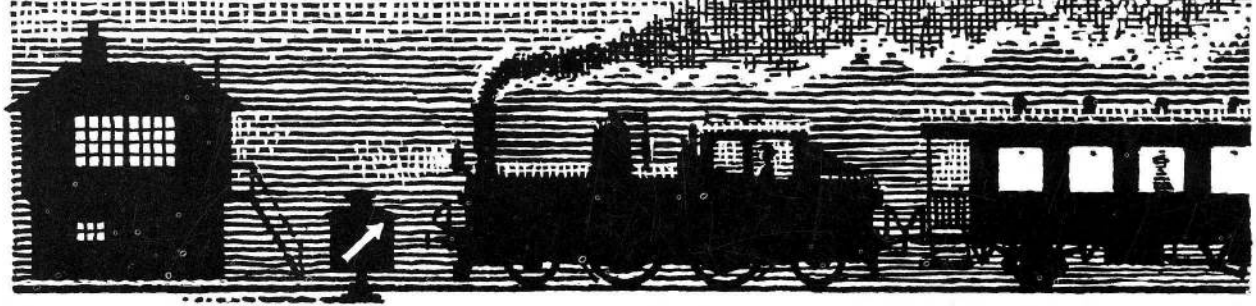


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

28. årgang **1992** mar., nr. **1**

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 28. årgang, 1992

Kr. 155,- incl. gældende moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer:

Kr. 42,- incl. gældende moms.

Redaktionens faste medlemmer: 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.

28. ÅRGANG, NUMMER 1 MARTS 1992

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, KEJ, rullende materiel, 2. del (slut)	3
Helsingør-Helsingborgoverfarten, 100 år	25
Statshusmandsbrug på MB, 2. del	33
Litteratur	42
Billedgalleriet	44
Nyt fra redaktionen	48

Forsidebilledet: Helsingør station og fæргеlejet, ca. 1900 med H/F KRONPRINSE LOUISE. Postkort, arkiv SP. (Hører faktisk til artiklen side 25, hvor der desværre ikke blev plads).

Nedlagte Baner

KEJ's RULLENDE MATERIEL

2. og sidste del

PERSONVOGNE

Indtil Egtvedbanen åbnede, var alle danske smalsporede personvogne, d.v.s. vognene på Skagensbanen og Horsens-Tørring Banen, bygget som kupevogne med udvendige sidedøre til hver kupe og ingen gennemgangsmulighed, og denne type var også dengang næsten enerådende på landets normalsporede baner. Kun de sære baner på Lolland-Falster og Rowan's dampvognsbaner GDS og RHJ benyttede allerede i 1870'erne og 80'erne primitive og lette midtgangsvogne med åbne endeperroner.

1893 anskaffede De Sydfyenske Jernbaner Danmarks første sidegangsvogne, SFJ A 6-7 med næsten fladt tag, tvillingvinduer og åbne endeperroner, men de fik hurtigt lukkede perroner efter klager fra publikum.

Året efter anskaffede DSB de første 3 gennemgangsvogne CL 10051-53 med lukkede endeperroner, midtgang og vendesæder og "1000" smalle vinduer, ét ud for hver sæde - og så havde vognene noget helt nyt: En "Lyskasse" på taget, det, der senere betegnedes som en tagrytter, en facilitet, der hidtil kun fandtes på enkelte af DSB's postvogne og et par salonvogne fra 1879.

1896-97 fulgte DSB's første sidegangsvogne, først forsøgsvis 8 af forskellige typer: AM 398-399, BM 803-805 og CM 10100-102, alle med lukkede perroner og tagrytter - og tvillingvinduer i hver kupe. Typen vakte hurtigt genklang hos privatbanerne, og de fleste, der åbnedes sidst i 1890'erne, anskaffede fra starten gennemgangsvogne, de allerfleste med åbne endeperroner og de fleste tillige med tagrytter, der gav både ekstra lys og god ventilation i vognene.

Egtvedbanen var den første smalsporbane, der ønskede at anskaffe gennemgangsvogne, og

det affødte nok i visse kredse nogen hovedrysten, da det jo var tungere vogne end kupevognene, regnet i forhold til passagerkapaciteten, og hvis de ikke skulle være grotesk korte, måtte de, for at overholde banens lave akseltryk, bygges som bogievogne - atter en tungere løsning, end man hidtil havde anvendt med de primitive hundekasser, der benyttedes på FSJ og HTB, fig. 32.

Anskaffelsen blev dog vedtaget, og der indkøbtes 3 bogievogne: 2 stk. B-vogne á ca. 7.500 kr. og 1 stk. C-vogn til ca. 7.000 kr., se fig. 0.

Det var virkelig store og flotte vogne, man fik, set med smalspor-øjne, fig. 12 og 33, men også i forhold til størstedelen af DSB's samtidige personvognspark, virkede KEJ's vogne meget moderne, selv om pladsforholdene, særligt på II kl. ikke var imponerende - der var faktisk bedre benplads i de fleste af DSB's 2-akslede kupevogne på II kl. end det modul på 1650 mm, der var i KEJ's II kl.-fag. Men her var dog fjedrende sæder med plydsbetræk, armlæn og øreklapper, og der var kun 3 pladser i bredden, altså skæv midtgang med 1 + 2 pladser.

Den følgende beskrivelse af interiøret gælder i virkeligheden vognene til HBJ, men de var såvidt vides meget lig KEJ's vogne, hvorfor jeg vover at gentage beskrivelsen her - med et passende forbehold for mindre afvigelser! Fig. 35.

Loft og vægge var på II kl. beklædt med mønstret voksdug, "Pegamoid", der var højeste mode dengang, da det var ugenomtrængeligt for såvel vand som fedt, og det tålte rengøring med datidens almindeligste rengøringsmidler sæbe og soda, så det var let at holde rent.

Træværket var af poleret mahogni, og der var net af hampe-snor til bagage.

På III kl. var der almindelige, svejfede træbænke, og det hele var malet "som Ahorn", altså ådret, d.v.s. malet med kunstige striber, der skulle få det til at ligne en finere træsort end det "juletræ", det

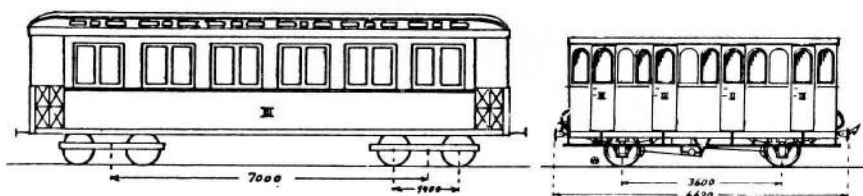


Fig. 32. KEJ's C-vogn og Tørringbanens B-vogn, gengivet i samme målestok.



Fig. 33. Det første vognmateriel på Kolding Nord, kort før banens åbning.

