt sit litra. Odder, 2. juni 1962 (Hans Gerner Christiansen).



kun til de to, og resten af området (Salling m.m.) måtte sende vogne ad den længere vej over Holstebro-Ringkjøbing.

Noget kød nåede aldrig frem til eksporthavnen, men blev kasseret. Men det blev ikke smidt væk, tværtom! I særlige vogne, litra ZC, kom noget af det til kødfoderfabrikken "Blåkilde Mølle" i Hobro og Odense. Ikke fra hele landet, for der fandtes andre tilsvarende virksomheder andre steder, men de brugte landevejen. Der fandtes ialt 8 sådanne vogne af noget forskellig størrelse. De to viste er af den store type, der umiskendeligt er i familie med tyske kalkvogne. DJK har et eksemplar af en af de små.

Hermed er emnet "kødvogne" nok ikke udtømt, men jeg håber at læseren har fået et glimt fra en tid, hvor godstog var meget brogede.

En varm tak til S.A. Guldvang, Fredericia, og Leif Lise, Smørumnedre, samt til fotoleverandørerne.

Jens Bruun-Petersen

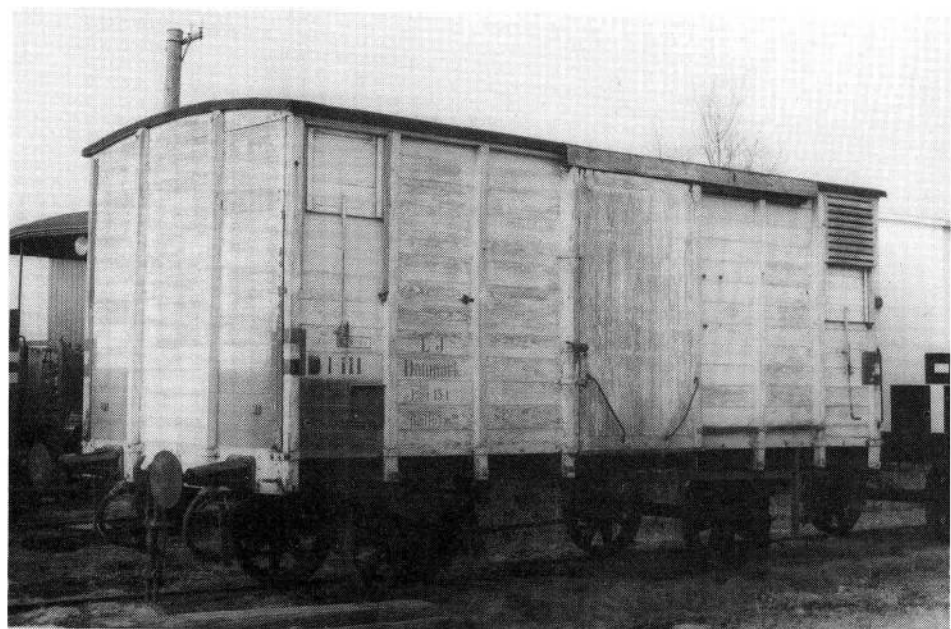
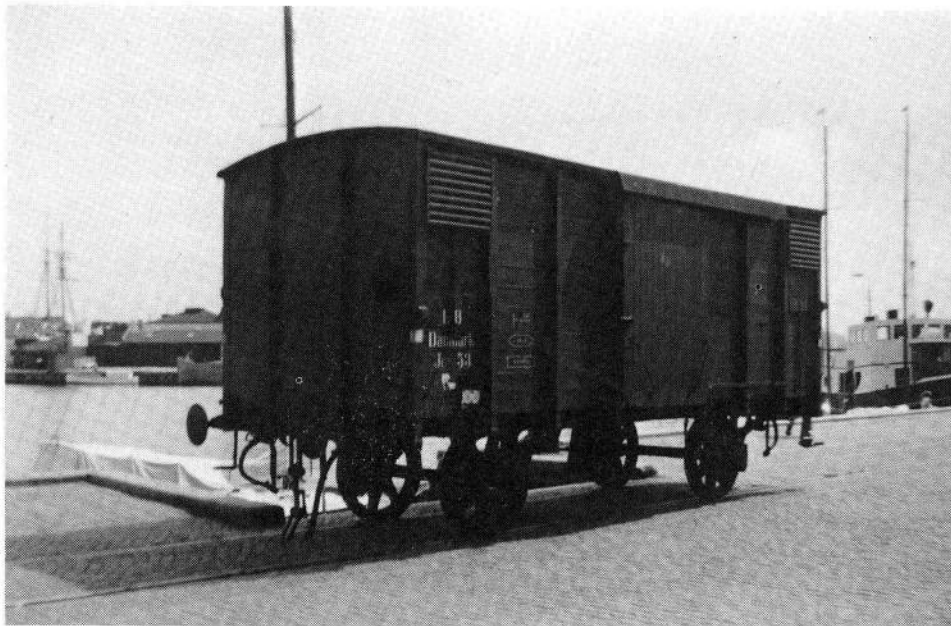
Litteratur:

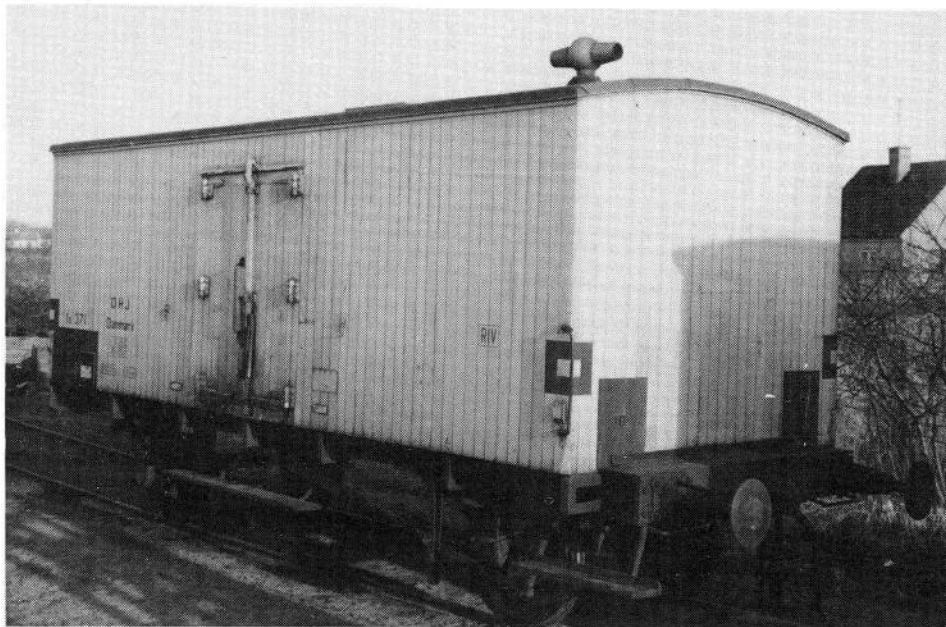
Bruun-Petersen, J., 1976: Jernbanemateriel 2. Ballerup (Kurland).
 Bruun-Petersen, J., 1985: Danske godsvogne. Jernbanemateriel 3. København (pt Bøger).
 Bruun-Petersen, J., 1988: Kalkvogne. Lokomotivet, nr. 20, side 58-65.
 Dansk Handel & Industri. Odense, 1934-36.
 Drejer, A.A., 1937: Andelsslagterierne i Danmark.
 DSB Ordreserie J. 1956.
 Guldvang, S.A.: Noter 1932-36.
 Guldvang, S.A.: Landbrugsradialer (foredragsmanuskript)
 Trap, 4. udgave.
 Aagesen, Aa., 1949: Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark. København (Hagerup).

LB JC 253 af ganske samme type som DSB's IG-vogne, men her brunmalet. Svendborg havn, juli 1960 (Niels Munch Christensen).

Lollandsbanens LA 102 har måske aldrig været hvidmalet, men der var tilsvarende vogne, der havde været det, trods Q-vognsgavldørene. LB 146-150 var magen til. Nakskov, juni 1960 (JB-P).

LJ I 111, ex Q(!) 156, her noget afpillet og omdannet til stykgodsvogn. Maribo, april 1969 (JB-P).

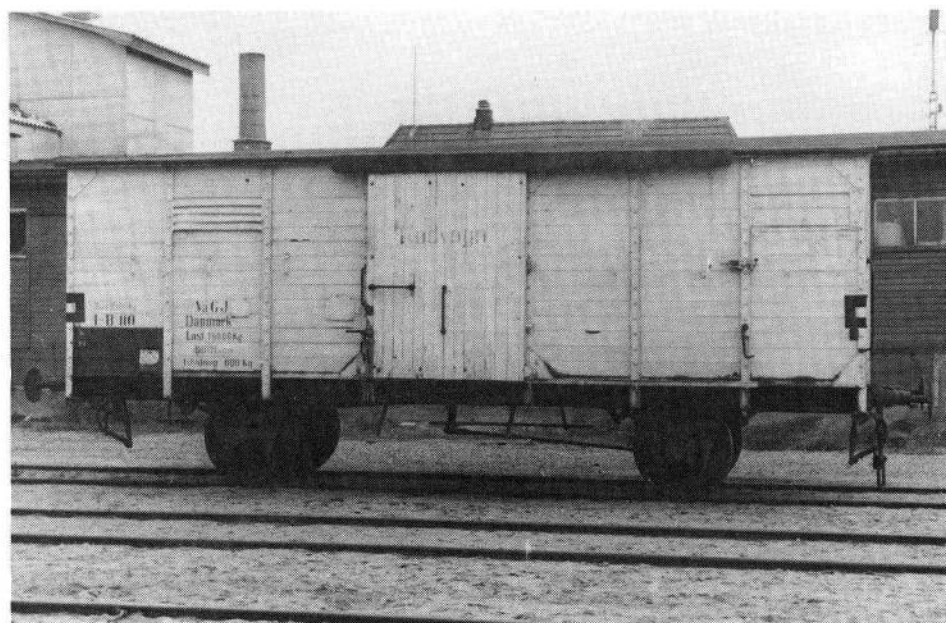




Da de første vogne blev utidssvarende, købte Odsherredsbanen efterhånden alle De Danske Spritfabrikkers gærvogne, formentlig stadig af hensyn til slagteriet i Nykøbing S. Her IB 371 (ex ZB 99701) i Nykøbing S, februar 1964 (Niels Krøyer)

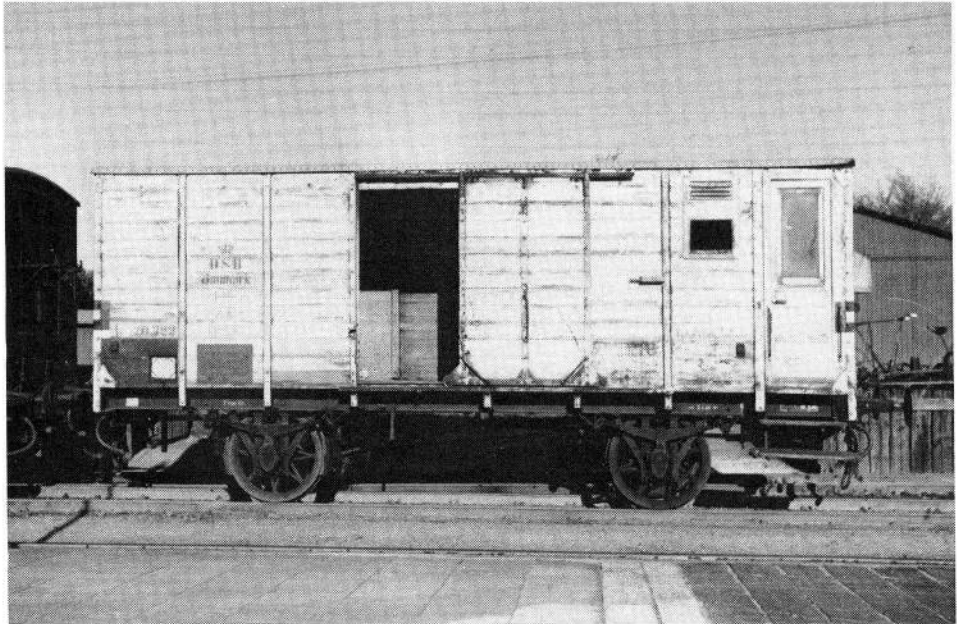


TFJ I 103 var én af banens 3 vogne af samme model som DSB's IVM-vogne. Thisted, juli 1965 (Niels Krøyer).

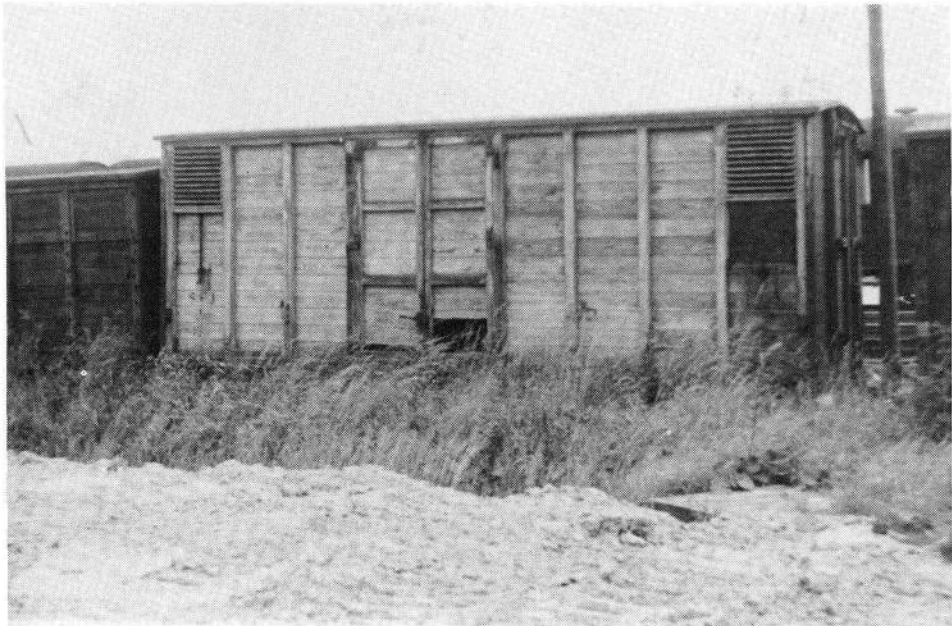


VaGJ IB 110 kørte lige til banens lukning, men var vist kun lidt brugt de sidste år. Til gengæld kunne man så se store DSB-kølevogne i banens tog. Ansager, juli 1964 (JB-P).

DSB IG 20322, ex IKG 20322, ex SFJ JC 219 havde trykluftbremse (G) i de første år ved DSB, men endte som lokal stykgodsvogn i Sønderjylland. På billedet ses, at litra ved overmaling er reduceret til IG, og det kan anes, at hjørnemærker for "trykluftbremse" også ved den hvide malings hjælp er ændret til "trykluftledning". Bremsetøjet er tilsvarende reduceret (noget overdrejet, synes jeg nok; man kunne andre steder nøjes med at fjerne bremsecylinder og luftbeholdere), og teksten på skiltet lyder: "Kun til befordring af stykgods mellem Åbenrå og Røde Kro stationer". Men i sine unge dage var den nok i Esbjerg med fynsk bacon! Rødekro, april 1961 (Hans Gerner Christiansen).