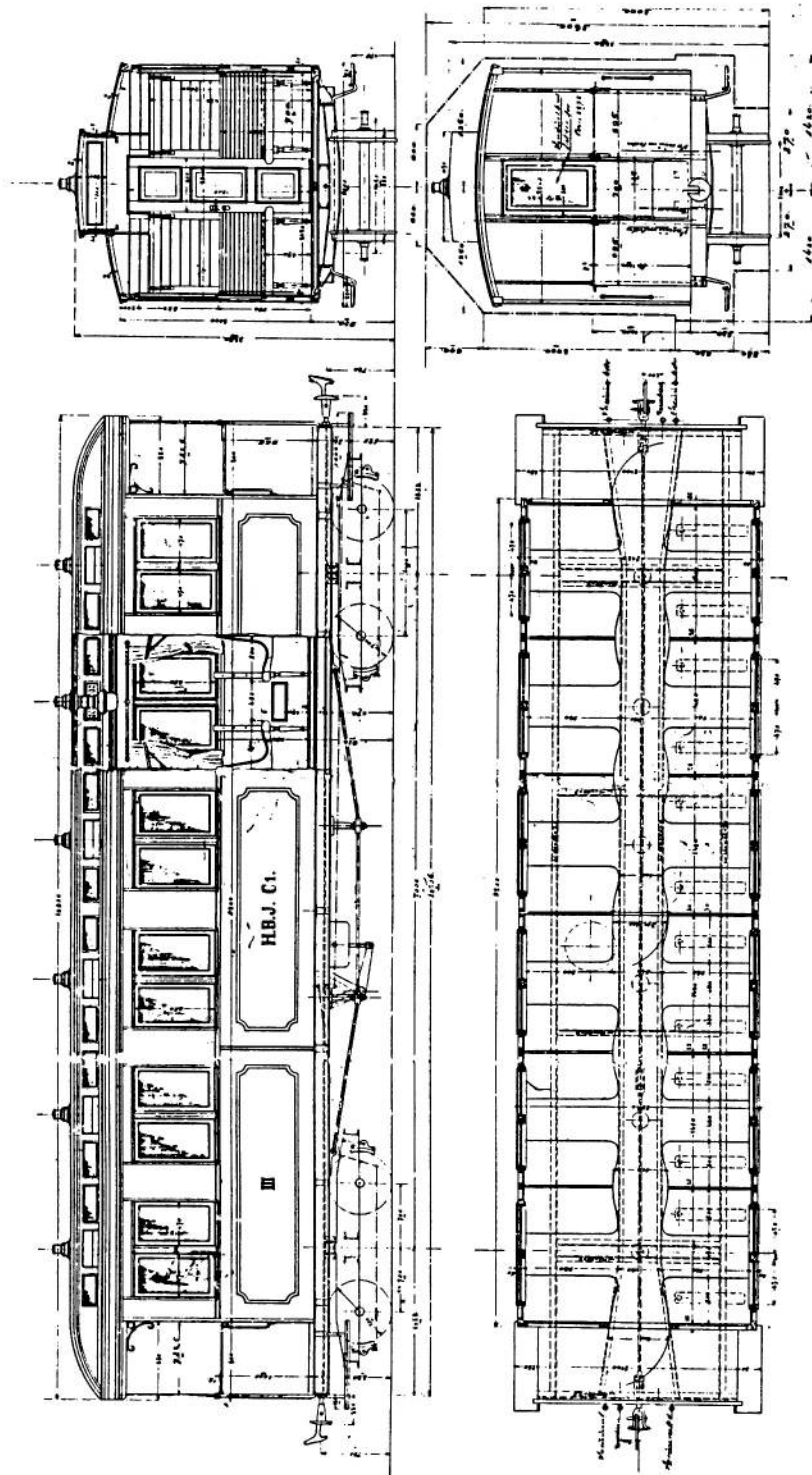


Fig. 35. Maribo-forslag til C-vogn til Bryrupbanen i 1905. KEJ's C-vogn-lignede meget HBJ's, men havde dog gitterlæger og en kobling på hver side af midterpufferen. KEJ havde desuden kun 2 lamper i hele vognen.

som beskyttelse mod at blive "tabt bag af en vogn", hvis den løb bagest i toget, fig. 42. Krogen kunne dog i så fald låses fast med en dornnøgle.

Om vinteren kunne vognene opvarmes med damp fra lokomotivet. Ventilationsmulighederne var også gode, da alle vinduer var til at sænke ned - og trække op igen med en læderrem. Dertil kom i hvert fag en skydeventil i begge sider af tagrytteren - til udladning af en del af de fra passagererne opstigende tobakståger m.v., men de talrige små ruder i rytteren gav også lidt "himmellys" i vognene.

I de mørke timer var det derimod mildest talt sløjt med belysningen, ikke mindst på III kl. Belysningen kom i de første 12 år fra et beskedent antal petroleumslamper, anbragt midt i tagrytteren og ragende med sin aftræksskorsten op over taget. I B-vognene var der én lampe i hvert II kl.-fag, én i det separate III kl. overgangsfag og endnu én i det resterende, 3 fag store "storrum" på III kl. I C-vognen havde man kun ofret sølle 2 lamper på hele vognen - én i hver af de to 3-fags afdelinger, fig. 37. Denne belysning var selvfølgelig for ringe til at selv skolebørnene med deres friske øjne kunne læse ved den, og Ib V. Andersen oplyser i sin "Lille grønne" om KEJ, at børn fra Egtved, der tog med toget til skole i Kolding, i den mørke tid selv medbragte stearinlys for at kunne læse lektier under den syv kvarter lange tur, der foregik med en gennemsnitshastighed af 14,4 km/h! Se køreplanen fra 1902, fig. 38.

Turen kunne under "normale vejrforhold" gøres hurtigere på almindelig cykel, da landevejen Kolding-Egtved kun var 19 km mod banens 25,6 km, men i århundredets begyndelse var vejene ikke så cykelvenlige som nu, og dækkene var også ringere, så en sådan tur kunne ret let resultere i punktering samt tilsmudsning af både tøj og cykel med pløre eller støv, alt efter vejr-situationen. Og der skulle trampes hårdere i pedalerne, inden asfaltering eller brolægning efterhånden bredte sig ud over landet. Fig. 39 og 40.

Men tilbage til belysningen: I 1910 indlagdes elektrisk lys i en af personvognene, og i 1911/12 i de 2 andre samt i de to oprindelige post- og bagagevogne. Strømmen leveredes af medbragte akkumulatorer, som op-

egentlig var lavet af. Nogle malere var dengang sande mestre i at efterligne fine træsorter. Jeg mindes, at jeg engang i min grønne ungdom sejlede med en gammel skærgårds-dampbåd i Stockholm og blev vildt imponeret, da jeg så, at der var ægte valnøddepaneller på toiletet, hvor selv rørene op til en vis højde var af - nåh, nej, men det lignede forbandet godt, med knaster og det hele ...!

På III kl. var der i øvrigt midter-midtgang med 2 pladser på hver side, og der var bagagehylder af træ - ikke net. Sidemodulet var 1490 mm, omtrent som i de fleste af DSB's daværende III kl.-vogne, og i en

stor del af de samtidige normalsporede privatbanevogne.

Alle bogievognene havde 6 fag siddepladser i længden, altså ligesom de senere "store trævogne", men KEJ-vognene var kun 2,50 m brede udvendig mod de normalsporede ca. 3 m, så der var i princippet 12 færre siddepladser i dem. Endeperronerne var meget korte, så dér var ikke mange ståpladser at hente, men i midtgangen kunne der blive omkring 18 ståpladser i tilfælde af spidsbelastninger.

Perronerne havde i siderne indadgående jernlåger, fig. 25 og 30, mens der for enden, ud over den opklappede overgangsbros, kun var en simpel "stormkrog"

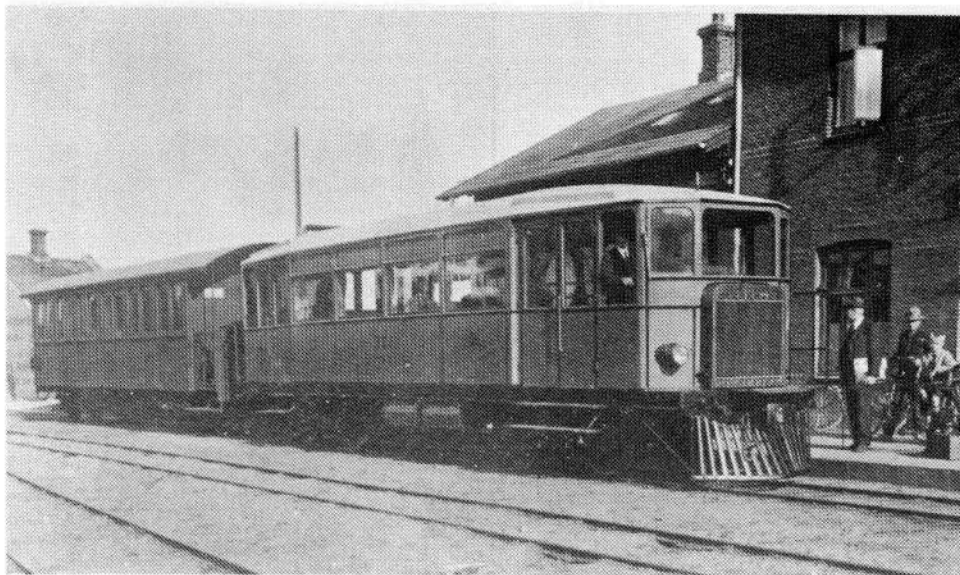


Fig. 25. KEJ M 1 med højtaget bogiebivogn formentlig C 1, med lukket gitterlåde på Kolding Nord. (arkiv BW)