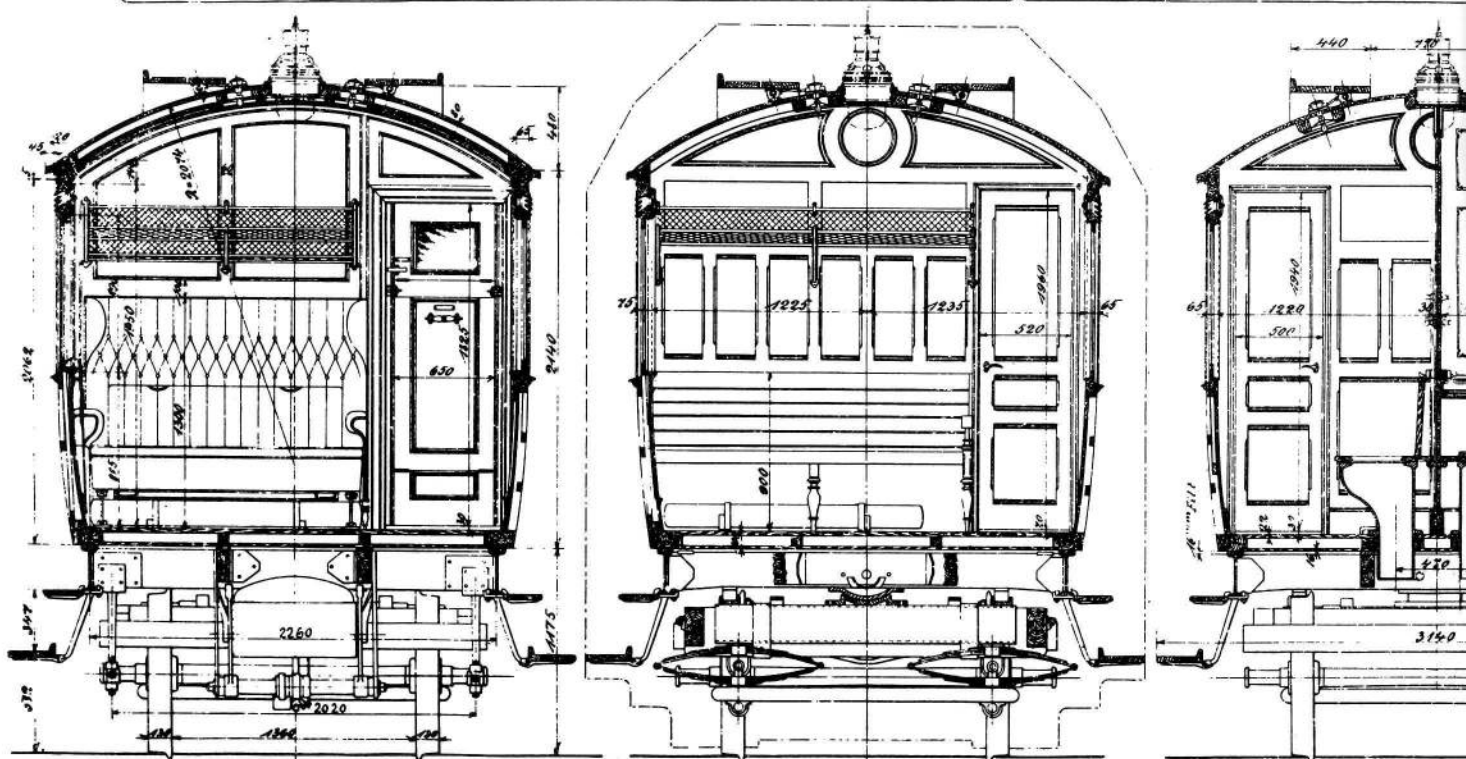
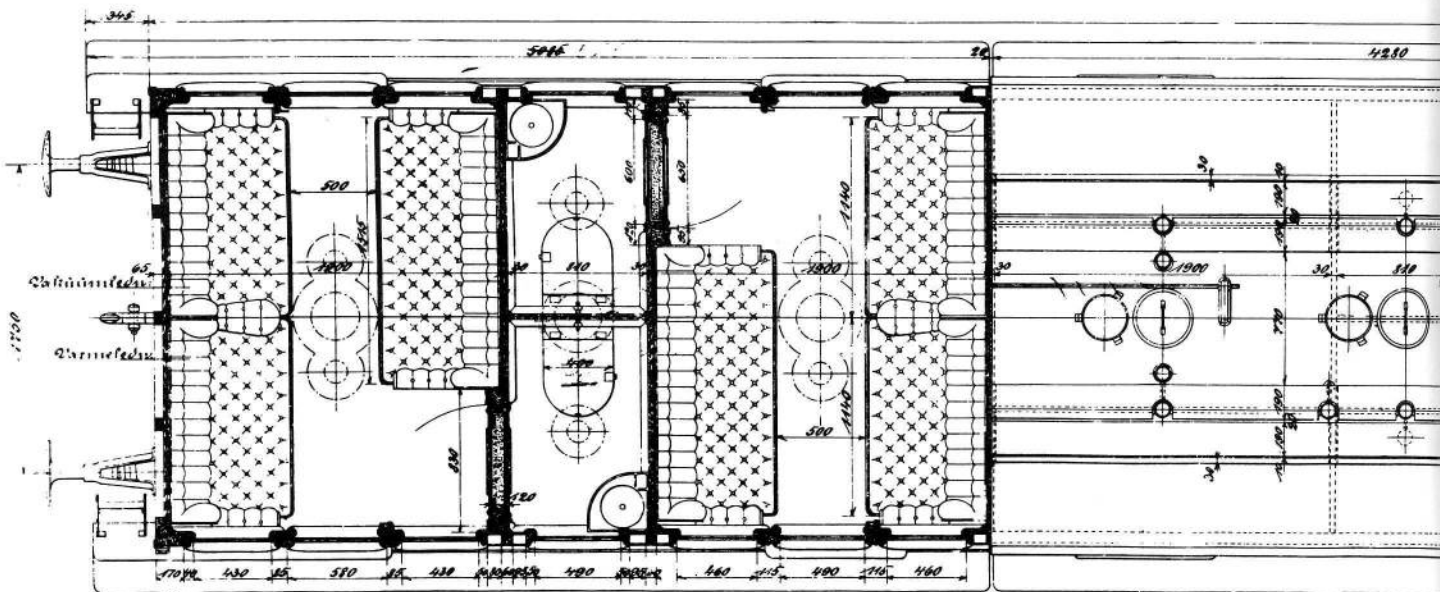
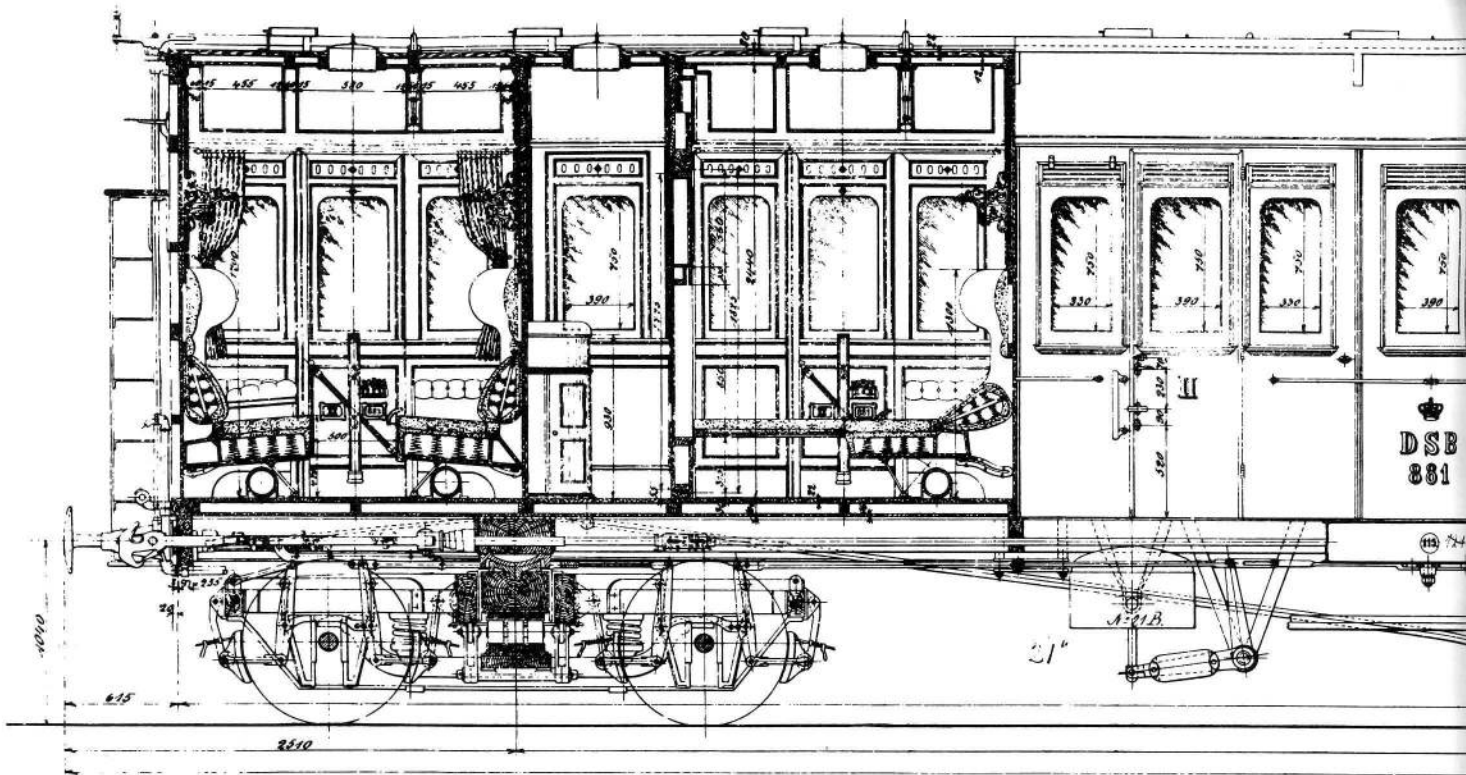


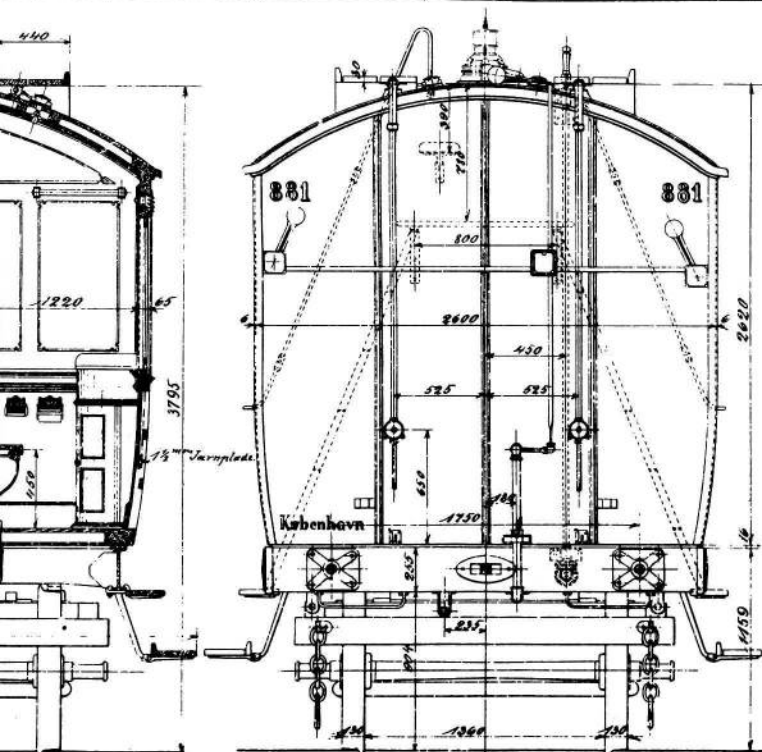
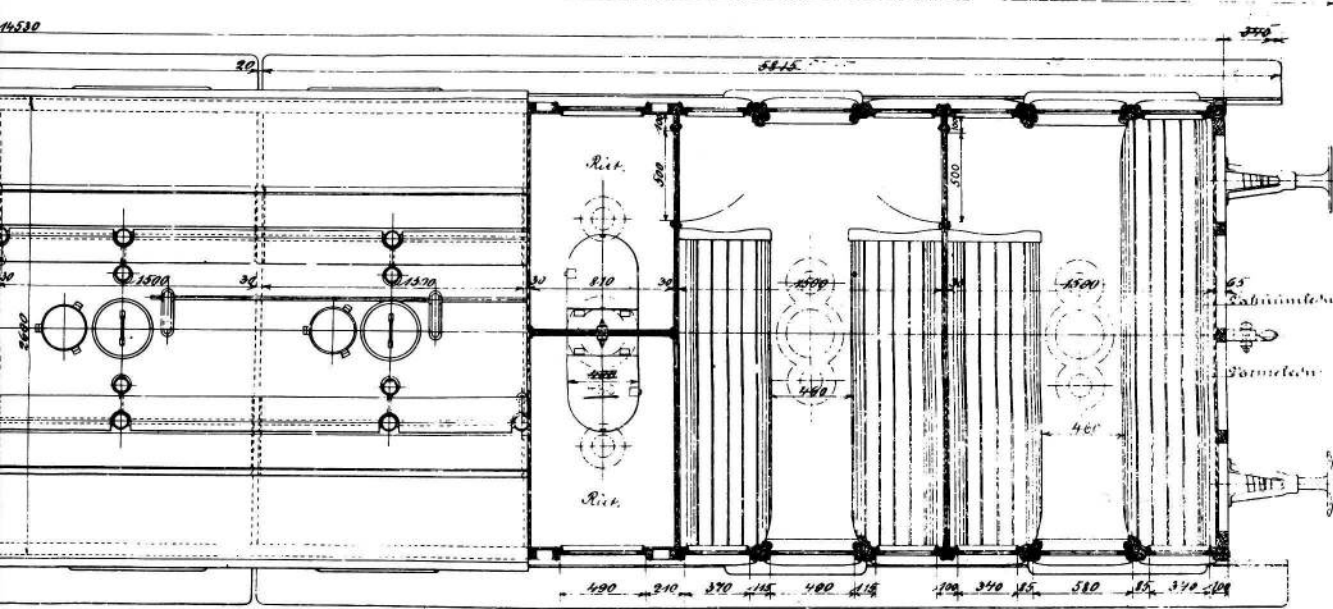
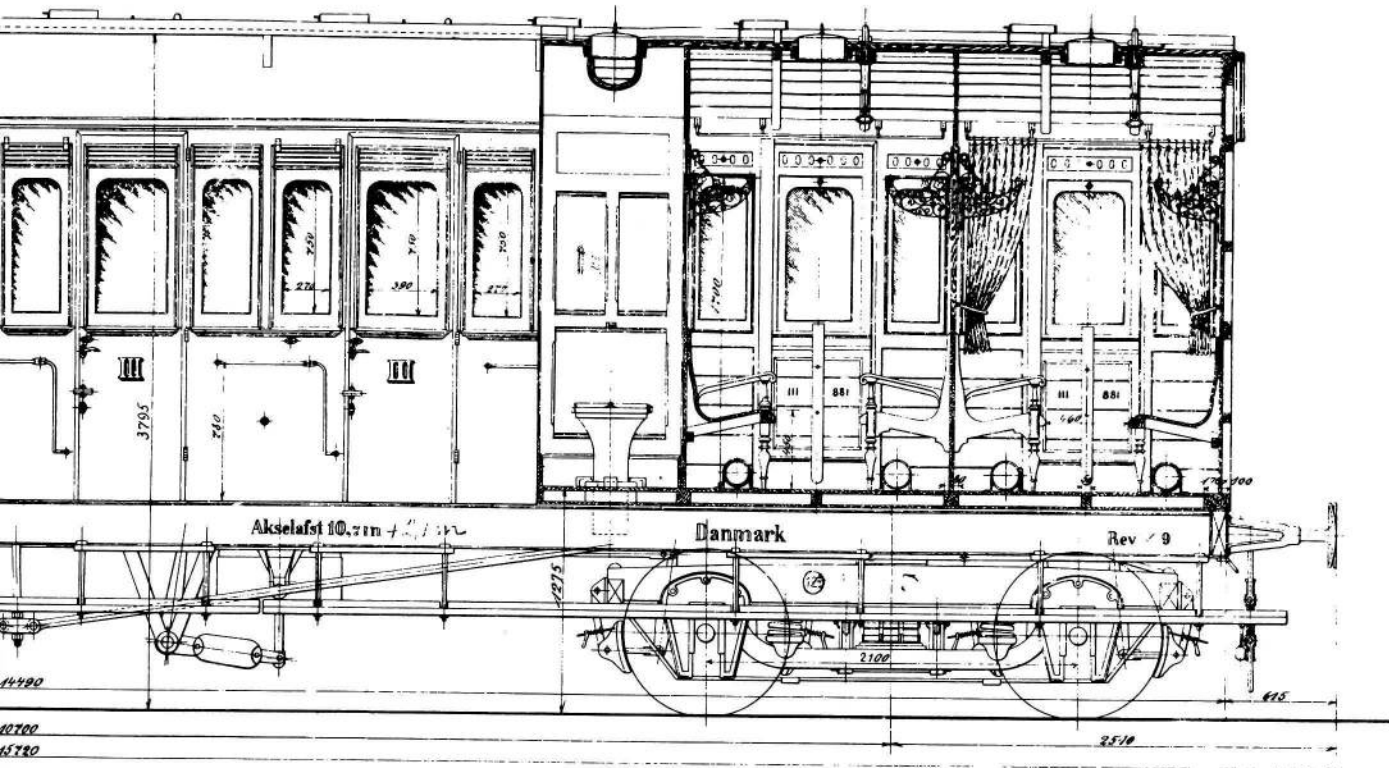
Sydfynske havde nok den mest brogede samling hvidmalede vogne af alle privatbanerne, for de var bygget over en lang periode til mange forskellige formål. SFJ JA 191 har nok kørt bacon i den skikkelse, som vognen har her, men forinden har den haft en fortid: Bygget som hestetransportvogn i 1876 og senere ombygget med dobbelt fløjdør i stedet for den enkelte, hvidmalede og anvendt som smørvogn. Til det brug var de i alt 7 jalousier pr. vognside (en arv fra hestevognen) en fordel. Senere blev antallet af jalousier formindsket. Sønderborg H., juli 1964 (JB-P).



Hvis man ikke havde andet, kunne man altid male nogle Q-vogne hvide. Det var der mange privatbaner, der gjorde, og VLTJ må have stillet blandt andet denne til rådighed for slagteriet i Lemvig. Hvad ellers? Netop på Lemvigbanen er det også tænkeligt, at vognen har været brugt til transport af fisk. Privatbanernes hvidmalede Q-vogne blev som regel ikke ændret eller ombygget (bortset fra Aalborgbanernes), men DSB forsynede altid hvidmalede Q-vogne med jalousier i hjørnerne.







1/20 sandforskelse.

Danske Statsbaner. Maskinafdelingen.

Turck-Personvogn II og III Kl. med Kloset

Ltr: 306.

Do: 884-885.

21 Pladser II Klasse.

35 do: III do:

Nyt Litra Cs. Nr 878-85.

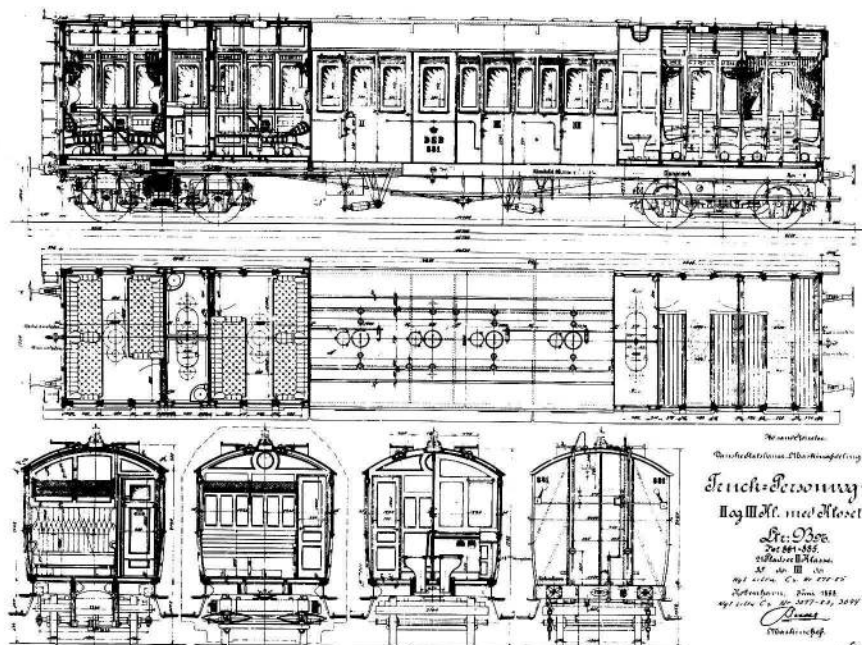
København, Juni 1898.

Nyt Litra Cs. Nr 3077-83, 3094

P. Bang

Maskinchef.

1/20
forskelle



BN-vognen:

II og III kl. bogiekupevogne litra BN blev indført i 1897 til supplerung af de foregående års anskaffelser af I og II kl. bogiekupevogne litra AA og III kl. bogiekupevogne litra CK, begge fra 1894. På det tidspunkt var gennemgangsvogne endnu på forsøgsstadiet, og alle tog blev oprangeret af kupevogne. Bogievognene skulle fortrinsvis anvendes i de hurtigste tog, og var udmærket egnet hertil: I modsætning til de tunge gennemgangsvogne var de ret lette, og det passede godt til de ret beskedne hurtigtogslokomotiver litra K, nr. 857-885, der blev anskaffet i samme periode.

Frem til 1913 blev der anskaffet 29 BN-vogne, hver med

21 pladser på II kl. og 35 pladser på III kl. Størstedelen af vognene kørte i Jylland-Fyn, og sæderne på II kl. var her indrettet, således at de ved natrejser kunne trækkes ud og bruges som liggepladser. Ved pladsen over for toiledøren klarede man sig ved at klappe en madras med støtteben, indbygget i toiledøren, ned, således at der også der blev en soveplads. Til gengæld kunne døren så ikke åbnes

Før overgangen til fællesklassesystemet blev alle BN-vognene omlitreret til CS i 1933, og herefter blev de mest anvendt i forbindelse med højtiderne. I forbindelse med bygning af CL-vognene fra 1943 indgik bogiekupevognene i et puslespil, der

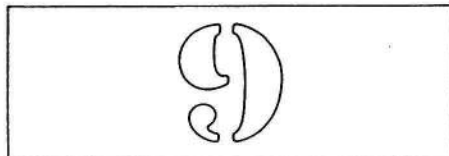
betød, at de måtte afgive deres 2,1 m bogier til de CP-vogne, der blev ombygget fra ældre siddegangsvogne parallelt med bygningen af CL-vogne. CS-vognkasserne blev ophugget mellem 1943 og 1952.

Der blev dog én tilovers, som henstod med intakt vacuumbremse i Nyborg og vist blev anvendt som overnatningsværelser. Jernbanemuseet fik øje på den, og den skulle nu være under restaurering, så den senere kan udstilles på Jernbanemuseet i Odense. Om alt går vel, bliver der således bevaret en typisk repræsentant for en vogntype, der prægede mange tog i næsten 50 år.

JB-P

VILLAVEJEN

AF POVL WIND SKADHAUGE



Type og tid

VILLAVEJEN 9 er på samme måde som VILLAVEJEN 3 en "rigtig" villa med kælder, stueetage og tagetage. Og ikke nok med det. VILLAVEJEN 9 er i virkeligheden en nyere bearbejdelse af samme type og med praktisk taget samme volumen. Den tjener som eksempel på, hvorledes ældre hustyper kan overleve i ny iklædning.

Vinduer og udvendige døre har ændret udformning, og der er sket forskellige rokeringer. Vigtigst er, at der nu er installeret vandkloset og bad (omend toilet mangler i stueetagen; "gæstetoiletet" var endnu ikke opfundet). Noget andet iøjnefaldende er, at skorstenen, langs hvilken et muret aftræksrør er ført op, nu kun er trukket på den ene led og kun så meget, at den netop kan gå gennem rygningen. Det betyder, at inddækning med bly og zink stadig er overflødig.

I denne form kan typen høre hjemme fra en gang i 1930'erne til begyndelsen af 1950'erne.

Den viste terrænhævning ved indgangstrappens nederste trin kan ikke altid udføres, og den er måske heller ikke anbefalelsesværdig. Formålet med den har snarest været at undgå et ekstra trin i trappen - et trin, som ville springe frem for gavflugten. Men et trinfremspring må faktisk være at foretrække. Der ved undgås nemlig sokkel-højdespringet og det klemte kældervindue.

Hegnsmuren er heller ikke obligatorisk. Det kommer an på naboskabet, om der er brug for den. Og den er i vejen, hvis der senere kommer en garage i denne side af grunden, hvor den ligger bedst for indgangen.

Beliggenhed

Som beliggenhedsskitserne viser, kan placering ske på alle sider af vej, idet ingen af gavlene i denne nyere udgave af

hustypen er specielt beregnet på at være "fin". Og det er i alle tilfælde en af gavlene, der skal vende mod vej. Som bemærket på tegningen er det dog i nogle tilfælde nødvendigt at spejlvende indgangstrappe-arrangementet.

Materialer og farver

Sokkel. Grå cementpuds, evt. sorttjæret.

Udvendige trapper. Trin og repos i grå cementpuds. Mur under opgående trappe svarende til ydervægge og på sokkel som ved ydervægge. Hvidmalet gelænder af sammensvejsede stålrør. Se bemærkning på tegning om udførelse i tilfælde af, at hegnsmur udelades.

Ydervægge. Rød blank mur, i sjældnere tilfælde gul blank mur. Sålbanke i beton eller evt. af skifer eller klinker. Ingen sålbænke under kældervinduer, men betonafdækning uden frem-spring.

Tagkanter. Udhæng med synlige spær og lister mellem lægter. Rigtige gavludhængsspær enten hvilende på åse som vist eller hængende i lægteenderne. Vindskeder skåret op under tagsten som vist eller ført op forbi tagsten og forsynet med topliste (dækbræt). Træværket hyppigst hvidmalet. Det samme gælder tagrender og -nedløb af zink.

Tag. Overvejende røde vingeformede falsteglisten med rygningsten af halvrundt tværsnit. I færre tilfælde blådæmpede sten, i sjældne tilfælde blå- eller grønglaserede tagsten (liebhaber).

Skorstenspipe. Dimensionen bestemt af, at vaskerumsaftræk er ført med op. Dettets sideåbninger forsynes med gitter for at forhindre indtrængen af småfugle. Murværk som ydervægge. Betonafdækning, i hvilken der kun er hul for røgskorstenen, hvorimod der er lukket over aftræksrøret. Vinduer. Hyppigst hvidmalede. Udvendige døre. Hvide karme. Grå, blågrå eller grønne døre.

Evt. hegnsmur. Murværk som bygningens facader. Afdækning med tagtegl af samme slags som anvendt på bygningen eller betonafdækning med fremspring til begge sider. Dør i hegnsmur udført med fyldinger i ramme. Øverste fylding erstattet med

tremmeværk (så man ikke uforvarende lukker døren op i hovedet på nogen, som kommer samtidig fra modsat side).

Omgivelser. Terrasse belagt med betonfliser og med betontrappe ned til normalt terrænniveau. Skråninger anlagt som "stenhøj".

Indgangsstier belagt med betonfliser. Lille gruset gårdsplads bag hegnsmur, måske med halvtag til cykler op ad muren. Væsentlig mindre køkkenhave end tidligere almindeligt, fx den bageste trediedel af grunden. Resten pryd- og opholdshave.

Andre muligheder

Trækruder i vinduer kan udelades.

Vinduer kan på nyere eksemplarer af hustypen ændres til vippevinduer (kældervinduer tophængte). Alle vinduer udføres da i størrelse som de torammers, og det er nødvendigt at tilføje et vindue i spisestuens hidtil lukkede ydervæg.

Der kan udføres altan (af beton) ved de to soverum på 1. sal, med glassdøre i stedet for vinduer. Hvidmalet gelænder med tætsiddende lodrette balustre.

Gelænder ved indgangstrapper kan ligeledes udføres med tætsiddende lodrette balustre, som vist på en del af gelænderet ved VILLAVEJEN 8.

Terrassen kan erstattes af en åben træveranda eller af en trappe direkte til terræn.

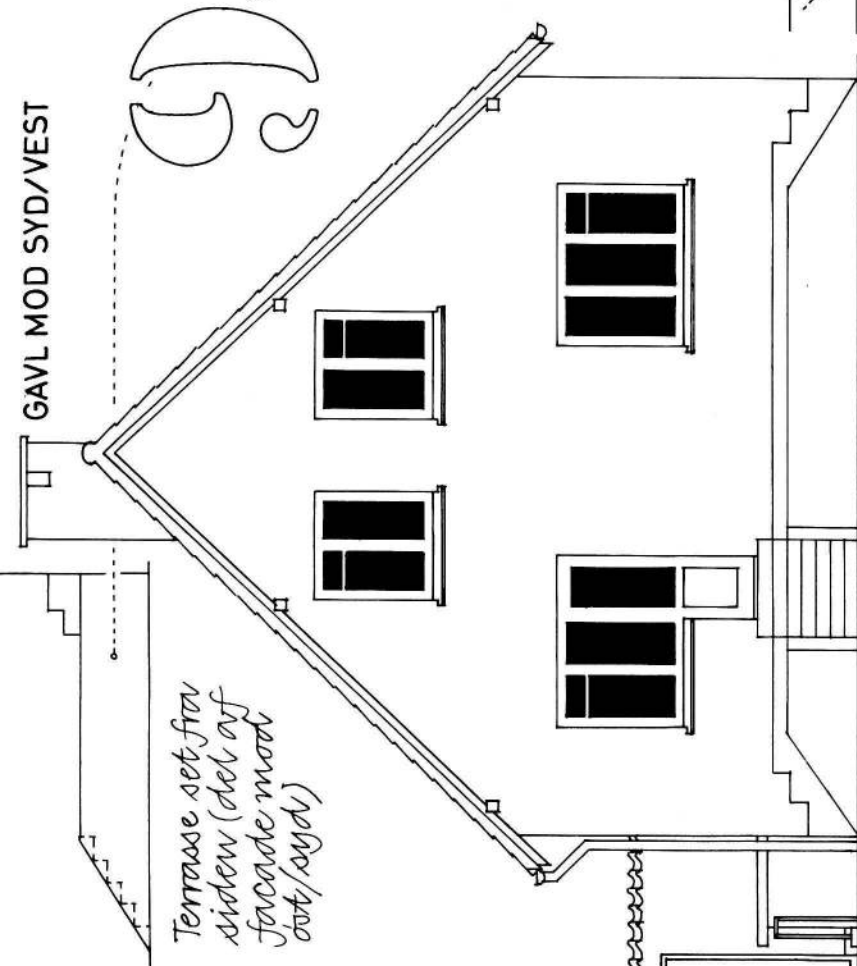


VILLAVEJEN 10 omfatter både et beboelseshus og et eksempel på en garage i enkel byggemåde. Garagen har ikke speciel tilknytning til det aktuelle beboelseshus, og de to bygninger omtales derfor hver for sig.

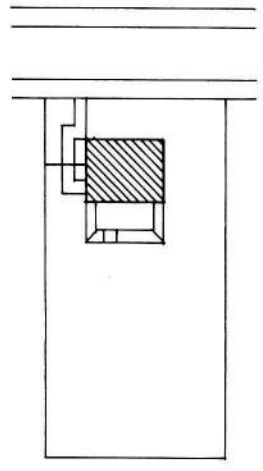
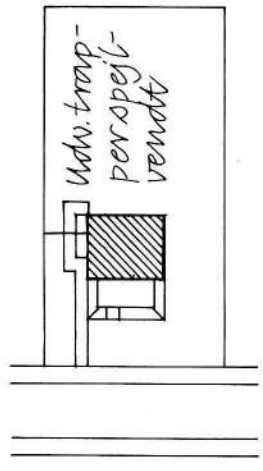
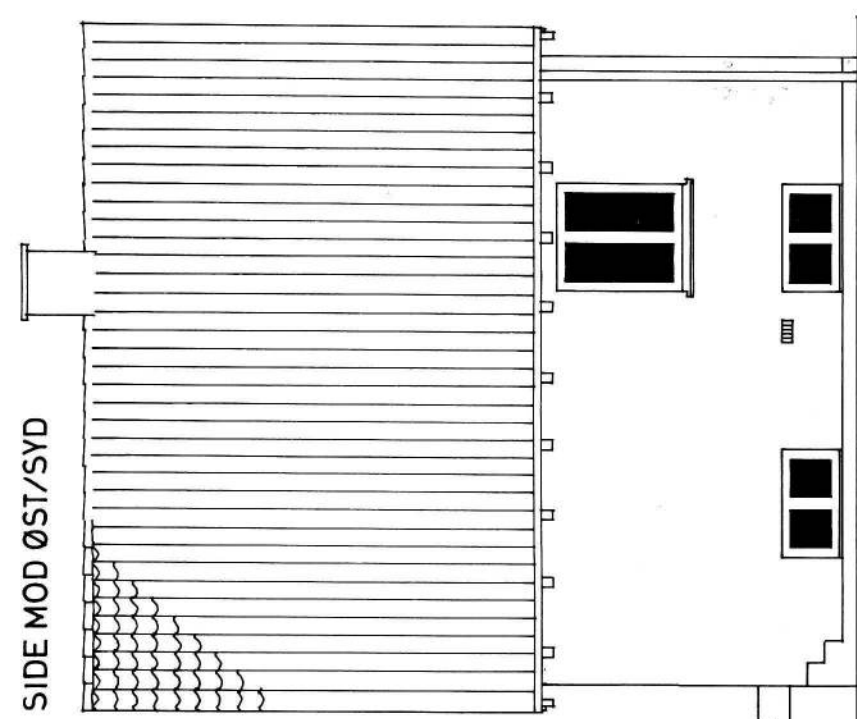
Beboelseshuset, type og tid

VILLAVEJEN 10 er fra samme periode som VILLAVEJEN 9. Stil og princip genfindes også i høj grad. Men der er tydelige forskelle. Planudformningen er væsentlig anderledes, og taget er

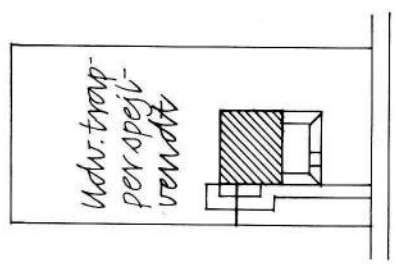
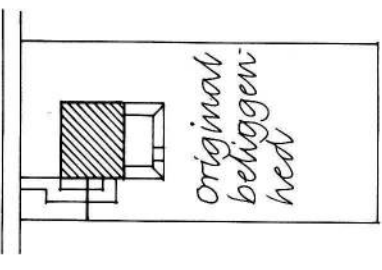
GAVL MOD SYD/VEST