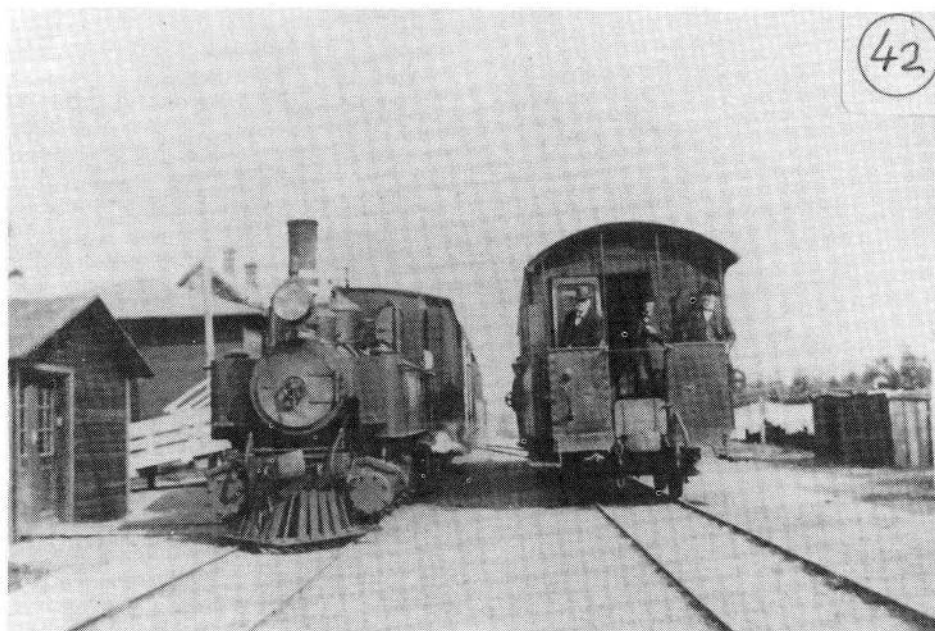
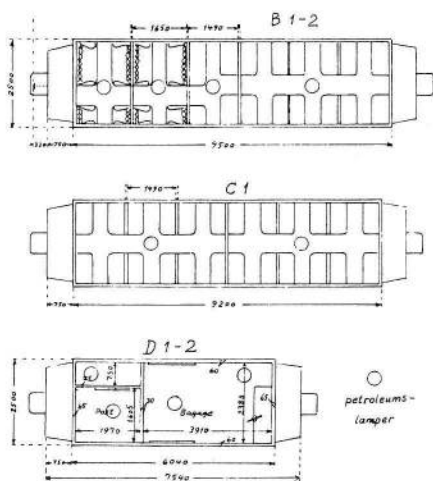


Fig. 42. Togkrydsning? i Starup. I spor 2 en af de højtagede personvogne. På gavlvæggen ses tydeligt, hvortil det gamle tag gik - i en fladere bue. På perronskærmen til venstre ses lyskoblingen og nedenunder varmeledningens stophane. Til højre for overgangsbroen den enlige vacuumslange. (arkiv HA)



ladedes på banens ladestation på Kolding N, hvor en glødehovedmotor trak dynamoen - og maskinerne i banens værksted. I 1918/19 etableredes et akkumulatorladeanlæg på DSB-stationen i Kolding, så man ikke længere skulle køre vognene til opladning på Nordbanegården.

Selv om tagrytterne medvirkede til både lys og luft i vognene, vedtog man snart at afskaffe dem, da de hurtigt blev en kilde til vedligeholdelsesproblemer. Det var svært at holde samlingerne mellem hovedtaget og rytterens lodrette sider tætte, og de mange små vinduer kunne også efterhånden levere varierende vandindsvinger eller strømme ned i vognen, når vinden pressede vandet op ad taget i vindsiden. Man vedtog derfor, sammen med indførelsen af det elektriske lys, at ændre tagene, idet man fjernede tagrytterne fra

den ene af B-vognene og de to D-vogne og lagde et almindeligt, svagt hvælvet tagdæk hen over hullet. Den anden B-vogn og C-vognen gav man et højt hvælvet "tøndetag" - måske blot lagt hen over tagrytteren? Fig. 41 og 42.

KEJ's person-, post- og bagagevogne var alle leveret med automatisk vacuumbremse, og personvognene havde nødbremseventiler på perronerne, hvorimod de ikke synes at have haft skruebremser. Det var der ikke brug for i driften, da der normalt løb en af de oprindelige D- (senere E-)vogne sammen med personvognene, og D/E-vognene havde skruebremse for det tilfælde, at vacuumbremsen svigtede eller at frakoblede personvogne under rangering skulle gå hen at tabe vacuum'et og dermed bremseevnen.

Personvognenes bogier var ret primitive med rammer af profiler og kun enkelt affjedret, ganske som godsvogne, med ret korte og stive bladfyedre, da der ikke på bogierne var plads til lange, bløde personvognsfjedre. Til gengæld fordelte bogierne bumpene fra sporet i dobbelt så mange, halvt så store stød, og så havde de lange vogne en mindre slingrende gang ved høje hastigheder (sic!) end den, man kom ud for i de ældre smalsporsbaners korte, 2-akslede vogne.

Både person- og post/bagagevognene var pladeklædte udvendigt, men jeg ved ikke, hvilken farve, de havde - måske brune som Bryrupbanens - men de havde i hvert fald lyse (gule eller hvide) påskrifter og stafefinger, som tydeligt ses på billedet af personvognsmateriellet i Kolding kort før banens åbning, fig. 33.

I DJK's bog om KEJ berettes, at man i 1899 havde planer om at anskaffe yderligere personvognsmateriel, enten et par små, 2-akslede 4-fagsvogne eller endnu en bogie C-vogn af samme type som C 1. Det hævdes, at man bestilte en vogn af sidstnævnte type (til 7.800 kr.) hos Scandia, sammen med diverse godsvogne m.v. Den skulle være leveret til KEJ i 1901, men da havde man allerede fortrudt købet og videresolgte vognen til HBJ for 7.200 kr., en rigtig dårlig forretning.

Jeg har ikke siden kunnet få bekræftet den historie nogen steder. De gode folk i JMJK (Jysk Model-Jernbane Klub) har ikke under deres granskning af Scandias arkiver og ordrebøger kunnet finde noget om denne vogn,

Km.	Persontakst			20. Kolding--Egtved.			Privat.			Persontakst			20. Egtved--Kolding.			Privat.			
	II	III	Kr. o. kr. II	II	III	Kr. o. kr. II	II	III	Kr. o. kr. II	II	III	Kr. o. kr. II	II	III	Kr. o. kr. II	II	III	Kr. o. kr. II	
2,2	0,15	0,10																	
6,6	0,30	0,20																	
8,7	0,35	0,25																	
11,1	0,45	0,30																	
13,7	0,50	0,35																	
15,2	0,60	0,40																	
17,7	0,75	0,50																	
19,4	0,80	0,55																	
21,7	0,90	0,60																	
23,7	0,95	0,65																	
27,8	1,05	0,70																	

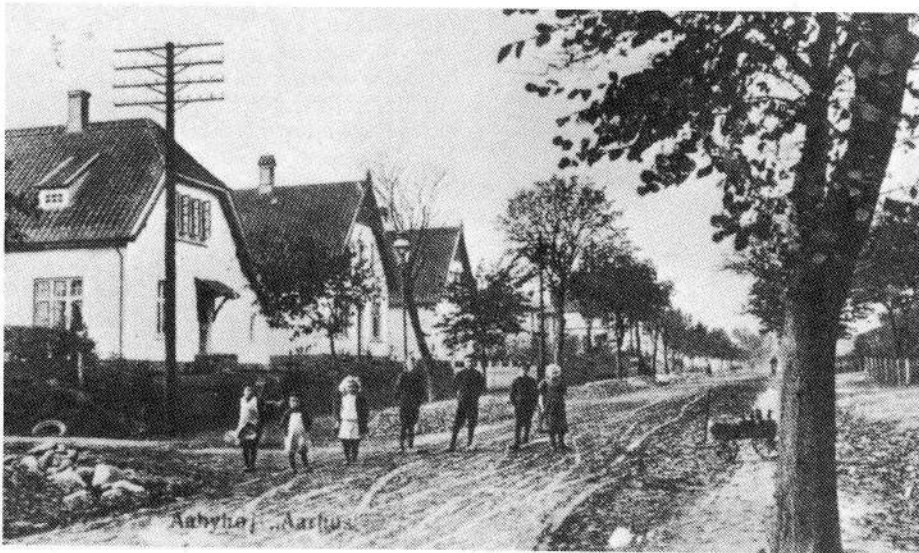
Fabers Rejseliste 1902.

medens de derimod har check på godsvogn-bestillingen, der skulle være sket samtidig. I arkivalier fra HBJ, som jeg for år tilbage har gennemset hos nu afdøde Thomassen, forelå intet om en personvogn fra Scandia, men derimod en kontrakt-kopi om en ny vogn fra Hannoversche Holzbearbeitungs & Waggonfabrik, HBJ C 22 til 6.800 kr., leveret år 1900, og den næste C-vogn fik HBJ først i 1906 - fra Maribo! Fig. 35.

Måske har KEJ bestilt en vogn hos Hannoversche, men fortrudt det og overladt ordren til HBJ, men det ser ikke ud til, at den supplerende vogn nogensinde kom til at køre på KEJ, og de nævnte priser gør kun forvirringen endnu større. Forklaring efterlyses hermed!!

POST- OG BAGAGEVOGNENE

Fra Beuchelt leveredes i 1898, 2 stk. 2-akslede post- og bagagevogne D 1 og 2 i samme nydelige design som personvognene, fig. 37 og 43. Det var pladeklædte tagryttervogne med tvillingvinduer eller enkeltvinduer af samme dimensioner, åbne perroner med samme type perronlæger samt samme farver, påskrifter og stafferinger, så alle persontog, der normalt altid medførte en D-vogn, havde et ensartet og harmonisk udseende, bortset fra den lille grimrian forrest, der trak hele læsset, men både var smallere og lavere end de tilsyneladende alt for store vogne, den skulle trække! Fig. 12 og 44.