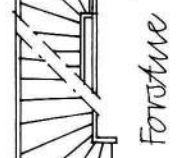
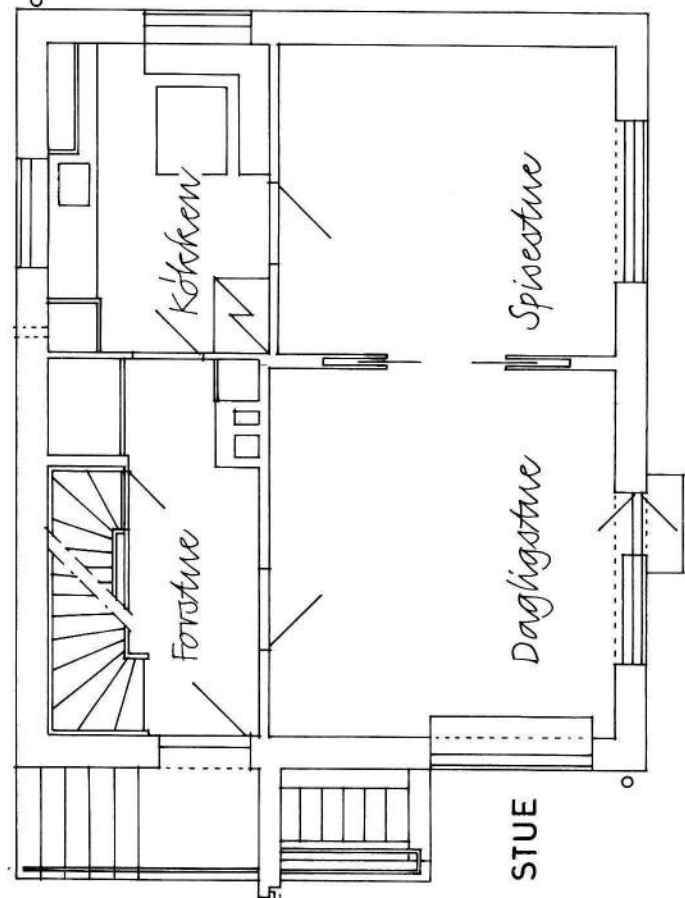
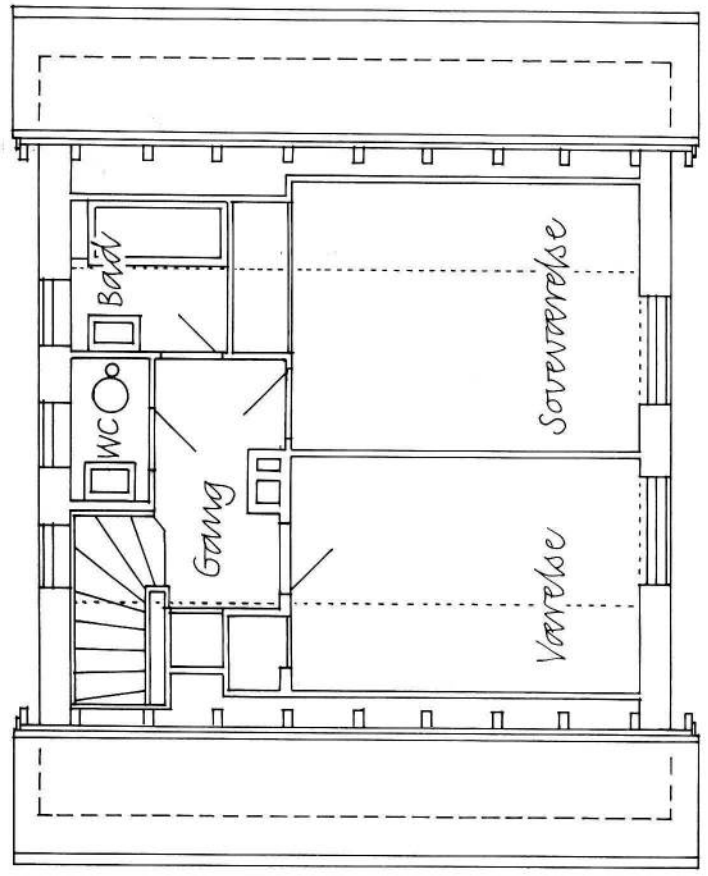
SIDE MOD ØST/SYD



HUS RET- VENDT I ALLE 4 TILFÆLDE



1. SAL



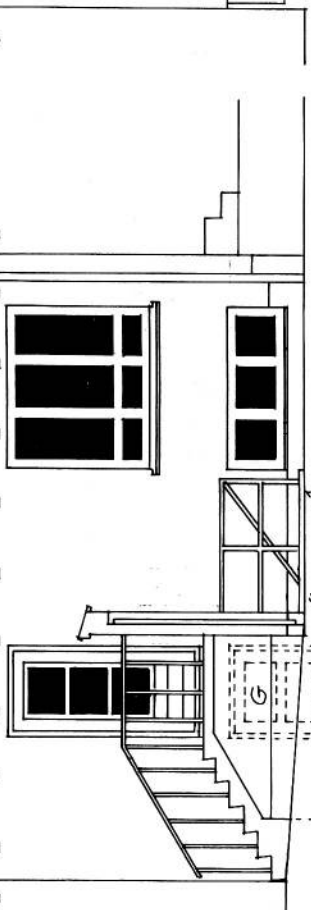
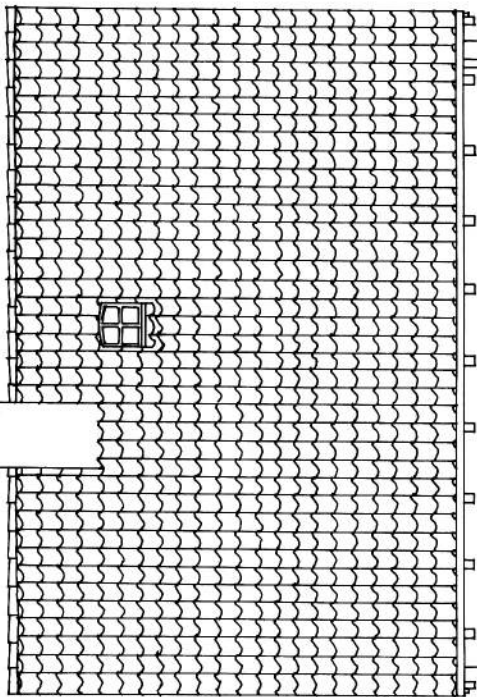
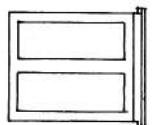
Køkken

Spisestue

Dagligstue

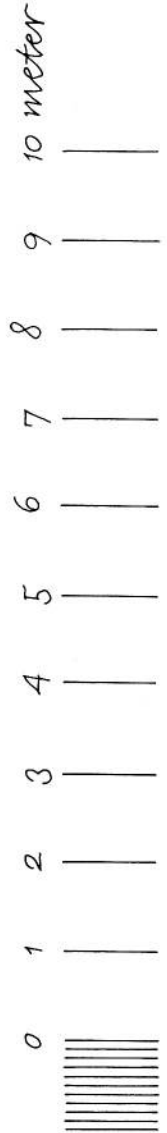
STUE

Hvis mod nord, erstattes 3-rammer vinduet med dette



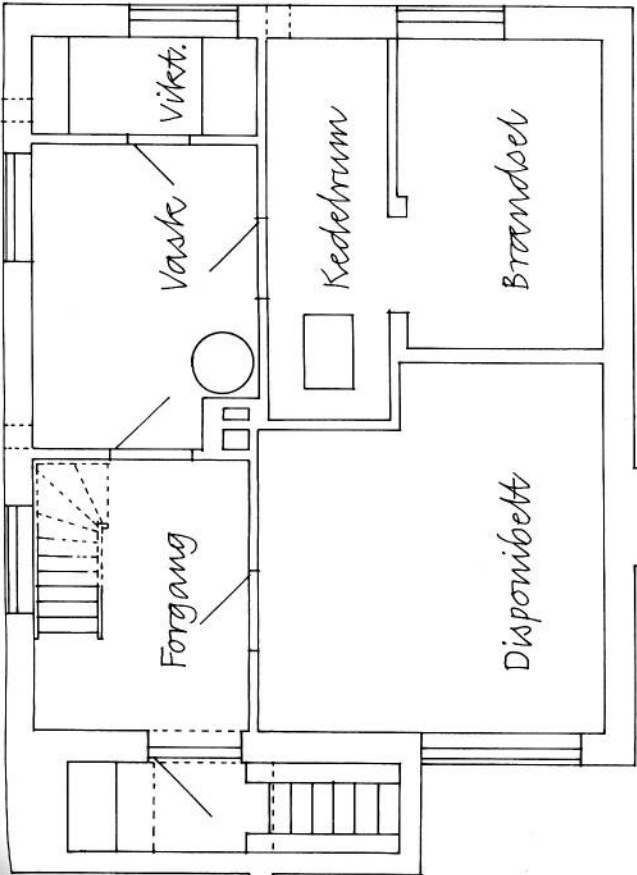
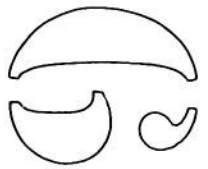
G = glas ovenst i udv. klededør

SNIT SET MOD SYD/VEST



Repro - kontrol: når denne linie er 100 mm lang, er tegningen i mål 1:87

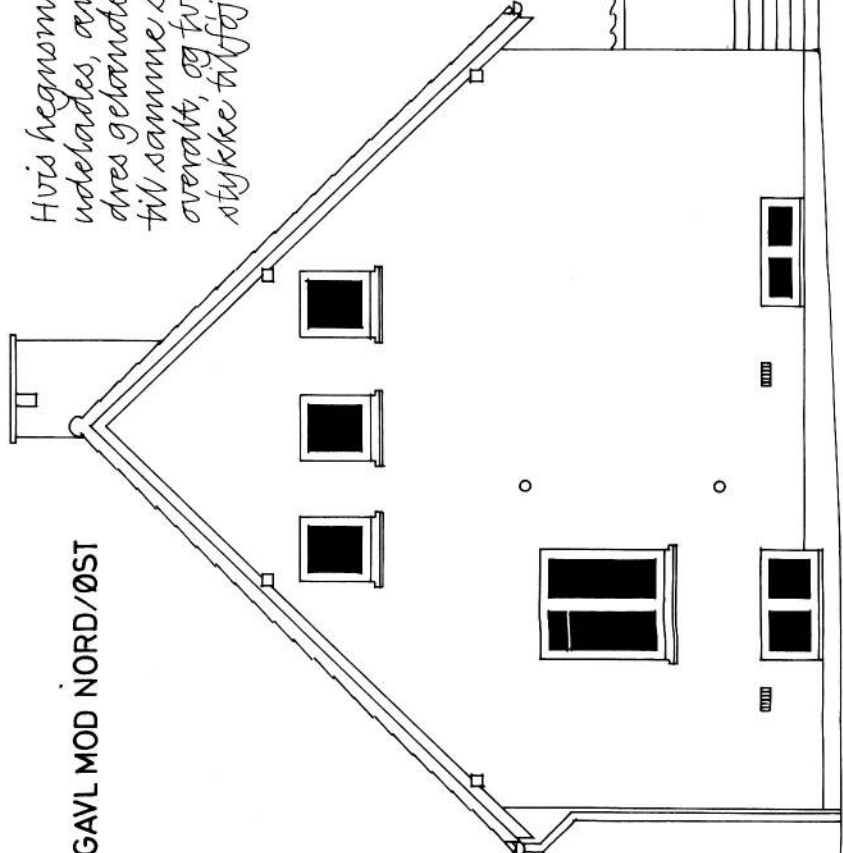
Hegnsmur tilshettes evt. nabo-udhus i stækl. Muren kan gøres lavere, dvs. uden overdækning af dør. Den kan også udelades helt.



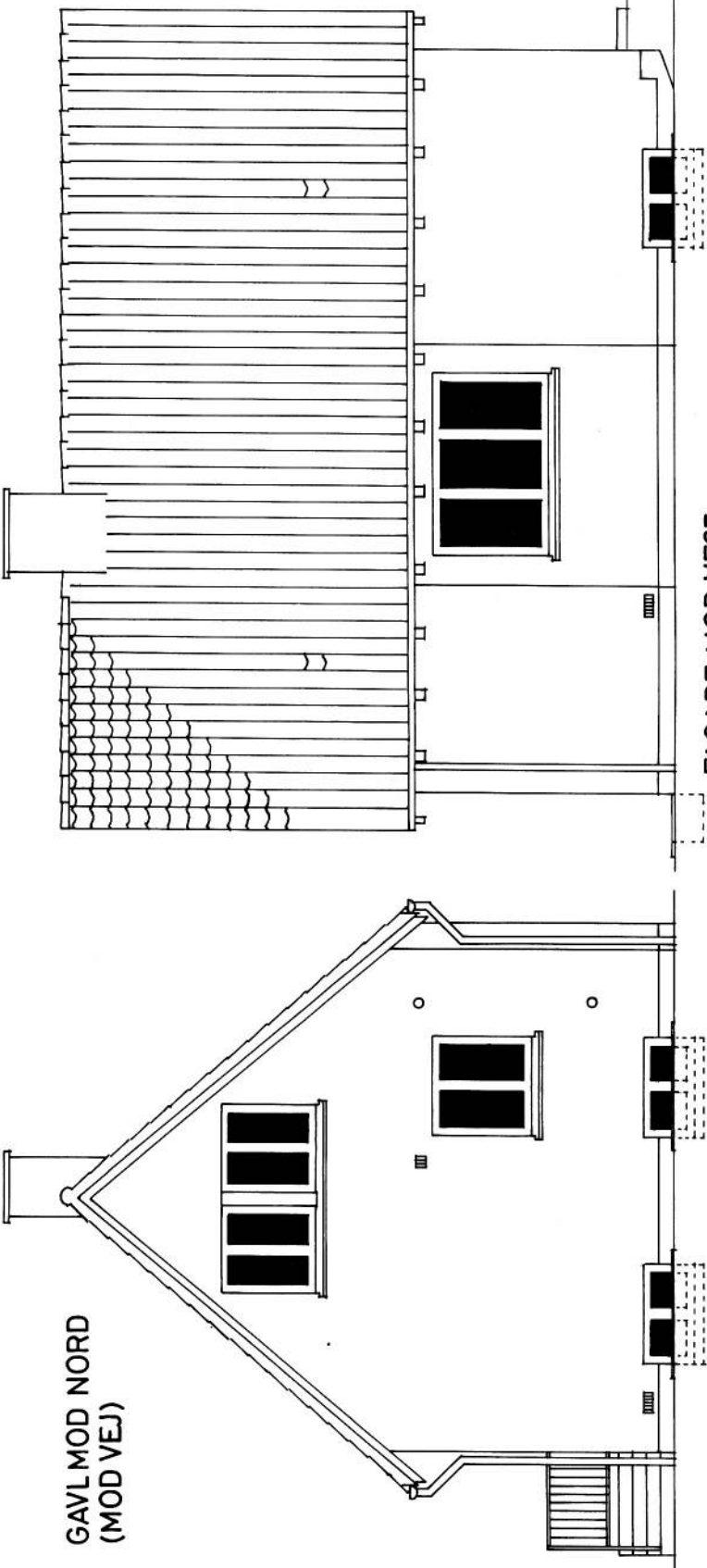
PLAN AF KÆLDER

Hvis hegnsmur udelades, anvendes gelænder til samme stik overalt, og tværstykke tilføjes

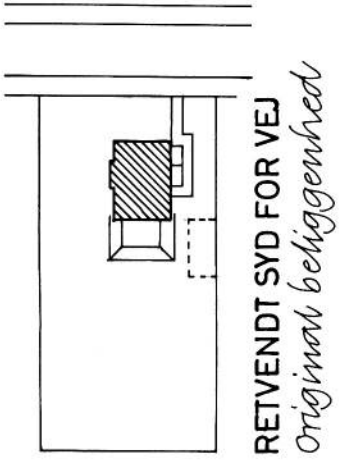
GAVL MOD NORD/ØST



GAVL MOD NORD
(MOD VEJ)

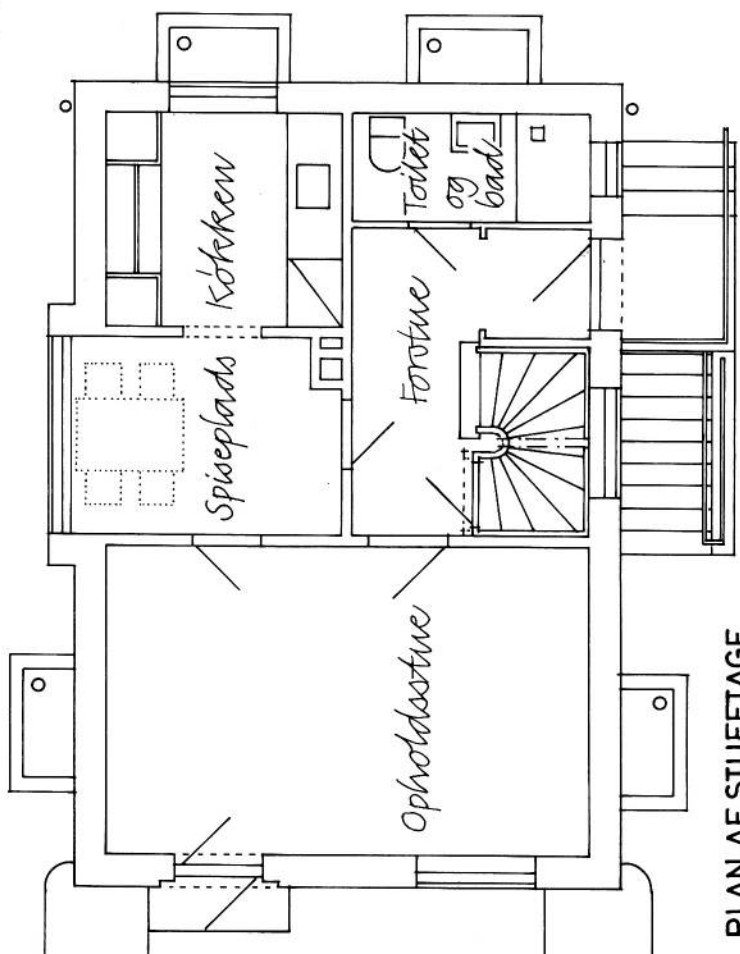


100

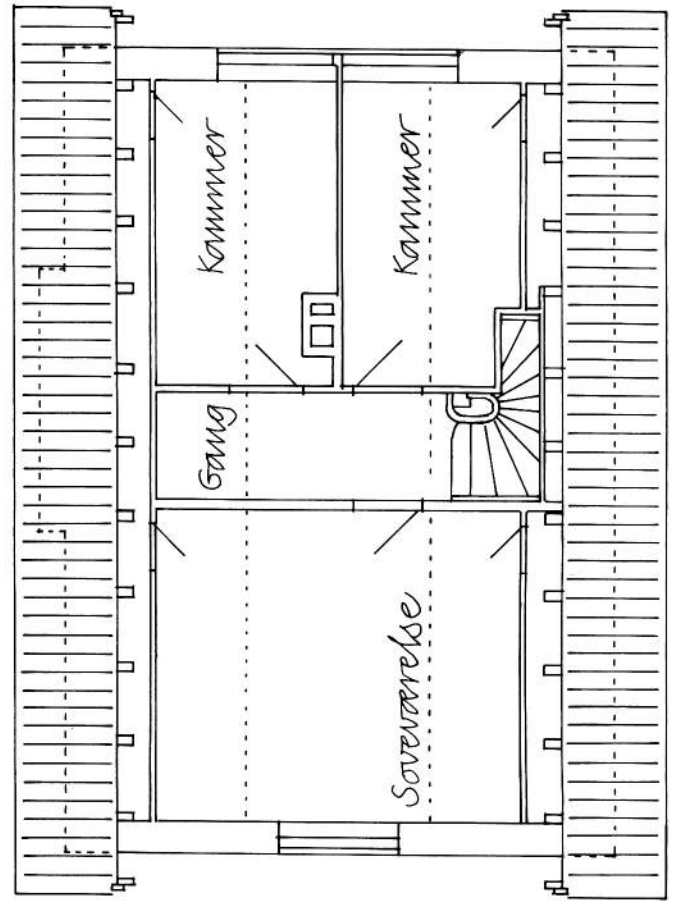


RETIVENDT SYD FOR VEJ
Original bebiggenhed

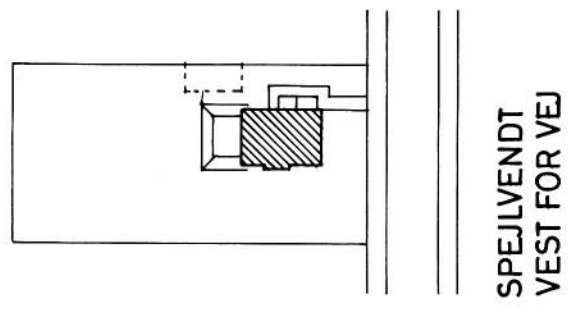
FACADE MOD VEST



PLAN AF STUEETAGE



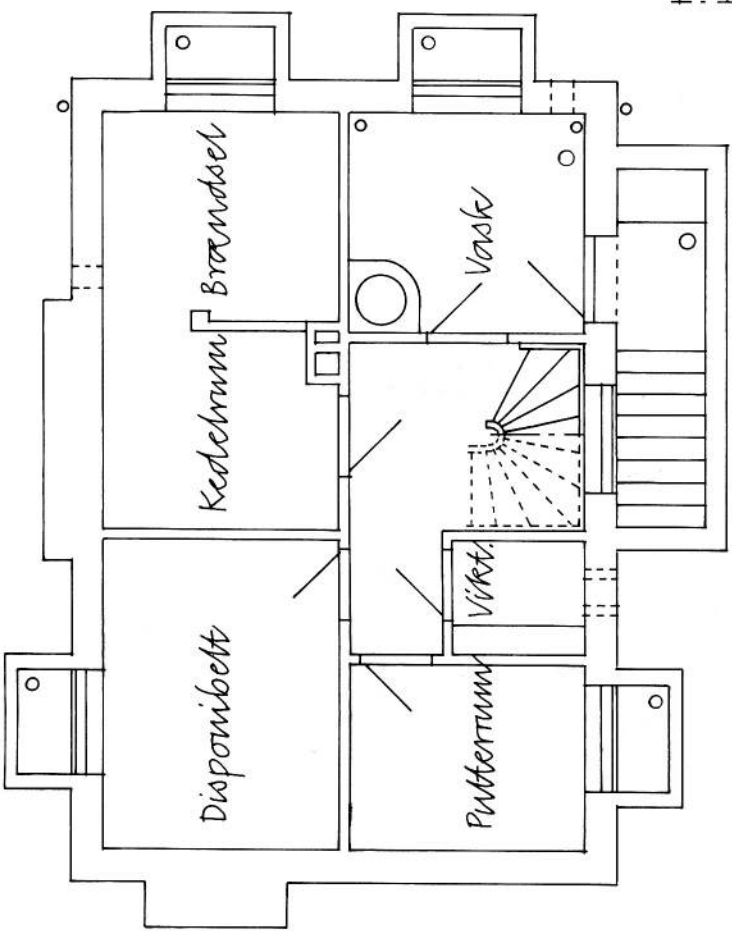
PLAN AF 1. SAL (TAGE) (TAGE)



SPEJLVENDT
VEST FOR VEJ



N

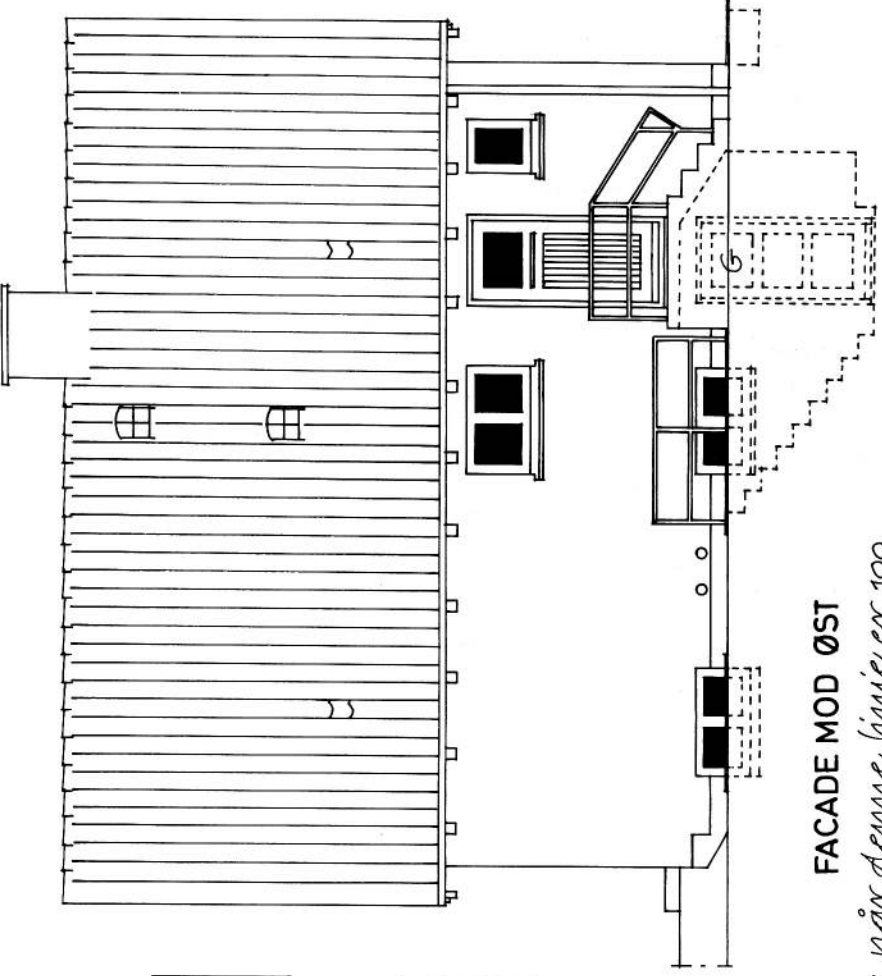


PLAN AF KÆLDERETAGE

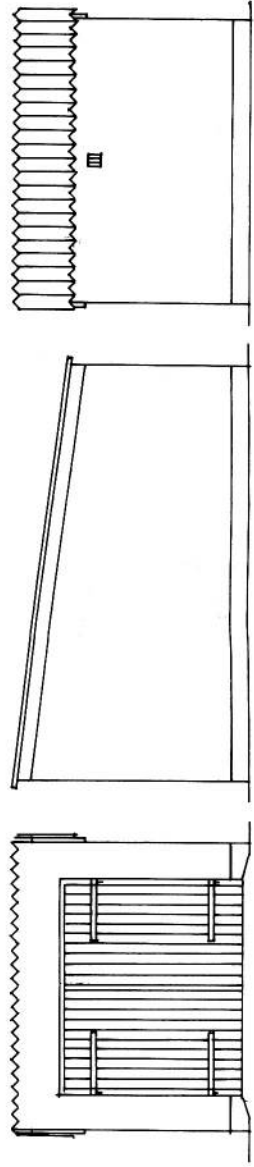
FACADE MOD ØST

Repro-kontrol: når denne linie er 100 mm lang, er tegningen i målt 1:87

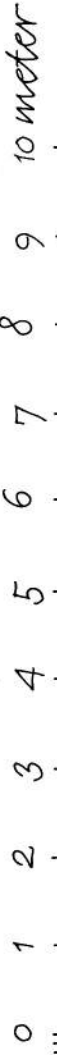
G = glasrude



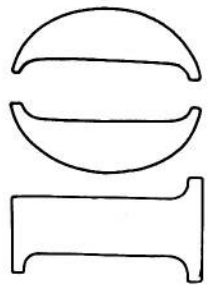
TVÆRSNIT



EKSEMPEL PÅ LILLE MURET GARAGE med tag af bølgeplader
Lignende garage kan være udført i træ, evt. lidt mindre



GAVL MOD SYD



lagt på langs, således at huset ikke bliver så højt. Hertil medvirker, at kælderen er gravet dybere - så dyb, at det har været nødvendigt at udføre lyskasser ved kældervinduerne.

Typen er født til centralvarme. Til skorstenen er også sluttet en gruekedel. Der er ført et muret aftræksrør op langs skorstenen, som ikke er trukket, hverken på tværs eller på langs. Der er simpelt hen i selve planudformningen taget hensyn til, at skorstenen kan udmunde således, at inddækning med bly og zink kan undgås.

Beboelseshuset, beliggenhed

Bemærk nordretningen, som er drejet 90° i forhold til de fleste tegninger i serien. De to beliggenhedsskitser viser de afgjort bedste placeringer, syd og vest for vej. Hustypen kan evt. også benyttes nord og øst for vej, men man må da trække bygningen noget mere tilbage på grunden og placere terrassen mod vej samtidig med, at indgangstrapperne vendes. Og når det gøres, må vindue til trapperum i kælder ændres eller bortfalde.

Endvidere kan det ikke undgås, at udvendig kældertrappe kommer til at springe frem for gavl. Og endelig er det nødvendigt at lægge en rist over pulterromsvinduets lyskasse eller sætte gelænder omkring den.

Materialer og farver

Det meste af, hvad der er anført for VILLAVEJEN 9, gælder også her. Det tilføjes, at de udvendige trappegelændere også kan være udført med tætsiddende lodrette balustre.

Andre muligheder

Vinduer til beboelsesrum kan være udført med tværsprosse. Da også tværsprosse i havedør.

Terrassedøren kan være tofløjet.

Tagkanter og gavle kan udføres som ved VILLAVEJEN 11.

Huset kan være løftet så meget, at lyskasser ved kældervinduer undgås. Der bliver da flere trin i trappe til hoveddør og færre i udvendig kældertrappe.

Alternativt kan huset trykkes så meget i jord, at kældervinduer gemmes helt i lyskasser. I

så fald ligger stueetagen kun to trin over terræn, og terrassen bortfalder.

Endelig kan vinduerne ved en speciel, udefra skjult udformning af overdækningen løftes op over terræn, uden at huset som helhed hæves. Det er også en måde at spare lyskasser på, men huset bliver ikke kønnere af det.

Garagen

Den viste garage er et eksempel på, hvorledes en lille garage kunne være udført i perioden ca. 1945-1960. Der blev dog ikke udført særlig mange garager i det tidsrum. Som alternativ - og dermed også anvendeligt 1930-40 - kan taget være af bestrøet asfaltpap på brædder, med synlige åse (her er de skjult af et dækbræt). Og ydervæggene kan evt. være af bræddebeklædning på træskelet. En lidt anden udførelse af en garage i samme størrelse kan have sideværts fald (væk fra skel) på taget, "gemt" bag en vandret afsluttet murkam over porten, afdækket med tagtegl eller beton.

Forlaget

HOLSUND

På sporet af 1990

Nu med 56 sider !

Den 1. december udkommer årbogen "På sporet af 1990" fra forlaget HOLSUND. Bogen er i den vanlige stil en bredt orienteret kavalkade over de danske jernbaner i perioden oktober 1989 til september 1990.

Banerne er blevet et dagligt indslag i debatten som led i en nyvurdering af landets trafikudbud i de kommende år. Miljø og transport diskuteres som aldrig før. Såvel dette som andre større og mindre begivenheder landet over, tages til behandling gennem talrige billeder, underbygget af en informativ tekst, tegninger og statistikker.

Også i år indledes bogen med en "kronik" om banerne, og tre kendte mennesker giver deres besyv med om udvalgte emner. Således skriver trafikminister Knud Østergaard om regeringens udviklingsplan for trafik og miljø. Andre indlæg er af Scandias eksportchef Keld Hvid og overborgmester Jens Kramer Mikkelsen, København.

"På sporet af 1990" fra forlaget HOLSUND er nu på 56 sider med mere end 125 illustrationer. Bogen er for alle med interesse for kollektiv trafik og trafikpolitik.

På sporet af 1990 - årbog om danske jernbaner. Af Jan Forsslund og Mogens Duus
56 sider, farveomslag, 17*25 cm, indbundet, ca. 125 ill., pris kr. 107,- inkl. forsendelse.
Fås i boghandelen eller direkte fra forlaget.

Succes'en "På sporet af 80'erne - tiårskavalkade om danske jernbaner", blev revet væk på 14 dage. Bogen er nu fremstillet i 2. oplag, og kan således atter fås til kr. 135,- inkl. forsendelse.

Forlaget Holsund, Burholt 20, 9560 Hadsund. Telefonbestilling: 42 42 04 52 eller 98 57 26 34

IDEER DERUDE FRA

HORNSLET

NÆRBANENS VENDESTATION

En af mine unge læsere telefonerer jævnligt til mig for at få gode råd og vejledning til at bygge en model af Aalborg station i HO til at opstille i hans værelse. I den senere tid er projektet dog blevet afløst af Thisted station.

Det er dog fortsat en god mundfuld både at eftergøre i de mange detaljer, og måske især at få værelsets muligheder til at harmonere med ønsket, selv ved en eventuel formindskelse til spor N!