D-vognene havde et lille postrum (3,16 kvm) med sidegang forbi og desuden et bagagerum på 9,3 kvm, se iøvrigt dataskemaet, fig. 51.

I postrummet var der brevkasse med skueglas og et meget smalt bord med en mindre sorteringsreol over. Desuden på væggen mod bagagerummet en knagerække til postsække. På gulvet en rund taburet, men ellers intet inventar, bortset fra et dampvarmeapparat. Intet egentligt skrivebord, ingen servante og ingen kakkelovn, så det var IKKE et postkontor!

I bagagerummet fandtes på gavlvæggen et mindre, fast bord med bremsesving ved forkanten og med et lille dampvarmeapparat under, og i denne vognende tillige et vindue i hver side, samt i døren ud til endeperronen. Derimod var der ingen vinduer i skydedørene i rummets anden ende.

Oprikelig var også D-vognene belyst med petroleumslamper, hvoraf der var én i sidegangen, én i postrummet og ikke mindre end 2 i bagagerummet. Senere erstattedes de med elektriske lamper, men deres placering kendes ikke. Formentlig var akkumulatorene til el-belysningen placeret et eller andet sted i D-vognene, for fotos viser, at der var lysledning mellem vognene.

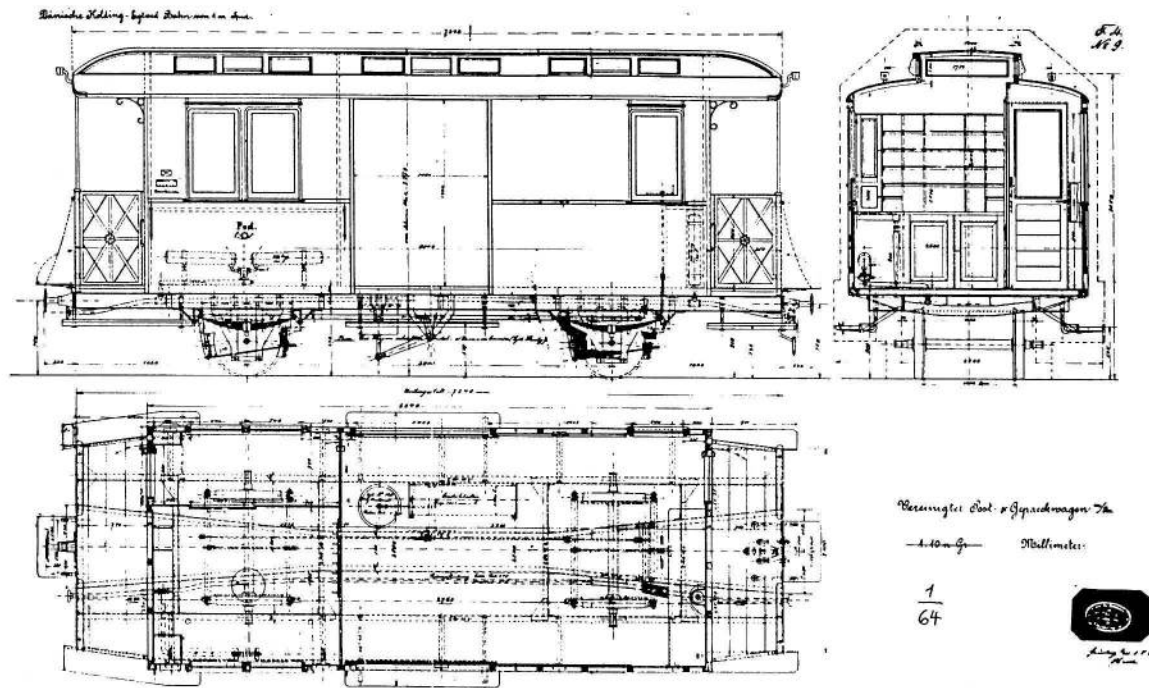
I DJK's KEJ-bog hævdes, at der i D-vognene var en kupe til ialt 6 rejsende på III kl. Det kan først have været efter at man havde droppet postrummet, som var det eneste sted, man kunne placere en sådan kupe uden større ændringer af vognene, jf. det følgende om den nye postvogn. Mærkeligt nok nævner driftsberetningerne intet herom. Måske var ordningen blot en midlertidig løsning, og vognene omtales senere kun som rene bagagevogne: E 1-2.

Person/postvognen D 1"

I 1916 indgik KEJ en ny aftale med postvæsenet om postens befordring med banen. PåT ønskede indrettet postbureau i en af banens postvogne, da der var

Fig. 39. Dansk hovedvej anno 1910: Silkeborgvej i Aabyhøj ved Aarhus. Trafikken er ikke stor, kun en cyklist anes i baggrunden, og man tillod sig at line børnene op til fotografering midt på "A 15", der udviser talrige hjulspor. Bemærk også eksempler på huse til "Villavejen" fra før bilerne slog småbanerne ud. (affoto fra "Danskernes veje", side 14)

Fig. 40. Her ses et par af konkurrenterne til baner som KEJ år 1901: Et studekøretøj møder redaktør Arnfast fra Aalborg i hans nye Oldsmobile ved en overskæring for ETJ ved Ebeltoft. Oldsmobile 1901 er verdens første "masseproducerede" bil, men den var næppe nogen farlig konkurrent til toget - cyklen var langt farligere! (affoto fra "Danskernes veje", side 12)



Berømtet Post- og Sjævnævningen 7a

1:40 m. Skala: Millimeter

1/64



god tid til at sortere posten, mens toget sneglede sig gennem Koldings nordvestlige opland. Løsningen blev, at banen fik en ny post- og personvogn, der litreredes D 1, mens de gamle D-vogne omlitreredes til E 1-2, idet de formentlig samtidig mistede deres postrum, der måske blev omdannet til de ovenfor omtalte III kl. kupeer - med sidegang!

Den nye postvogn kostede 6.400 kr., der betaltes af P&T, der altså var ejer af vognen, mens den indregistreredes hos KEJ, analogt med den kommunalt ejede motorvogn.

D 1" var af ganske samme størrelse som de gamle D-vogne - på millimeter samme længde og bredde, og den vejede også meget nær det samme. Men indretningen var meget anderledes. Postrummet var på 4,75 kvm mod

3,16 i de gamle vogne, se fig. 46, 26 og 47. Det var lykkedes at lave det 17 cm bredere derved, at man havde lavet åben svalegang i stedet for lukket sidegang forbi postrummet, hvorved man havde sparet et skillerum, og svalegangen kunne laves 15 cm mindre end den lukkede sidegang. Til gengæld var der nu yderdøre i begge sider: halvanden fløjddør til svalegangen og en enkelt, "indsænket" fløjddør i den modsatte side, fig. 48. Denne sidste tog faktisk godt 1/3 kvm fra postrummets gulvareal, men den lettede ind- og udladningen af post meget på de stationer, hvor det skulle ske til den side.

Svalegangen havde det sædvanlige kædegelænder langs ydersiden, men den var så smal, at døren ind til passagerafdelingen måtte anbringes 30° på skrå for

Fig. 43. Beuchelts tegning til KEJ D 1-2. Bemærk de tyske slutsignalholdere på tagenderne. Måske viser tegningen den type gitterlæger, der anvendtes på KEJ. Vognen har formentlig - ligesom de meget mindre godsvogne fra Beuchelt - lænkeaksler, opnået ved ekstra spillerum og slør i fjederophæng og akselgafler samt det tilsvarende ekvibrerede bremsetøj. Bemærk ensidig varmeledning!

at kunne blive så bred, at også menneskelige plusvarianter kunne passere den. Arrangementet nærmede sig det specielle "løbebræt", der fandtes langs postrummet på Hammelbanens nyeste postvogn AHTJ D 3, som er beskrevet i SP nr. 3/1977, side 167.

I postrummet havde man fået plads til alt det sædvanlige postbureau-inventar: Op ad gavlen et skrivebord med sorteringsreol over og ved hver ende en brevkasse med rude. På gulvet en kulkasse til brændstof til varmeovnen, der drev en ret stor og klodset radiator til højre for den obligatoriske servante med håndvask og vandkande. På indervæggen, mellem et par vinger, var der kroge til ophængning af postsække, og så må vi ikke glemme den polstrede taburet med rundt sæde foran skrivebordet.

I resten af vognen var der passagerafdeling med 2 fag skæv "midtgang", idet der var 3-mandsbænke på den ene side af gangen og 1-mands på den anden side. Det gav ialt 15 siddepladser af III kl. på almindelige

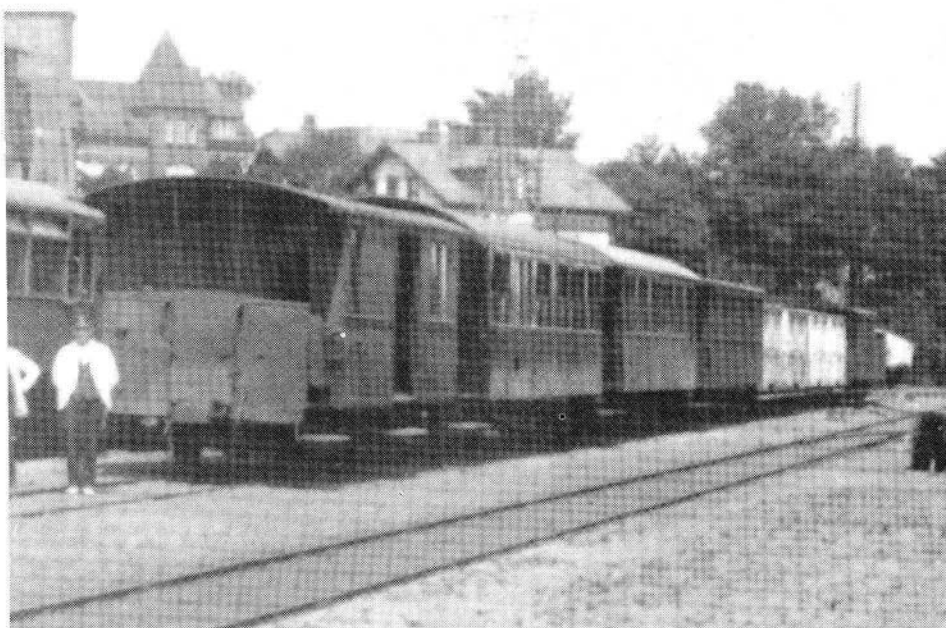
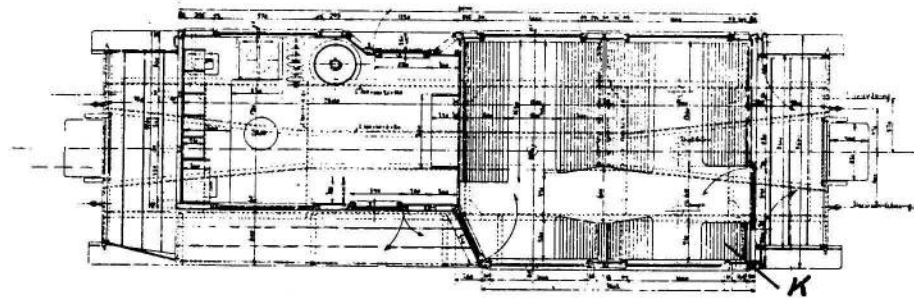
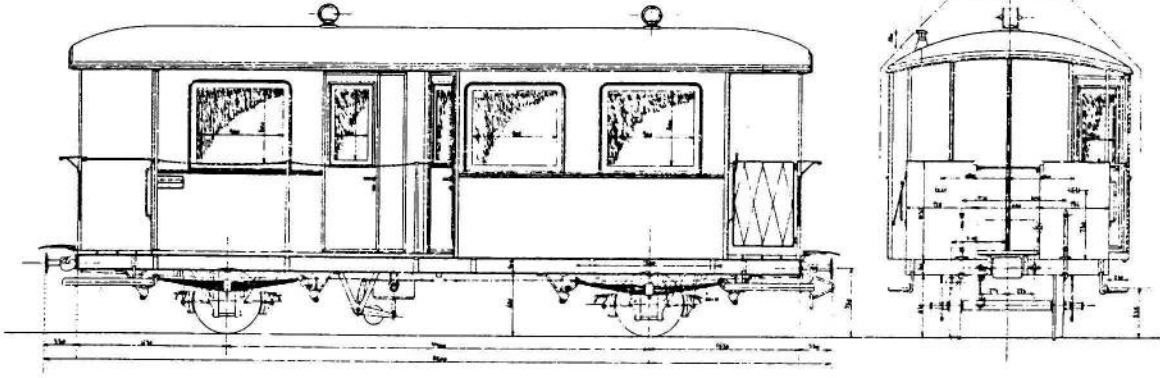


Fig. 41. KEJ's oprindelige person- og post/bagagevogne som de så ud en gang i 1920'erne. 2 af personvognene har fået højt hvælvet tag, den 3. og de to bagagevogne har blot mistet tagrytteren. Den "flade" personvogn er en af B-vognene. Bag den ses 4 små, hvide Q-vogne. (arkiv BW)

No. 10602.

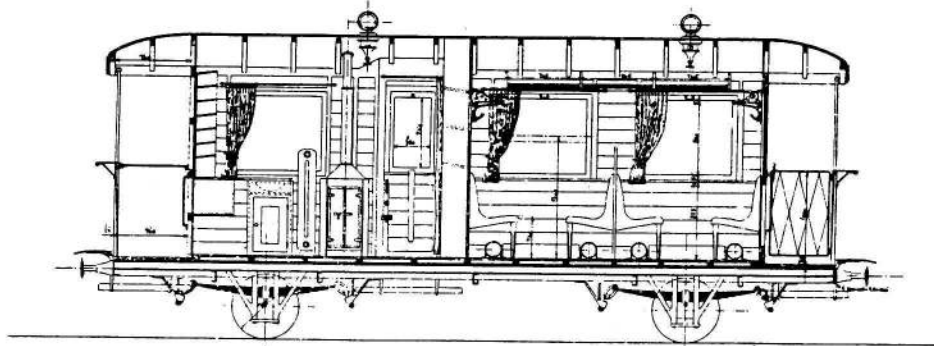
Scandia i Randers



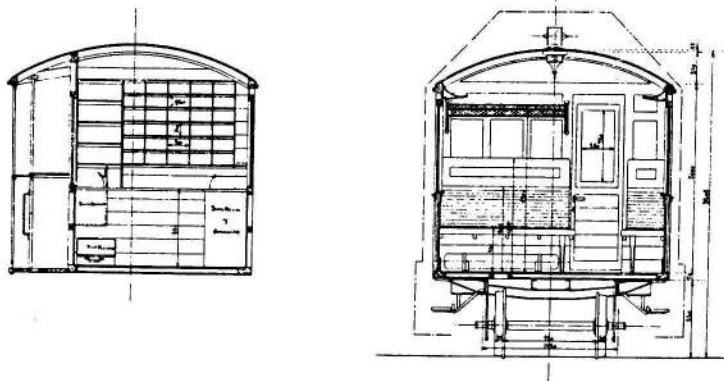
Byggeskizze 1916-17

Post- og Personvogn B 316.
til
Holding-Østved-Banen.
Ordre 1331.

KEJ D 1"



Denne tegning af KEJ D 1" fra 1916 er hentet fra JMJK's tegningshefte "smalsporsmateriel" fra 1980, s. 19 og 20. Da vognen senere blev benyttet som motorbivogn, erstattedes det enkelte 1-mandsæde mærket K med en kakkelovn med aftræk gennem taget, hvilket ses på flere fotos.



PERSON- VOGNE	bygge- år sted		art	indretning	per- roner	over- gang	tag- form	be- klædn	aksafst. →m←	l.o.p. (-m-)	tara t	brem- ser	lys	varme	anm., ændr., skæbne.
	bygge- år	sted													
KEJ B 1-2	1898	Beuc	midlgang 00-00	2 II 12 + 4 III 32 1650 mm, 1490 mm	2	2	plade	7,30+1,40	11,66	c. 10	B	petrol → damp	1 B fået tørdetag, 1 lavt cirkeltag ≥ 1910. Begge fået el. lys.		
KEJ C 1	"	"	"	4 III 48, 1490 mm	"	"	"	7,00+1,40	11,36	c. 9	"	"	"	C 1 Landetog + el. lys ≥ 1910	

POST- OG BAGAGEVOGNE	bygge- år sted		art	postafd. l x b m	bagageafd. l x b m	andet l x b m	per- roner	over- gang	tag- form	be- klædn	aksafst. →m←	l.o.p. (-m-)	tara t	brem- ser	lys	varme	anm., ændr., skæbne.
	bygge- år	sted															
KEJ D 1-2	1898	Beuc	post+bag. 0-0	1,97 x 1,605 ~ 3,16 m ²	3,91 x 2,38 ~ 9,31 m ²	—	2	2	plade	3,90	8,20	6,3	B+S	petrol → damp	lavt cirkeltag og el. lys ≥ 1910. Omd. E ≥ 1916		
E 1-2 ex D)	"	"	bag+pers.	—	do. ?	1 kape II 6 pl. 1605 mm	"	"	"	"	"	"	"	el.	"	omdannet ≥ 1916 fra D 1-2	
KEJ D 1"	1916	Scnd	post+post 0-0	2,84 x 1,78 ~ 4,79 m ²	—	2 fag midly. 15 pl. 1500 mm	"	"	"	4,40	"	6,35	B	el.	damp + kakk.	tilhørte P&T	