En meget mere overkommelig, men dog oplevelsesgivende model har jeg fundet i en naboby til min nuværende bopæl, nemlig Hornslet station, der lige fra starten af ØJJ's tilkomne gaffelgren Århus-Ryomgård har været en god, stor landstation; men det, der i vore dage gør den særligt spændende og attraktiv, er dens status som endestation for Nærbanen. Af hensyn til redaktøren og andre oversøiske skal kompletteres med: Århus Nærbane!

Den 12/3 1873 blev der i Hornslet på "Den gamle Kro", der dengang var ganske ny, afholdt møde i jernbanesagen, idet man der på enen var meget misundelig på Midtdjursland, der allerede var igang med at etablere jernbaneforbindelse til Randers, idet koncessionen var under udfærdigelse.

Nævnte møde resulterede i, at sogneforstander, baron Chr. Rosenkrantz blev valgt som delegeret og dermed gjorde et stort stykke arbejde i sagen. Samtidig gik Århus Handelsstandsforening, der havde interesser i skibsfarten på Kaløvig, ind for Hornsletbanen, som den kaldtes i daglig tale. Efter mange trakasserier lykkedes det i 1874 at få gang i aktietegningen.

Den oprindelige plan gik ud på en rute fra Østbanegården via Risskov, udenom det sumpede område ved Egåen, Hjortshøj, Hesselballe, Krajbjerg, Hornslet, Rosenholm, Mørke med tilslutning i Ryomgård til Randers-Grenå banen. Men som nævnt under Skødstrup i nr. 1 i denne årgang af SIGNALPOSTEN fik amtsrådsmedlem, gårdejer J. Black, Løgtengård, banen drejet om ad Løgten. Der var tale om, at Hornslet station skulle have ligget i Tendrup (sydligst i sog-

net), og at Rosenholm skulle have et trinbræt, men den endelige placering af stationen blev midt imellem.

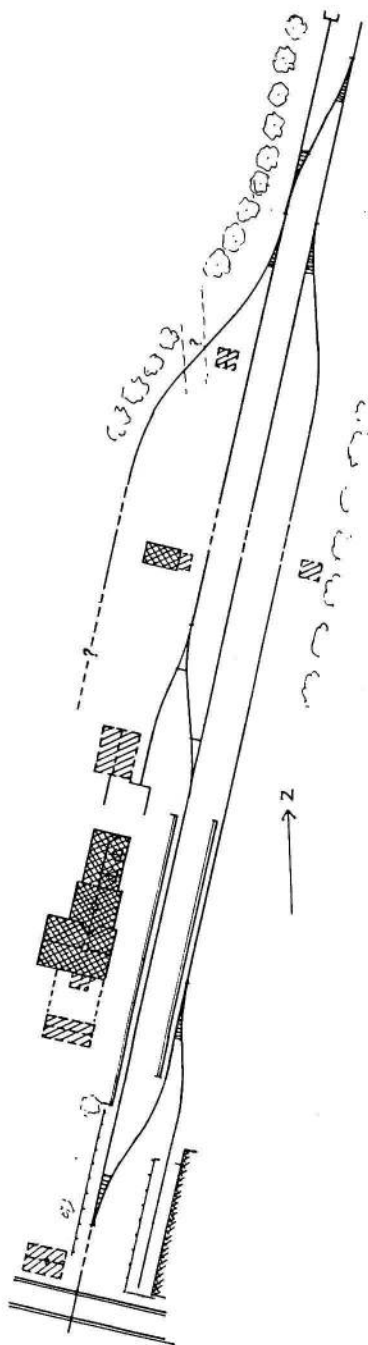
Egnsarkivar Søren Sloth Carl- sen, Rosenholm egnsarkiv, beretter meget fornøjeligt om, at der ved overkørslen mellem stationen og Rosenholm blev placeret en klokke, der kunne betjenes af lokomotivpersonalet ved snoretræk ca. 50 m på hver side af overkørslen - det skulle være et "plaster på såret", for at baronen ikke fik sit trinbræt - men mon alligevel ikke et lokomotivfløjt var nok så sikkert som advarsel forud for overkørslen???

Kuriøst nok var der omkring århundredskiftet også tale om at tilvejebringe en tværgående, elektrisk, normalsporet jernbane, gående fra Høring (sydost for Randers) over Karlby, Hornslet, Rodskov, Rønde, Knebel og Tved til Thorup pakhuis (Knebelbro); men interessen kølnedes hos de berørte kommuner, da det blev klart, at hver kommune skulle bygge eget elektricitetsværk for at skaffe jævnstrøm nok. Femmøller kunne ikke klare det ved vandkraft.

Strækningen Østbanegården-Ryomgård blev færdig i 1877 og indviet den 1/12 s.å.

Der var dengang ingen huse ved Hornslet station, men gæstgivergården var blandt de første, der blev bygget. Senere fulgte andre huse efter, så den gamle by med kro og kirke nu er vokset sammen med stationsbydelen til en driftig og alsidig forretningsby med tingsted, ret osv. Omkring 1. verdenskrig etableredes der købmandsforretning på Tingvej 38 øst for banen; købmand Frandsen overtog den i 1917 og drev den frem til at blive en af Djurslands største. Midt i 1930'erne lod han lægge sidespor ind til virksomheden, sådan som det fremgår af skitsen over spor- og stations- terræn og af de vedføjede billeder. Der er fortsat stor korn- og foderstofforretning samt trælasthandel på stedet, medens købmandsbutikkens lokaler er overtaget af en bank m.fl.

Da stationen ændredes til endestation for nærbanen, gennemførtes en del forandringer, bl.a. ved at pakhuiset og en anden tilbygning forsvandt; noget var vist nedrevet i forvejen. Transversalen mellem hovedspor og pakhuis/læssespor nærmest stationsbygningen forsvandt; sta-



Sporplan for Hornslet station. De med skravering udfyldte signaturer for sporskifter antyder, at disse skifter fortsat eksisterer, hvorimod de "blanke" er bortfaldet tillige med sporstumpen hen til pakhuset. Dette og de øvrige med brudt streg markerede bygninger og bygningsdele er nedrevne; disse er yderligere forsynet med enkeltskravering, medens de eksisterende bygninger er optrukket med fuld streg og krydsskravering. Stregafbrydelsen i sporene ved kolonnehuset markerer en tegningsmæssig forkortelse af sporene. Løvrigt må figuren betragtes som en skitse, der ikke foregiver at være målret, ligesom en bunke detaljer, der genfindes på efterfølgende billeder, er udeladt for overskuelighedens skyld, læs: arbejdsbesparelse.

tionslokalerne var iøvrigt overtaget af Postvæsnet, der herved fik bedre faciliteter.

Det fremgår ikke af mit hidtidige kildemateriale, om der også er sket andre ændringer i sporplanen. Nærbanen blev indviet den 4/8 1979, og der blev såvel fra pressen som fra publikum lagt en usædvanlig stor interesse for dagen i samme anledning.

Fig. 1 viser skitsemæssigt den nuværende sporplan med overhalings/krydsningsspor, begyndende nær Tingvejens overskæring og gående næsten til nordre ende. Fra dette spor udgår i syd det private spor ind til korn- & foderstofvirksomheden, og med brudt streg er antydnet den tidligere transversal til læsse- og pakhussporet.

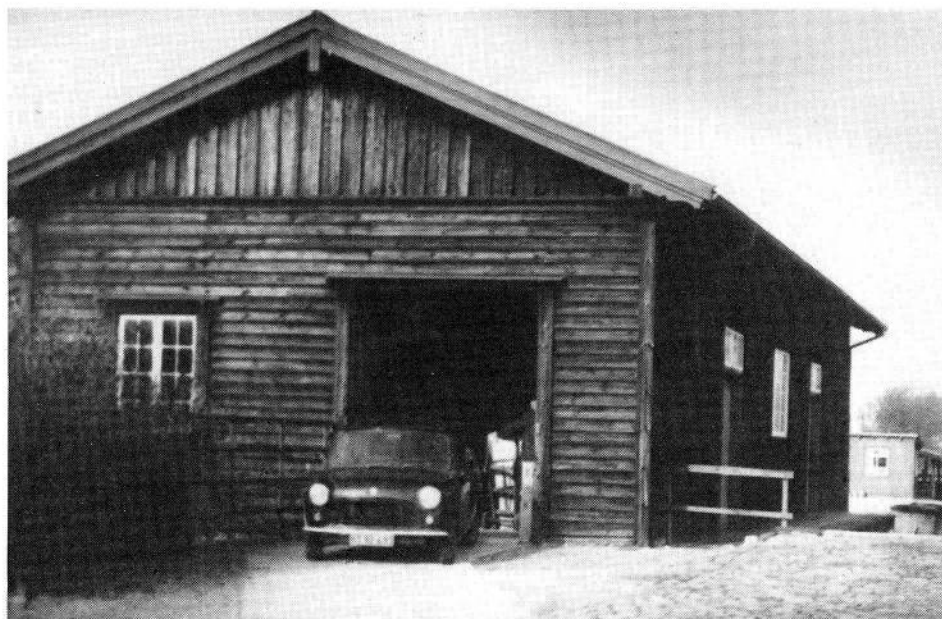
I nordenden er der et udtrækspor, som tillige tjener til dækning af hovedsporet, og derfra udgår længst mod vest et langt læssespor, der ender blindt nede ved indkørslen til læssearealet. Det udmærker sig ved at være svellebelagt mellem skinnerne, og ved siden af det findes der på nuværende tidspunkt store stabler af brugte sveller. Da der ikke findes sidespor ved Rosenholm, har nævnte spor formentlig i en vis udstrækning været benyttet til læsning af stammer fra de store Rosenholmskove; en simpel bivej fører direkte herfra til og ind gennem den nærmeste af skovene, medens Tingvejen selv fører til Amaliegårdsboden.

Midt på læssearealet - lidt umotiveret og nærmest som en forhindring - ligger endnu det tidligere kolonnehus af træ på tværs af pladsen; det bærer præg af ikke at have været brugt i en længere årrække.

Øverst: Hornslet station den 29/11 1972, set fra nord. Sporet til venstre er til købmand Frandsens korn- & foderstofvirksomhed; bagude ses endnu ledvogterhuset til højre ved Tingvejsoverskæringen, medens haven allerede er taget ind til parkeringsplads. Endvidere eksisterer toiletbygningen med gavlen mod perron og plankeværket om gården mellem toilet- og hovedbygning endnu. Til højre anes rampen til pakhuset.

Midten: Pakhus af træ!!!, enderampe til højre og bagude kolonnehus med tilbygget lav overdækning.

Nederst: Stationsbygning med plankeværk og toiletbygning, ganske karakteristisk for ØJJ. I baggrunden det komplette læssespor - bemærk dobbeltkrummet sporskifte!





Sporbenyttelsen er den, at standsende og gennemkørende tog normalt benytter stamsporet (spor I), medens spor II med den lille perron benyttes som opholdsspor for MR-tog, der holder i venteposition, klar til at returnere til Århus.

De tog, der afgår fra Århus H 10 minutter over hel på lige klokkeslet, henholdsvis 40 minutter over ulige klokkeslet fra Grenå (med visse modifikationer i morgentimerne), føres igennem til endestationerne, medens de mellemliggende myldre-tidstog med afgang fra Århus H 40 minutter over hel vender i Hornslet og returnerer 25 minutter over "næste hel" efter 9 minutters ophold. Nærbaneturen tager 36 minutter mod Hornslet og 32 mod Århus, og der kører om hverdagen 27 tog fra Århus og 26 (personførende) mod Århus; om lørdagen går der 19 tog hver vej og om søndagen 16 henholdsvis 15.

Som nævnt i artiklen om Skødstrup er der herudover indlagt et eller flere godstogpar, arbejdstog osv. efter behov, så der er også efter vore dages forhold tale om en "livlig" station. Alene vognladningsgods synes ikke at have været ekspederet i årevis, omend sporfaciliteterne er til stede.

Oprindeligt var der drejeled og drejekors ved vejoverskæringen syd for stationen; senere blev der normal bombetjening - vogterboligen med tilhørende have er nu parkeringsareal - og nu er der blinklys og halvbomme.

På nogle gamle billeder, der desværre ikke kunne udlånes fra egnarkivet for affotografering men alene fotokopieres, ses ud for stationsbygningen en meget høj signalmast i sædvanlig jernkonstruktion, bærende indkørselssignalvinger for begge retninger, populært kaldet et T-signal; billederne er ikke dateret men må være fra før gennemførelsen af 1903-signalregle-

Øverst: MO (1850?) med styrevogn er ankommet fra Århus i spor I, set mod sydøst 11/3 1975.

Midten: MO med styrevogn afgår mod Grenå; bemærk foruden kolonnehus også de andre småbygninger, samt affaldskulen tv.

Nederst: Et middagstog er netop ankommet den 22/7 1987 med et pænt antal passagerer. I spor II holder en arbejdstrolje med anhænger, og uden for billedets kant til venstre holder et MR-tog i venteposition som vist på næste billede.

mentet med tilhørende udflytning af indkørselssignalmaster.

På det ene af billederne ses en af de gamle S-maskiner under indkørsel med et langt godstog (eller blandetog). Ifølge Gregersen kom litra S til banen ca. 1901.

Som model kan Hornslet fremstå som den gamle landstation for hvem, der godt kan lide epoke I og II og til dels III, og som nærbanestation i nuværende epoke, dog fortsat med den "historiske, men noget amputerede" stationsbygning.

Med blot 6 sporskifter, et par 2-vogns MR-tog og et større eller mindre godstog har man nok til realistisk togekspedition uden at sætte sig i store udgifter, og længden kan rette sig efter de forhåndenværende forhold.

For fuldstændighedens skyld skal dog også tilføjes, at veterantog fra Mariagerbanen og ØSJS nr. 7 med slæb har frekventeret strækningen, så en Triangelvogn med bivogn og et 1C-koblet privatbanelokomotiv fra bekendte modelfabrikanter kan altså også godt forekomme i dette modellandskab uden at virke overraskende, og det er jo netop sådanne ting, den almindelige modelbanebygger har behov for.

guldbæk

Øverst: Her har Grenåtoget fået afgang i spor I, og motorvognsføreren i Århusstoget er netop gået ind gennem den åbnede dør for at starte motorene og gøre klar til afgang.

Midten: Hornslet stations spornet set yderst fra nord den 10/2 1990. Bag træerne til højre fører bivejen til Rosenholm skov; bemærk det tværstillede kolonnehus, som også ses på flere af de foregående billeder.

Nederst: Her ses til venstre vejen til Rosenholm skov; bagude anes vejoverskæringen til Rosenholm til højre for (bagsiden af) indkørselssignalet.

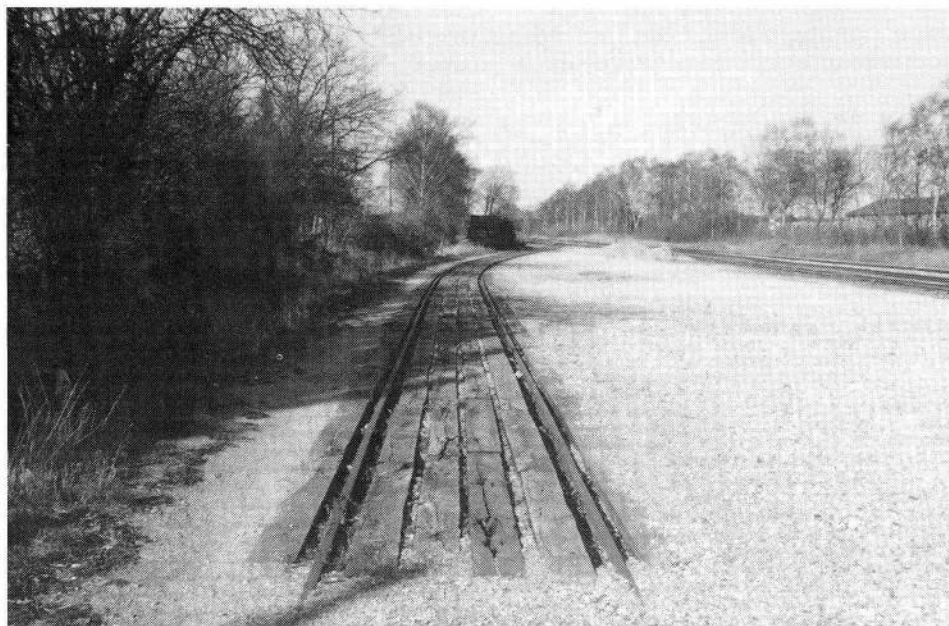




Øverst: Sporudfletningen i stationens nordende. Den ulige afstand mellem vejtræerne lader formode, at der fordums har været en indkørsel fra vejen ovenfor. Bemærk svellebelægningen mellem skinnerne, samt sporrammerne (sveller med påskruede skinner).