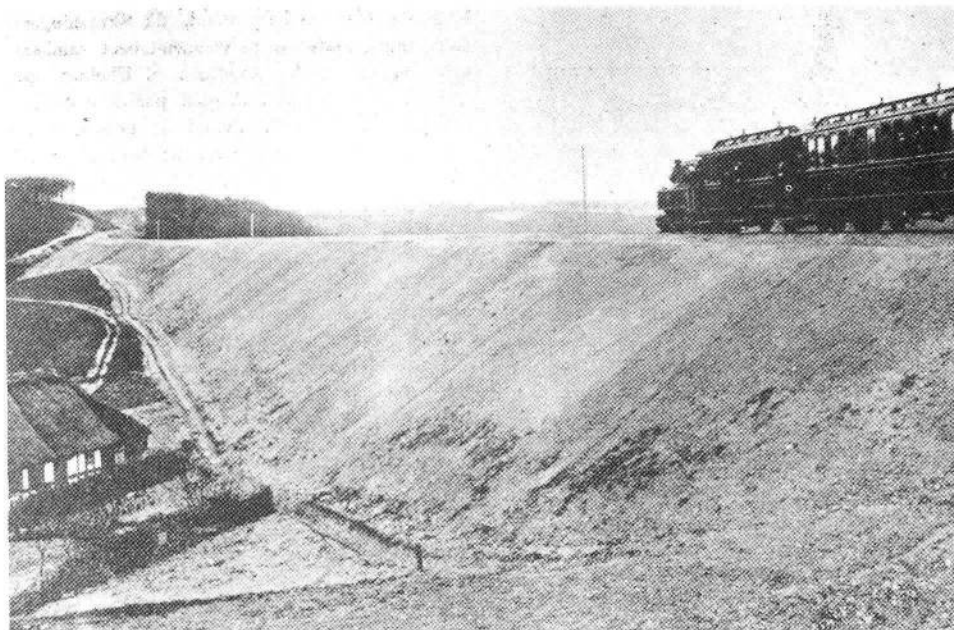


Fig. 44. KEJ-tog på den nyopførte dæmning over Almind-dalen 1898. Toget kører mod Egtved, og forrest ses en af de 2 post- og bagagevogne D 1-2. Billedet er set mod ca. NØ. I baggrunden køres i en S-kurve ind i en udgravning med stærk krumning mod venstre kort før Hauerballe station. (arkiv PT)

svejfede træbænke med siddemodul 1,5 m eller kun 1 cm mere end i de gamle personvognes III klasse-fag.

I passagerafdelingen var der dampvarmeapparater under bænkenene, men da vognen senere blev brugt til motorbivogn, fjernedes een-mandssædet ud mod endeperonen, så der her blev plads til en kakkellovn til brug i motortogene, og det ses bl.a. på fig. 16a og 47, at den havde aftræksrør op gennem taget.

Vognen havde længere akselafstand end de gamle D-vogne: 4,40 m mod 3,90 m og den havde lænkeaksel-ophæng af model 1911 med ovale ringe og lange, bløde personvognsfjedre, så den må have haft en behageligere gang i sporet end de gamle D-vogne.

Den havde naturligvis vacuumbremse, men IKKE skruebremse, da den jo ikke var beregnet til togførervogn og ikke havde bagagerum.

Selv om den nye D 1" var af samme størrelse som de gamle, var den af et ganske andet design, nærmest som en let moderniseret udgave af AHJ-typen fra 1904 og meget lig Langelandsbanens person- og postvogne, fig. 50. D 1" var pladeklædt med store, trærammede vinduer og cirkelhvælvet tag med "nedgroede" ender over de åbne perroner. Taget havde torpedo-

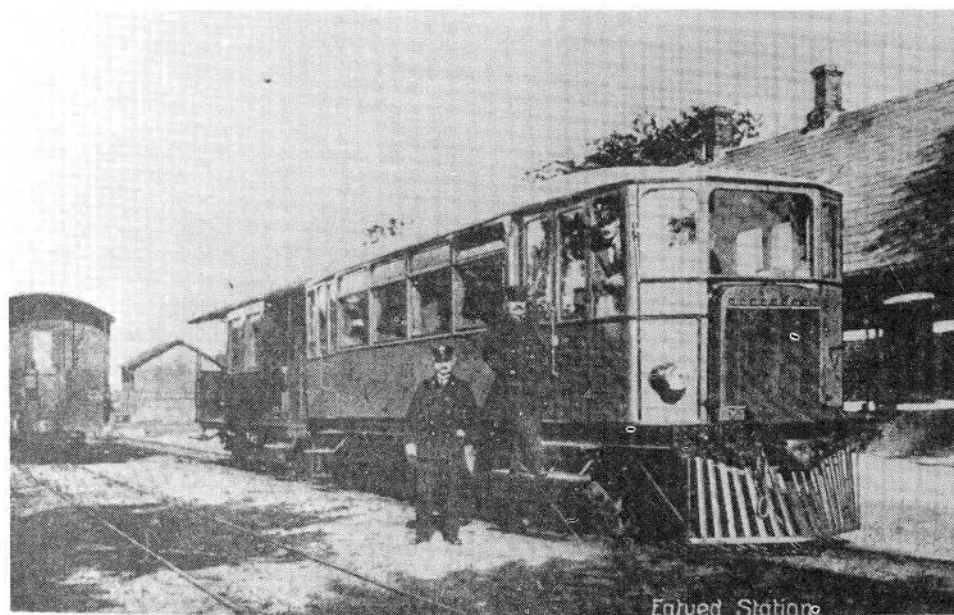


Fig. 26. KEJ M 1 og post- og personvogn D 1 på Egtved station i slutningen af tyverne. (postkort, arkiv BW)

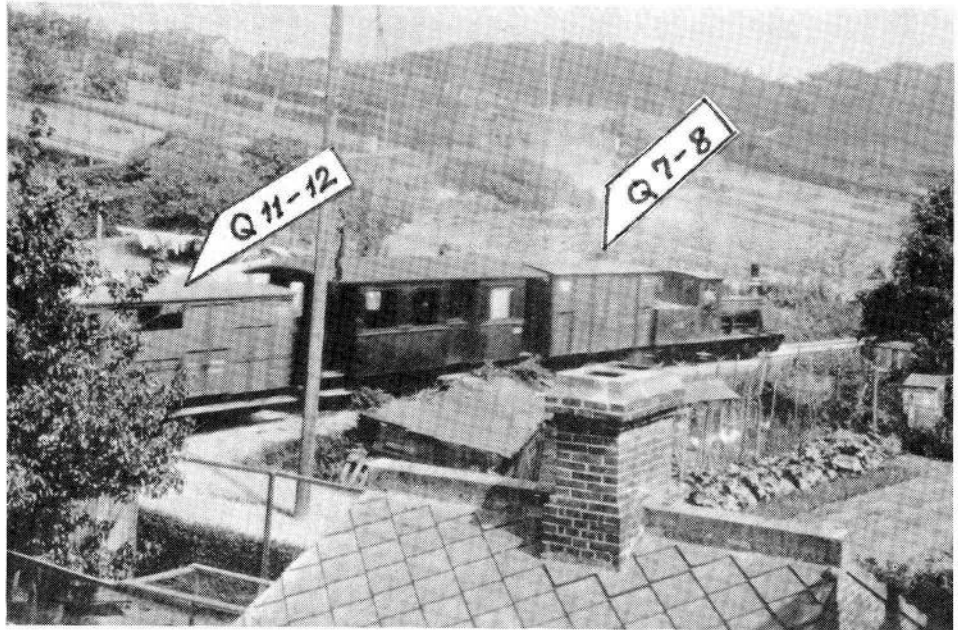


Fig. 47. I forgrunden den fladtagede B-vogn og den "nye" person- og postvogn D 1" fra svalegangssiden. Bemærk skorstenen for personafdelingens kakkellovn. I baggrunden ses både små og store Q-vogne i såvel hvide som mørke udgaver. For enden af perronen en svalegangspostvogn fra TKVJ. (foto Jernbanemuseet)

ventiler, og der var almindelige Scandia-gitterlåger i passagerenden, men kun "stormkroge" i postenden, hvor passagererne intet havde at gøre. Det var en pæn, lille vogn, men den passede dårligt i stilen til at køre sammen med de andre personvogne.

Da man anskaffede motorvognen, benyttedes D 1" ofte som bivogn hertil, da det var banens letteste egentlige personvogn, brutto ca. 7,5 t. Måske var denne oprangering den "mindst ringe" stilblending, men farverne passede i hvert fald ikke sammen - uden at jeg dog

Fig. 48. Her triller KEJ damp 2" ned fra Kolding Nord mod Kolding DSB med D1" i et blandet tog mellem en ombygget vogn forrest og en tidligere Skagen-vogn bagved. Lokomotivet viser, at billedet er fra 1929/30. Bemærk, at lokomotivet kører "baglæns" ned af bakken! (arkiv BW)



kan sige, hvordan D 1" var farvet - men mon ikke den havde samme mørke farve som de øvrige person- og bagagevogne - mens M 1 lige til det sidste var gul på sin hjemmebane.