Midten: Det ses, at svellebelægningen fortsætter til enden af sporet; dette synes at være blevet kortet af i forhold til det oprindelige.

Nederst: Afslutningsvis bringes et "ikke-ferrovialt" billede - og dog: Gæstgivergården lige overfor stationsbygningen og næsten jævnaldrende med denne. Tilsyneladende er den eneste ændring en absolut ikke forskønnende overetagepåbygning og et ditto bølgeaternittag; men iøvrigt er bygningen meget karakteristisk for sådanne gamle stationsbyggestykker og bør medtages i en eventuel model.



Forskjelligt

EN LOKOMOTIVMANDS
ARBEJDS DAG i 1931 og 1944

Som nævnt i første artikel (se SP 24. årg. 1988, nr. 4) blev vor mand, AM, udnævnt til lokomotivfører den 1/8 1931. Den 15/8 blev han forflyttet til Struer og det var slut med at køre frem og tilbage i den københavnske nærtrafik. Men paradoksalt nok: Medens den måske monotone tjeneste her lod en eftertid opleve et stort antal loko- og motorvogntyper, så virker tjenesten i det jyske, som nok har været mere afvekslende til daglig, ret monotont, når man kun har kørebogens oplysninger at holde sig til.

Først skulle han have strækningsekendskab, og allerede 15/8 var han til indøvelse i 5 timer på strækningen Struer-Langå med Schophuus og Granesen på tog 1008, betegnet som ekspres i publikumskøreplanen og som hurtigt iltog i TK, og retur med tog 1027. Desværre er der ingen oplysning om litra. Næste dag til indøvelse på Struer-Oddesund Syd (der var jo stadig færgeforbindelse over til Oddesund Nord) i togparret 1103-04, hvorefter han kørte togene 1105-08, hvilket gav ham 9 tjenestetimer, men kun 6 køretimer den dag. 17-20/8 havde han flytteorlov og noterer den 19.: Hele familien til Struer. 21/8 indøvelse Struer-Esbjerg-Struer og dagen efter Struer-Fredericia-Struer.

Søndag den 23/8 kører fatter selv tog 3813 (det betegnes som både HP/P/LP) med A 135 Stru-



er-Skjern, tilbage til Ringkøbing med 3828 og herfra til Struer med 376 (MBM: motorvogn-personvogn-motorvogn, ingen litra) ialt 12 timer. A 135 var 48 år gammel, men det er alligevel lidt vemodigt at se den gamle hurtigløber være næsten 3 timer om 87 km, ganske vist med stop ved alle stationer.

Efter en fridag og en dag med 6 timers rangering i Struer med F 446, gik det onsdag aften aften til Esbjerg med ME 41 i moderat tempo, rejsen varede godt 4 1/2 time. Retur næste morgen på 3 1/2 time med ME 41. Herefter adskillige dages rangering med F-maskiner i Struer.

Den sidste indøvelse synes at være 16/9 på strækningen Struer-Randers-Struer, hvorefter der igen kommer en lang række dage med rangering. Dog, den 20/9 er han ude på de lange skinner med 1008, expres til Langå med K 600 og retur med 1033 (blandet tog). Og 4 uger senere, søndag den 18/10, kører han B (blandet tog) Struer-Skjern, tilbage til Ringkøbing med ikke-personførende tog 3022 og hjem med P 3842. Af litra nævnes kun D 806. Dagen efter kører han godstog til Odde Sund Syd (færgeren i Odde Sund) med J nr. 8 og en tur til Holstebro med K 582. Og næste dag et særtog til Holstebro med ME 41, 1 køretime. Rejsende fra et forsinket fjerntog??

1/11 virker kryptisk: Passager Struer-Viborg, og så står der: "Skydemaskine togene 780-781 Vg-Hr-Vg" med ME 43. De nævnte tog Viborg-Herning var motortog og banen uden store stigninger, så meningen står mig ikke helt klar.

3/11 kører han D 804 Struer-Esbjerg med tog 1029 (B) og næste dag retur med samme maskine med godstog til Ringkøbing. Herfra til Struer med K 588 foran P. Den 8/11 kører han 4 timer med D 812 mellem Struer og Odde Sund Syd.

Den 10/11 kommer der en lidt usædvanlig dag. I efteråret 1930 havde man nedsat et "Stykgodsudvalg", hvis opgave det var at søge DSB's driftsomkostninger nedsat på forskellig vis. Udvalget besøgte også en hel del af sidebanerne! Nu var turen kommet til Himmerland, så AM stod om morgenen på 1004 i Struer (1004 kørte Fredericia, Esbjerg-Struer-Langå, men man havde længere løb: en spisevogn Ålborg-Fredericia-Esbjerg-Struer!) og kørte til Viborg. Her besteg udvalget, incl. generaldirektør Knutzen, ME 36 og han kørte udvalget følgende tur: Ålestrup-Løgstør-Hobro-Ålestrup-Viborg og var hjemme i Struer efter 17 ti-

mer. Fra 6 morgen til 23 aften, men så havde han også fri næste dag - trods alt.

Der er også et glimt af varieret maskinbenyttelse: 16/12 kører han 341/376 Struer-Varde-Struer med ME 39 og 45. 19/12 køres samme tur med A 146. Og så blev det endelig jul: 23/12 kører han forspandskørsel med K 593 Struer-Esbjerg-Fredericia-Esbjerg-Struer i 13 timer. Og juleaften kørte han forspand med samme maskine Struer-Esbjerg-Struer i 12 timer. Gad vide, hvor oplagt han har været til at danse om juletræet, da han kom hjem ved 21-tiden? - Men juledag havde han fri.

Midt i 1930'erne kom AM til København igen, og kørte bl.a. tog nr. 2 over Storstrømsbroen (det "fine" var nr. 1 med Kongen) og særtog over broen på indvielsesaftenen med P-maskine. Desværre har jeg kun yderligere notater fra 1944, øvrige optegnelser er ikke tilgængelige.

Selv om der forekommer kryptiske forkortelser, og selv om en del af de nævnte tognumre ikke findes i TK 1944 (vel nok fordi de er særtog) kan det måske alligevel have interesse at følge med AM i et besættelsesår. Og måske kan folk med tilstrækkelig jernbaneforstand løse nogle af gåderne.

Udfor 13/1 1944 står der "Ausweis". Et germansk råb, som nogle endnu vil huske. Der er nok tale om, at han den dag har fået udleveret et Ausweis, på dansk passerseddel, som overfor tyskerne godtgjorde, at han havde lov til at færdes på jernbaneterræn (og senere, efter spærretidens indførelse - også til at være ude om natten).

Året første måneder er præget af en uendelig rangertjeneste på "Brygge I", "Rist II", Carlsberg, Købbyen o.s.v. med F-maskiner. En enkelt dag er han dog i Sydhavnen med Hs 372. Ikke mere om rangering.

22/1 har han 450 t på krogen efter D 831 i tog 2725, som fra Godsbanegården kører til Lersøen, hvor der rangeres længe. Så videre til Hillerød med følgende ophold: Hellerup 22 min., Gentofte 36 min., Lyngby 39 min., Holte 12 min., Birkerød 15 min. og Lillerød 15 min. Dengang var der lokalgodstog til!!

Næste dag kører han med samme maskine persontog (300 t) Hillerød-København på 58 min. Et par dage efter København-Helsingør-København med S 734 (P på 250 t, og max. 75 km/t). Søndag 30/1 er han med O 325 et vend i Rungsted med aftentogets 220 t.

3/3 har AM fri og kører med Amagerbanen til Tømmerup, tilsyneladende for at besøge Kastrup Lufthavn. Underligt - i 1944?

15/5 er lidt mystisk: Han kører tog 9501-04 til Tølløse. Tognummeret findes ikke i TK 44, så der er muligvis tale om et særgodstog, der skal hente vogne med tørv fra Åmosen, som HTJ bragte til Tølløse. Men S 738 var jo ingen decideret godstogsmaskine. Næste dag kører han samme strækning med S 722. Han opgiver 16/5 ialt 120 kørte km, mens turen ifølge TK er 107 km, hvad han også skriver 15/5. Måske er tørvene den 16. blevet kørt til Frederiksberg fx.

18/5 må jeg helt give op over for: "R.f.N. 1.00-7.00." - 1314 og tog 799 noteres, med tog 1040 skrevet imellem med en pil under. Maskinerne er S 731 og C 712. 18 køretimer og 63 km. Tog 799 var P til Helsingør ad Nordbanen, der er 61 km. Men det kunne passe med S til Hillerød og C fra Hillerød til Helsingør. Det rimer med, at han næste dag kører tog 794 fra Helsingør kl. 5.52 via Hillerød med stop ved alle stationer til Holte og ankommer København 7.30. I TK er toget K 220, men køres denne dag med C 712.

24/5 er han i Måløv med K 539. Tognumrene 15335-36 findes ikke i TK, så det er måske særtog med gods til Værløse Flyveplads. Samme tur køres 16/6 med C 712 og begge gange angives 61 km, så toget kan ikke være udgået fra Gb.

15/6 er muligvis dramatisk, det er svært at afgøre ud fra AM's lakoniske tekster. Med D 820 kører han godstog 8565, og så står der blot: "Afspolet Tø". Hjemturen foregår som passager i 2170, som var ikke-personførende, S 600 t, max. 40 km/t.

Endnu i juni 1944 kørte der forholdsvis hurtige tog i landet. Den 18. er han passager i 121 (E 450), som kører København-Gedser på 2 timer og 25 min. med stop i Næstved og Nykøbing Fl. Han returnerer som fører af S 724 med tog 142, afgang Gedser 17.30, stop ved alle stationer til Roskilde (via Køge) og ankommer til København 23.12. Den rejsetid svarer bedre til egne erindringer om rejser på Sydbanen dengang. 8 måneder senere var 142 7(syv) timer om turen fra Gedser til København. De 3 dage om ugen toget overhovedet kørte.

Og så nærmer vi os den "varmeste" sommer i Danmarkshistorien. St. Hans aften henrettede tyskerne 8 sabotører og dagen efter sprængte tyskerhåndlangere

Tivoli i luften. Tyskerne indførte spærretid med forbud mod at være udendørs fra kl. 20-05; så gik arbejderne på B&W hjem kl. 12 - for at få tid til at passe kolonihaven.

Urolighederne tiltog - den 29. henrettede tyskerne 8 mand fra Hvidsten-gruppen, og så flød bøgeret over. Den 30/6 kørte AM med S 735 fra Godsbanegården, men allerede på Østerport var turen slut. "Maskinen slukket af. Gik til Vanløse. Generalstrejke i 4 dage". Kun det ekstra tryk på pennen røber idag de voldsomme følelser. Ud for de følgende dage står blot "Folke-strejke". 4/7 skulle arbejdet have været genoptaget, men der gik en dag mere. AM har noteret 7 tognumre, de er overstreget igen, og i stedet for km står blot det ene ord "Aflyst".

8/7 kører han fra 12.20-12.45 med C 706 et arbejdstog København-Valby i venstre spor - årsagen nævnes desværre ikke.

Men snart er det hverdag igen. 21/7 kører han til Korsør med P 916 (tog 55/58). 20/8 kører han E 986 med 1073 (HP, 70 km/t) til Korsør på 2 timer 24 min. med stop i Valby, Roskilde, Ringsted, Sorø og Slagelse. Næste morgen retur med samme maskine foran tog 24 (P 250 t, max. 80 km/t) med stop ved alle stationer og en rejsetid på 3 timer.

19/9 satte tyskerne det danske politi ud af spillet, og svaret var strejke. 20/9 er tognummeret streget over, og bagved står blot "Standsnings". Nu er AM blevet hårdet, skriften er den sædvanlige.

Resten af året går hovedsagelig med godstogsture, mest med C- og D-maskiner, en enkelt tur Korsør-Roskilde med P 903. En dag kørte han 129 (P Kh-Kj-Nf) som ifølge TK var en R-maskinetur. Men AM kørte, i hvert fald ikke ved denne lejlighed, R-maskine under disses korte sjæl-

landske gæstespil, men istedet den splinternye E 986, som lige var kommet fra Frichs. Retur med godstog via Ringsted, Vigerslev og Lersøen til Godsbanegården.

Og her vil/må vi forlade AM. Som det år oplevede det sjældne, at have fri både jule- og nytårsaften! Han fortsatte det aktive jernbaneliv 12 år endnu, til han i 1956 blev pensioneret. Han opnåede den fjerde hatten det var at køre kongetog, idet han nogle gange i efterkrigsårene "hentede" Kong Håkon i Helsingør. Iøvrigt kørte han de sidste år mest M0.

Han var den korrekte tjenestemand til det sidste: I hans sidste leveår prøvede jeg at fritte ham ud om, hvor hurtigt han havde kørt med P-maskinen. Svaret var: "De måtte højst køre 100 km/t." Punktum!

Han blev 86 år gammel.

Arne Broegård

JERNBANEØGER

JERNBANEHISTORISK ÅRB OG '90
Udgivet af banebøger
Format 17x25 cm, 64 s. rigt ill.
Pris kr. 139,- (i boghandelen).

Dette er bind 2 i banebøgers årbogsserie, hvor begivenheder, der udspillede for 125, 100, 75, 50 og 25 år siden, genfortælles af forskellige forfattere med hver sin stil. Det giver afveksling og gør læsningen interessant.

For året 1865 er udvalgt: Den fynske hovedbane åbner (af Asger Christiansen). Her omtales forhistorie, linieføring, anlægsarbejdet, indvielsen, det rullende materiel, personalet, driften m.v. og afsnittet er illustreret med foto fra den tid, kort, sporplaner køreplaner m.v.

1865 var også året, hvor: Skives banegårdsproblemer begynder (af Niels Mortensen). Her gennemgås hele problematikken fra første banegård, flere stationer, den nye banegård i 1962, og nedlæggelserne af flere banestrækninger herefter. Illustrationerne er foto, kort, sporplaner m.v. Artiklen giver - den begrænsede plads til trods - en udmærket beskrivelse af alle de mange besværligheder, jernbanens personale i Skive måtte kæmpe med i næsten 100 år.

For året 1890 er valgt: Smalsporsbane til Skagen (af B. Wilcke). Den historie er vist kendt bl.a. gennem bogudgivelser, men

alligevel: Det er lykkedes forfatteren på 8 sider at trække det væsentlige frem om Skagensbanens start samt give et kort resume af smalsporstiden. De ledsagende fotos er nok set før - men det kan jo ikke være anderledes.

I 1915 åbnedes Nakskov-Kragenæs Jernbane (af B. Wilcke), og her gives på 6 sider en mundsmag på banens historie på en sådan måde, at man får lyst til at "forske videre".

Dette bringer mig ind på, at der mangler en litteraturhenvi- oversigt. De berørte emner er alle beskrevet i bøger eller tidsskrifter - men hvor og hvornår?

I 1940 begyndte: Gasgenerator- drift på jernbanerne (af S.A. Guldvang). En fortælling om et hjørne af jernbanehistorien, som man ellers ikke har hørt meget om. Her gengives også nogle ret ukendte fotos.

Fra året 1965 hedder artiklen: Lynetterne - den nye generation privatbanetog (af John Poulsen) Her fortælles om alle genvordighederne før den endelige beslutning blev truffet om hvem, der skulle levere, hvordan togsætterne skulle se ud og være indrettet, og hvem, der skulle have hvad og hvornår. Afsnittet er illustreret med masser af tegninger og enkelte fotos.

Alt i alt en særdeles læseværdig bog, som anbefales på det bedste.

PÅ SPORET AF 80'ERNE
(Tiårskavalkade om danske jernbaner)

af Jan Forslund og Mogens Duus.
Udgivet af forlaget Holsund.
Format 17x25 cm, 64 s. rigt ill.
Pris kr. 135,- (i boghandelen)

Bogens ide er en nyskabelse i den forstand, at det er et tiårs væsentligste hændelser, der i gode fotos med tilhørende kommenterende tekst skal "klares" på 64 sider.

Og det lykkes egentlig ganske fornemt, og man kommer hele vejen rundt, selv om meget selvfølgelig har måttet udelades. Der er et fyldigt afsnit om DSBs rullende materiel (mest trækraft) og mindre afsnit omhandler ændringer i sporet, bygninger o.l., en omtale af jubilæumsarrangementer, uheld og ulykker og om udrangeringer og ophugninger.

Privatbanerne er hver repræsenteret med et eller flere billeder af markante begivenheder med god supplerende tekst.

Endelig er der billeder fra og omtale af veteranbaner, museer og færger.

Jeg savner dog et stikordsregister (i dette tilfælde ville en indholdsfortegnelse (den findes iøvrigt heller ikke) ikke hjælpe), hvor jeg hurtigt kan finde det stykke trækraft, den station, den begivenhed som jeg kan huske, jeg har set - men ikke huske hvor.

Bogen er særdeles se- og læseværdig, og den kan varmt anbefales.