Efter banens lukning lykkedes det ikke at få solgt D 1" til videre brug på Bornholm eller på HAJ, som man havde håbet - den gik til ophugning i 1931, kun 15 år gammel, og det gav kun 177 kr. til postvæsnet, der med et p.t. aktuelt udtryk fik en næse så lang, at de kunne lugte sig selv i nakken.

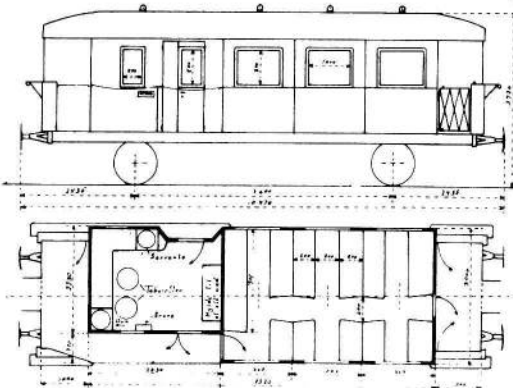


Fig. 50. Langelandsbanens person- og postvogne D 31-32 har nok været forbilledet for KEJ D 1", både i hensende til indretning og udseende (design), blot var KEJ's vogn kortere og en sideplads smalle, hvorved den blev 3,5 t lettere. (tegn. DJK 8, side 54)

KEJ's GODSVOGNE

En formentlig nogenlunde rigtig oversigt over KEJ's godsvogne findes i DJK's bog nr. 10, side 60, og med enkelte rettelser ser den sådan ud:

- Q 1-6: Beuchelt 1898. Lukkede gods- og kvægvogne.
- Q 7-8: Beuchelt 1898, do., ombygget 1908 hhv. 1909 fra KH 6 hhv. 5.
- Q 9-10: Scandia 1917, do., ex. FSJ C 38, 40. Til KEJ 1924.
- Q 11-12: Scandia 1917, do., ex. FSJ C 35, 37. Til KEJ 1924 (bremsekupe).
- QF 1-6: Ombygget 1900-1901 fra F 55-60. Lukkede rullecontainere.
- KH 1-6: Beuchelt 1898. Åbne gods- og kvægvogne (høje).
- KL 1-3: Beuchelt 1898. Åbne, lavsidede godsvogne.
- P 1-2: ombygget 1910 fra KL 2 og 3 til ballastvogne.
- PT 1: KEJ VK 1909. Bogie-fladvogn til tømmer m.v.
- F 1-60: Scandia 1899. Åbne rullecontainere. F 55-60 omb. 1899-1901 til lukkede QF 1-6.
- T 1-20: Scandia 1899: Smalsporede containerbærevogne.
- TB 1-6: Scandia 1899. Smalsporede containerbærevogne med vacuumbremse.
- U 1-6: Scandia 1899. Normalsporede containerbærevogne (ZP).

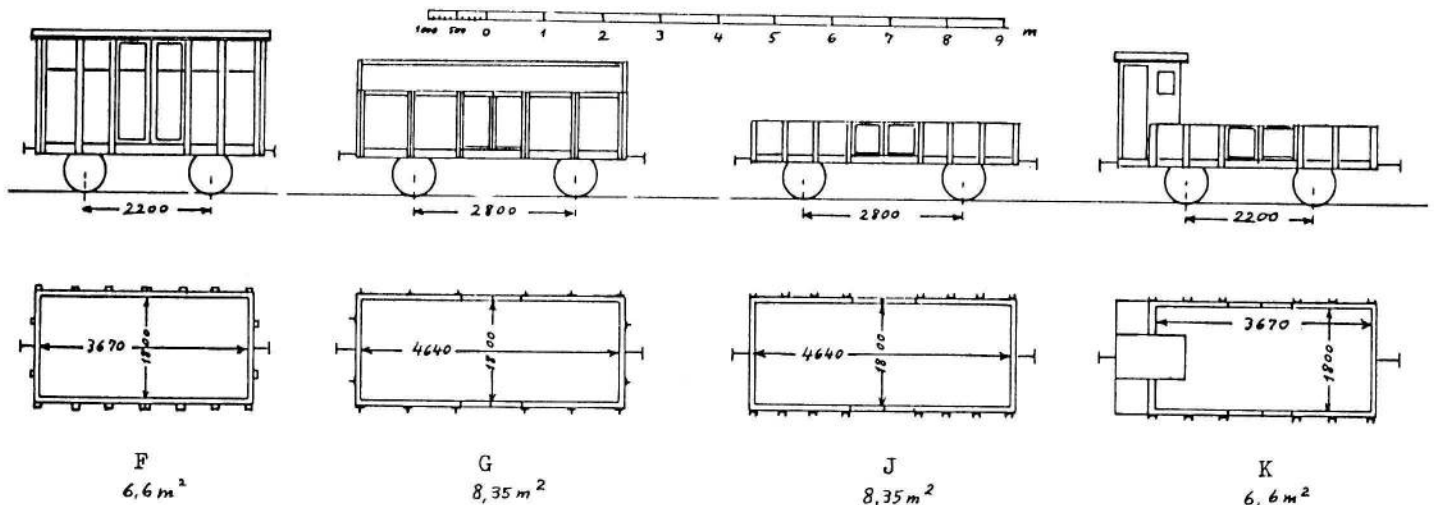
Kje → Kjl ?

Fig. 52

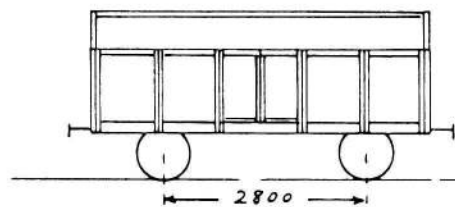
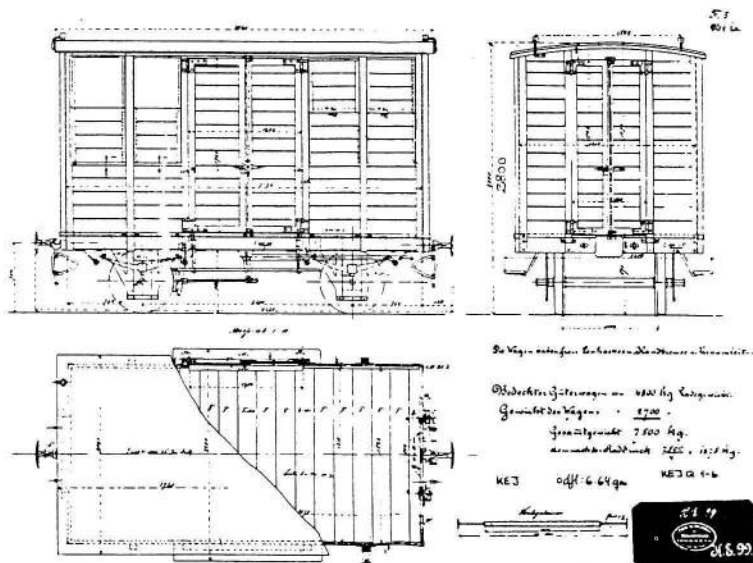
Fotografisk dokumentation haves for litrabetegnelserne Q, F, T og U/ZP. De øvrige betegnelser er slugt rått fra DJK 10, bortset fra litra KH for de åbne gods- og kvægvogne. DJK betegner dem med det helt uforklarlige Kjl, der muligvis kunne være en fejlfortolkning af et håndskrevet KH (fig. 52) - den betegnelse jeg har valgt at bruge for disse vogne (H for "høj").

U-vognene var fra begyndelsen indregistreret hos DSB som privatejede vogne, litreret ZP, men fik senere betegnelsen KEJ U 1-6.

Til banens åbning anskaffedes kun de 15 godsvogne, der er understreget i ovenstående oversigt. Kort efter leveredes fra samme fabrik vognmateriellet til Horsens-Bryrup banen, og herfra

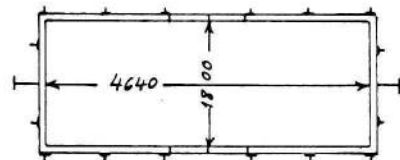


Forslag til vognmateriel for Horsens-Bryrup Jernbane, juli 1897



KH?

57

8,35 m²

haves bl.a. de gengivne målskitser (fig. 53) af forslag til HBJ's godsvogne, der formentlig meget lignede de vogne, der var leveret til KEJ. På skitserne er angivet HBJ's litrering efter "gammeljysk" tradition, og som anvendtes af alle Horsens Privatbaner helt til 1953, mens KEJ var mere med på det nye og benyttede betegnelser, der nærmest svarede til DSB's dengang nye litrering fra 1893.