Holtrup

SÆLGES:**SPOR II m, 45 mm - 1:22,5. Håndarbejdsmodeller (delvis Lehmann basis):**

1 stk. 3-akslet Triangel motorvogn AGJ 21. (Diplom Luzern V.H.) Fjederende aksellejer. God trækraft. **Kr. 9.800,-**

1 stk. 2-akslet pakvogn RNJ D 31. **Kr. 600,-**

1 stk. 2-akslet postvogn DBJ 26. **Kr. 600,-**

1 stk. 2-akslet åben godsvogn DBJ QE 691.

Kr. 500,-

1 stk. 4-akslet personvogn med indretning. DBJ 321. **Kr. 1200,-**

Sælges samlet.**Spor 0, 32 mm, 1:45.**

Diverse daglyssignaler á **kr. 40,-/stk.**

VLTJ 2-akslet Triangel motorvogn M 2 (ombygget fra personvogn D 22, Triangel 1932 + tilsvarende personvogn VLTJ D 23. Fjederpuffer, modelkobling. **Ialt kr. 1.200,-**

3-sporet remise med drejeskive. Hånddreven.

Kr. 450,-

DB Bc4ü. Boggiepersonvogn, grøn. Pæn messingmodel, L = 46 cm. **Kr. 700,-**

Dieselloko TKVJ M 3 (Frichs 1935), 1-C-1. God trækraft. **Kr. 9.000,-**

LIONEL boggie-gladvogn B & O 8978, ca. 1940.

Metal, L = 31 cm. **Kr. 300,-**

Skibe, 1:50

Færge, 1 spor (0), moderne DSB-look. B = 20 cm, H = 50 cm, L = 100 cm. **Kr. 1.500,-**
Coaster (udg. Billingboat). **Kr. 1.200,-**

Spor H0, 1:87

LIMA DSB Intercity-tog i original æske. UBRUGT. Indhold: 1 MZ i sort/rød, 3 B-vogne + skinnekreds. **Kr. 475,-**

1 stk. ROCO 8500 (Frk. Düsseldorf). Ikke mere i katalog. Gul linie 14. **Kr. 500,-.** (Skinner i "brosten" haves).

Bøger

The Hornby Gauge 0-System. Vol. 5, 230 sider. **Kr. 500,-**

Skadhauge: En smuk maskine. **Kr. 175,-**

Patrick & Whitehouse: The Worlds of Trains. 142 sider. **Kr. 90,-**

Henvendelse: Materialisten STENDERUP,

Østerbrogade 109, 2100 København Ø.

Tlf. 31 20 90 26, mandag til fredag kl. 10-16.

BILLEDGALLERIET

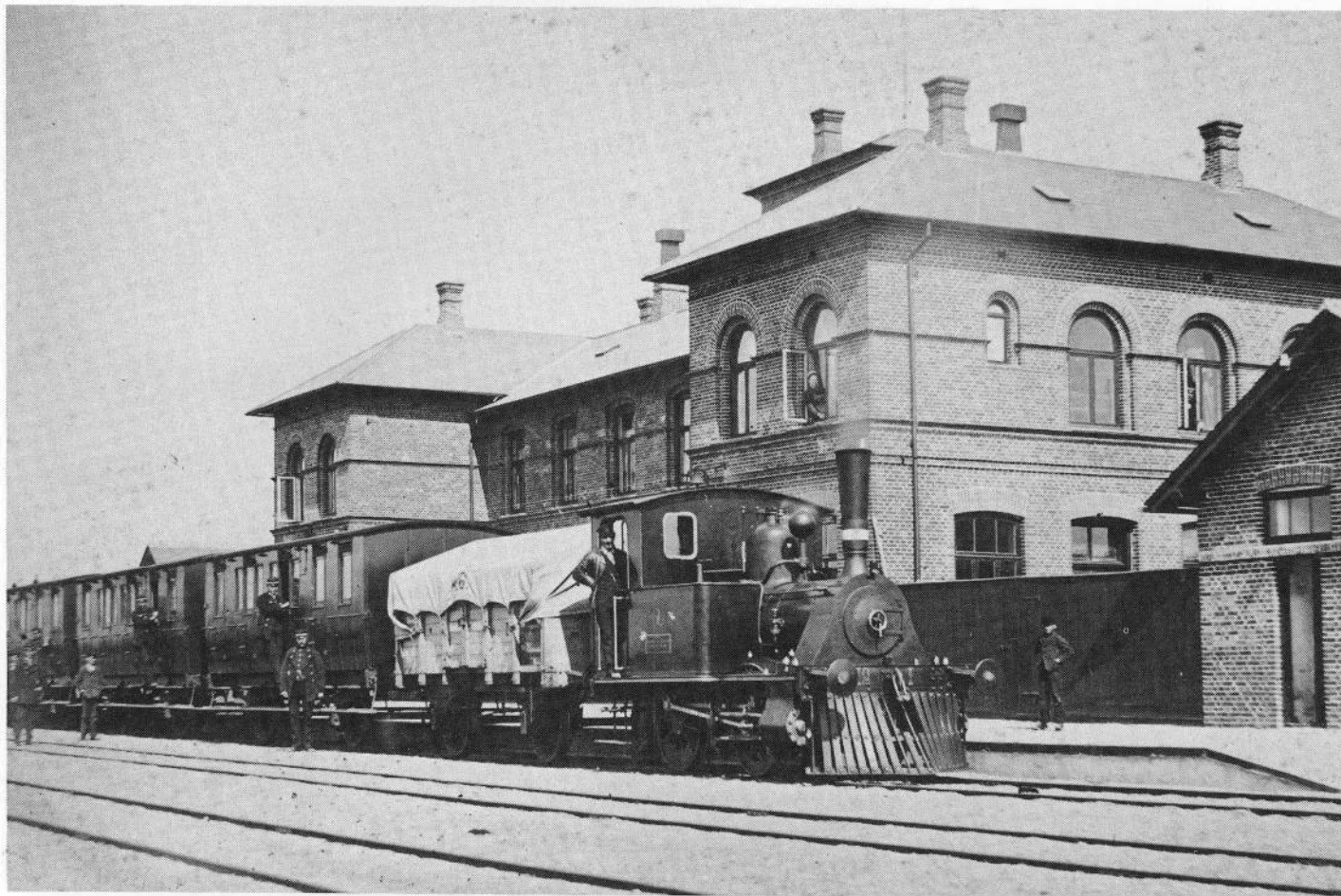
Motiver til Billedgalleriet indsendes til redaktionen. Anfør venligst afsendernavn bagpå sammen med oplysninger om billedet.

Her er vi i Vojens den 2. juli 1958. Det er R 944, der rangerer. (Foto: K. Mose Nielsen, arkiv JG)





Et pragtfuldt billede af Odenses første banegård. Maskinen til venstre er Canada nr. 14 - uden førerhus. Personen, nummer 8 fra højre, er den eneste, der ikke har kunnet stå bomstille i eksponeringstiden, som nok har været op mod 1 minut. (arkiv JG)



Herover er vi i Bogense meget tidligt i århundredet. Maskinen er NFJ nr. 1 efterfulgt af en åben, presenningdækket godsvogn og mindst tre, III kl. kupevogne. (arkiv JG)

Herunder litra N nr. 201, taget engang i halvtredserne (arkiv JG)





Øverst ses Frederiksberg station i meget gamle dage, antagelig i 1903. Det er et righoldigt sortiment af godsvogne, der stilles til skue (arkiv JG) Nederst er E 987 på vej mod Korsør den 24. juli 1960. Stedet er Trekronegade og fotografen: JG.



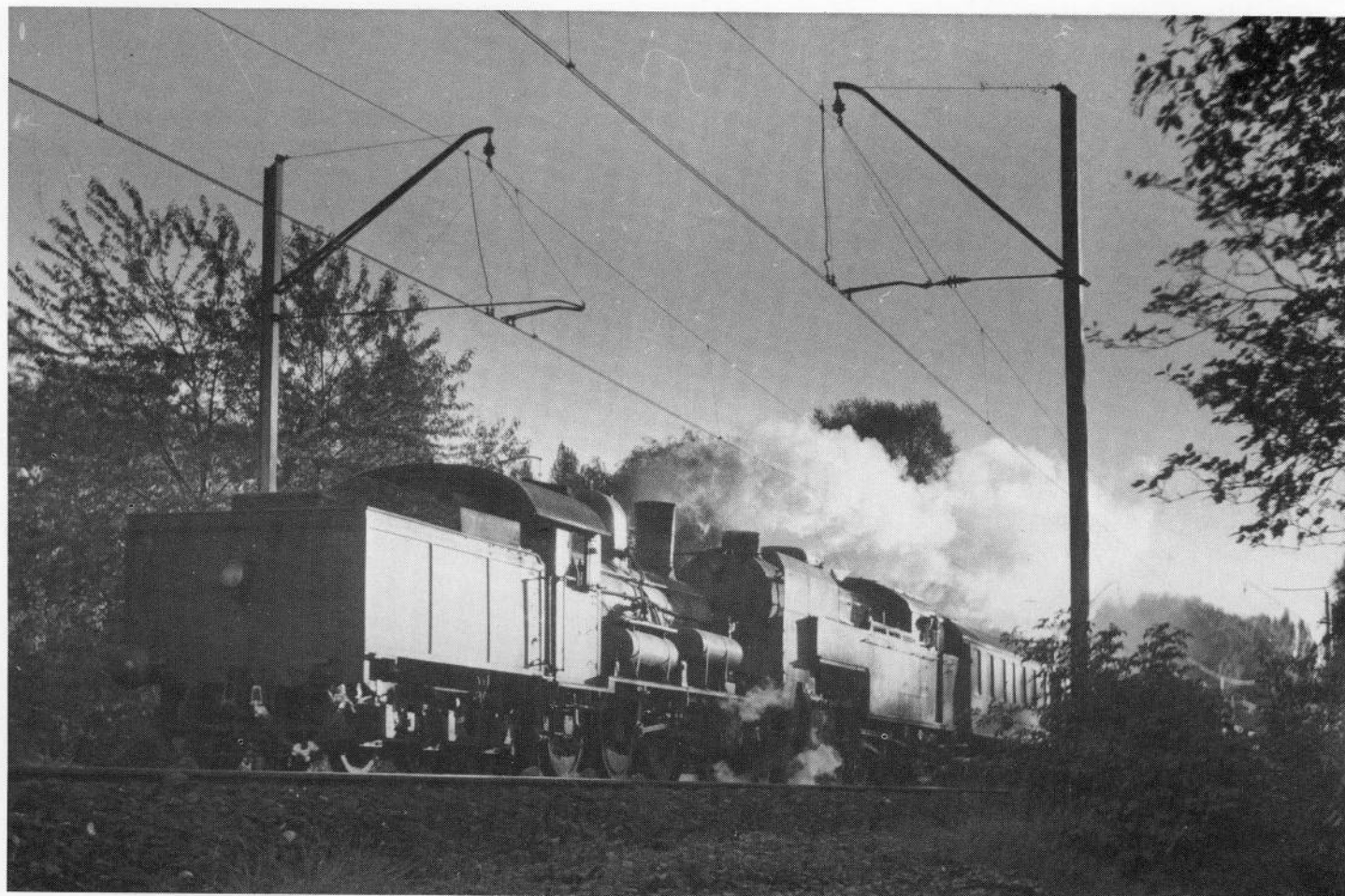


Herover er vi i Silkeborg den 2. oktober 1966. - Det er ren nostalgi, men hvor var der dog hyggeligt! (Foto: JG)
 Nederst ses centralværkstedet i København (fra "bagsiden" i 1919).
 På skydebroen ses "Malle" (arkiv JG)





Øverst et postkort fra Lemvig. Bemærk vognhallen. (arkiv JG)
 Nederst er D 825 og S 734 på hårdt arbejde ved Godthåbsvejens station
 den 27. september 1959. Det er tog 2969. Foto: JG.



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.

MODELJERNBANEKLUBBEN HD
V/ P KJÆR-LARSEN
SKOUSANGERVEJ 4
2600 GLOSTRUP

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Ja, så er atter et år ved at rinde ud. Jeg synes tiden går hurtigere og hurtigere, jo ældre jeg bliver. Den fornemmelse havde jeg ikke i mine yngre og unge dage, selv om ældre slægtninge og bekendte gav udtryk for de følelser, jeg nu selv må erkende er den bitre og sande virkelighed. Jeg overkommer ikke så meget som før - ikke fordi opgaverne er blevet mere indviklede, de tager blot længere tid.

Men jeg nåede da igennem 26. årgang nogenlunde som beregnet og du - kære læser - sidder nu med årgangens sidste nummer i hånden. Jeg håber inderligt, at du stadig synes om frugterne af vore anstrengelser, og også så meget, at vi kan regne med, at du fornyer dit abonnement, gerne meget hurtigt, og særdeles gerne med mange bemærkninger (kritik/ros) og forslag i den dertil beregnede rubrik på girokortet - eller på hele bagsiden af "kupon til modtager".

Næste års abonnements"gebyr" andrager kr. 150,- incl. moms. For dette beløb får du 27. årgangs fire numre i et omfang, udstyr, opsætning og indhold af cirka samme størrelse som de sidste mange årgange - vi ændrer altså ikke stil.

Regnskabet for 1990 ser på nuværende tidspunkt fornuftigt ud, og forhøjelsen af abonnementsprisen skyldes primært mit ønske og håb om at kunne nå op på 200 sider i årgangen. Som sædvanligt vil årets regnskab blive offentliggjort i næste nummer - men interesserede vil kunne forbedre specielt forlagets resultat ved at give (eller ønske) nogle af emnerne, som er omtalt i nummer 1, side 39, i julegave!

Midtarkstegningen af Bn i nummer 3 blev desværre "mishandlet" under reproduktionen. HO- og N-tegningerne blev "blæst op", så de udfyldte hele det til rådighed værende papirareal. Herved blev de - mildt sagt - noget misvisende som skalategninger! Jeg håber at det denne gang er lykkedes bedre - og jeg beklager dybt fejlen! Da jeg bruger forlægget fra nr. 3, går en kedelig fejl igen - rettelser følger her: Side 114, 1. spalte, linie 6 fra nedenunder, erstattes af: ..passede godt til de ret beskedne hurtigtogslokomtiver, litra K, der blev anskaffet i samme periode

Frem til 1913 blev der anskaffet 29 BN-vogne, nr. 857-885, hver med ..

Du vil sikkert have bemærket, at der i 26. årgang har været et Billedgalleri i de seneste tre numre. Årsagen hertil er, at jeg endelig har fået taget mig sammen til at opfylde tidligere afgivne løfter og opprioritere Billedgalleriet. Jeg har mange indsendte billeder liggende, men kan godt bruge mange flere! Der er dog ét punkt som volder mig besvær: der mangler navne på bagsiden af de fleste af de billeder, jeg modtager. Og selv om jeg gør mig megen umage for at holde orden i materialet, er der desværre sket en "uheldig" sammenblanding, hvorfor jeg i dag ikke aner, fra hvem jeg har fået 11 af billederne. Altså: send bare fotos, men husk at anføre identifikation!

I næste årgang vil vi iøvrigt byde på: Nedlagte baner (Kolding-Egtved Jernbane), Motormateriellet, Midtarkstegninger, Villavejen (nr. 11/12, 13/14 og 15/16), Klubnyt (idet jeg håber på at høre fra rigtig mange klubsekretærer), Boganmeldelser, Billedgalleri samt en lang række småartikler, som ligger på lager

allerede, foruden hvad der måtte komme, og som jeg ikke kender endnu. Dog mangler jeg i udpræget grad artikler om modelbygning, så jeg vil for 117. gang efterlyse stof i den kategori. Der må da være nogen, som kan fortælle noget???

Årets skriftlige auktion er veloverstået. Interessen er stadigvæk kolossal. Tilbudslisten blev udsendt til 84 interesserede (men der var dog en, der ikke fik tilsendt noget: girokuponen var totalt blank!), 66 gav tilbud og 56 "fik del i rovet". Jeg har kun modtaget positive tilkendegivelser omkring denne aktivitet, samt mange opfordringer til at fortsætte! Og selv om der er meget arbejde (også fysisk; den samlede vægt af auktionsmaterierne var mere end 300 kg) forbundet med en sådan auktion, så har jeg besluttet, at der også i 1991 afholdes skriftlig auktion. Udbydere må være "på stikkerne" og indsende nøjagtig og fyldestgørende oversigt over emner så hurtigt som muligt og helst inden nytår. Max. antal numre pr. udbyder er 25. Der kommer yderligere oplysninger til interesserede tilbudsgivere i nummer 2, 1991.

Ja, så vil jeg slutte mit ævlteri for denne gang. Næste nummer, 27. årgang, nummer 1, vil være vore abonnenter i hænde ca. 25. februar 1991 - håber jeg!

**Med ønsket om en glædelig jul
og et godt nytår**

siger jeg på genhør.

Holtrup