Vi har kun een hovedtegnning af KEJ's oprindelige godsvogne, nemlig af den lukkede Q-vogn, og den stemmer smukt med fotos fra KEJ. De åbne vogne har vi derimod ingen helt sikre fotos af, og ej heller originale hovedtegnninger. Noget tyder imidlertid på, at KEJ's KH-vogne var magen til HBJ's G-type, mens det er mere usikkert, hvordan KL-vognene så ud, og heraf haves ingen sikkert identificerbare fotos. Vi kan ikke regne med HBJ-skitsernes J- eller K-vogne, og vi har ingen billeder af KEJ-vogne med bremsehus, så her er

vi ude i de løse enders land og gættiernes overdrev, men herom senere.

KEJ Q 1-6.

Heraf haves et udmærket fotografi fra Gravens station fra senest begyndelsen af 1910'erne (fig. 54). (Lokomotiverne fik slips mellem 1913 og 1915). JMJK har også skaffet den viste hovedtegnning fra "Fabrik für Brückenbau und Eisenkonstruktionen Beuchelt & Co. Grünberg in Schlesien", fig. 55. Den viser en vogn, der svarer godt til fotografiet - og til de F-vogne, som Bryrupbanen fik foreslået, men næppe fik, fordi de var for små til HBJ's og HTB's fælles transportører. Men et sådant problem havde KEJ ikke.

Q 1-6 var meget små vogne, der ganske lignede DSB's gamle QA-vogne, blot i stærkt formindsket udgave. Vognenes lidenhed var dikteret af det spinkle spors ringe bæreevne, der - som ved HBJ - oprindeligt fastsattes

til kun 3,75 t pr. aksel.

Ifølge fabrikken vejede en sådan Q-vogn 2,7 t, og lastgrænsen sattes derfor til 4,8 t, hvilket gav en bruttovægt på 7,5 t, svarende til det tilladte akseltryk. Senere tillod man efterhånden et akseltryk på op til 4,4 t, men allerede fra banens åbning synes man at have tilladt Q-vognene at laste 5 t.

De havde "Q-lemme" i sidefagene, men ikke i dørene. I begge gavle var der dobbelte fløjdøre med tilsvarende gitterdøre indenfor, ganske som det kendes fra de normalsporede Q-vogne, mens tilsvarende vogne fra de øvrige smalsporbaner kun havde enkeltøre (fløj- eller skyde-) i gavlene - hvis de overhovedet havde gavldøre.

Q-vognene var formentlig alle leveret med håndbremse med een bremseklods af jern, samt vacuumledning, men de leveredes næppe med de tyske slutsignalholdere over taget, som er vist på tegningen.

Ifølge påskrift på tegningen skulle vognene have svævende aksler ("Freie Lenkachsen"), på trods af den meget beskedne akselafstand, så de skulle have gået let og smertefrit gennem banens skarpe kurver.

Flere af vognene, der formentlig oprindeligt var brune, blev efterhånden hvidmalede, og på billedet (fig. 56) af det samlede personvognsmateriel på Kolding DSB 1928-30, ses 4 hvidmalede, små Q-vogne. De hvide vogne har formentlig været forbeholdt transport af fødevarer, så de ikke måtte lasses med "Kvæg eller ildelugtende eller tilsmudsede Gods".

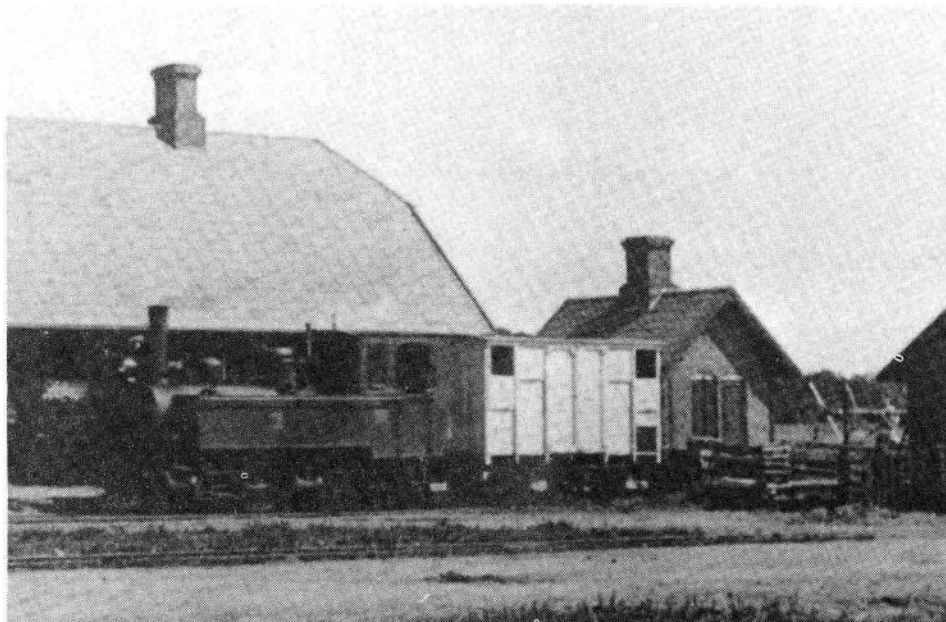
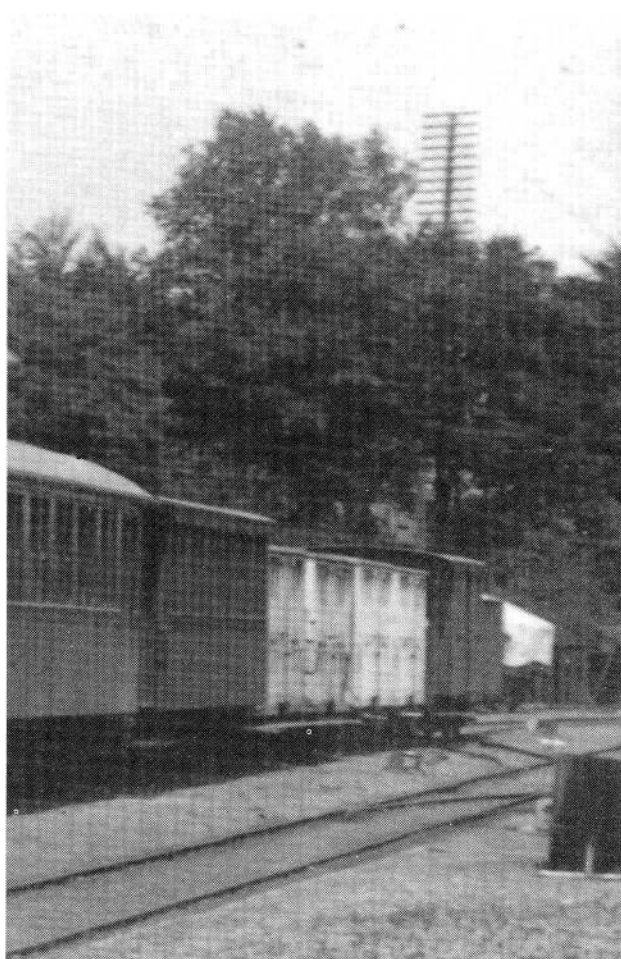


Fig. 54. Umiskendeligt billede af en af KEJ's oprindelige Q-vogne. Det ses, at den havde samme højde som lokomotivets førerhus og at sidefag og døre er omtrent lige brede, hvilket ikke var tilfældet for banens øvrige Q-vogne. (arkiv BW)

Fig. 56. Mellem den flåttagede B-vogn og bagagevognen ses ikke mindre end 4 af de oprindelige små Q-vogne i hvidmalet udgave, de to nærmeste med løbebrætter, de to andre med brede fodtrin ved dørene. På sporet bag vognrækken anes ude til højre en stump af en uidentificeret Q-vogn samt en presenningdækket F-container på sin smalsporede undervogn kort før trappen op til kulbanken helt ude til højre. (foto J. Martensen, Kolding. arkiv BW)



KH 1-6.

Da disse 6 vogne omtales som gods- og kvægvogne, har det formentlig været vogne af den type, der hos HBJ betegnedes litra G: Højsidede vogne med dobbelte fløjddøre i siderne og spidse gavle, sandsynligvis til at løfte af, og mellem gavlspidserne en aftagelig presenningbom.

Vi har ingen tegning af typen fra Beuchelt, men derimod en Maribo-tegning fra omkring 1904, visende en ganske lignende vogn-type, leveret til både HBJ og HTB omkring 1904/05, fig. 58. Bemærk, at Maribo-vognen har bremseklods af træ og central-kobling /puffer med selvkoblende hage, der ikke passede sammen med KEJ's kobletøj.

Desværre haves heller ikke fotos af typen fra KEJ, bortset fra billeder, der sandsynligvis viser ombygningsprodukterne Q 7 eller 8.

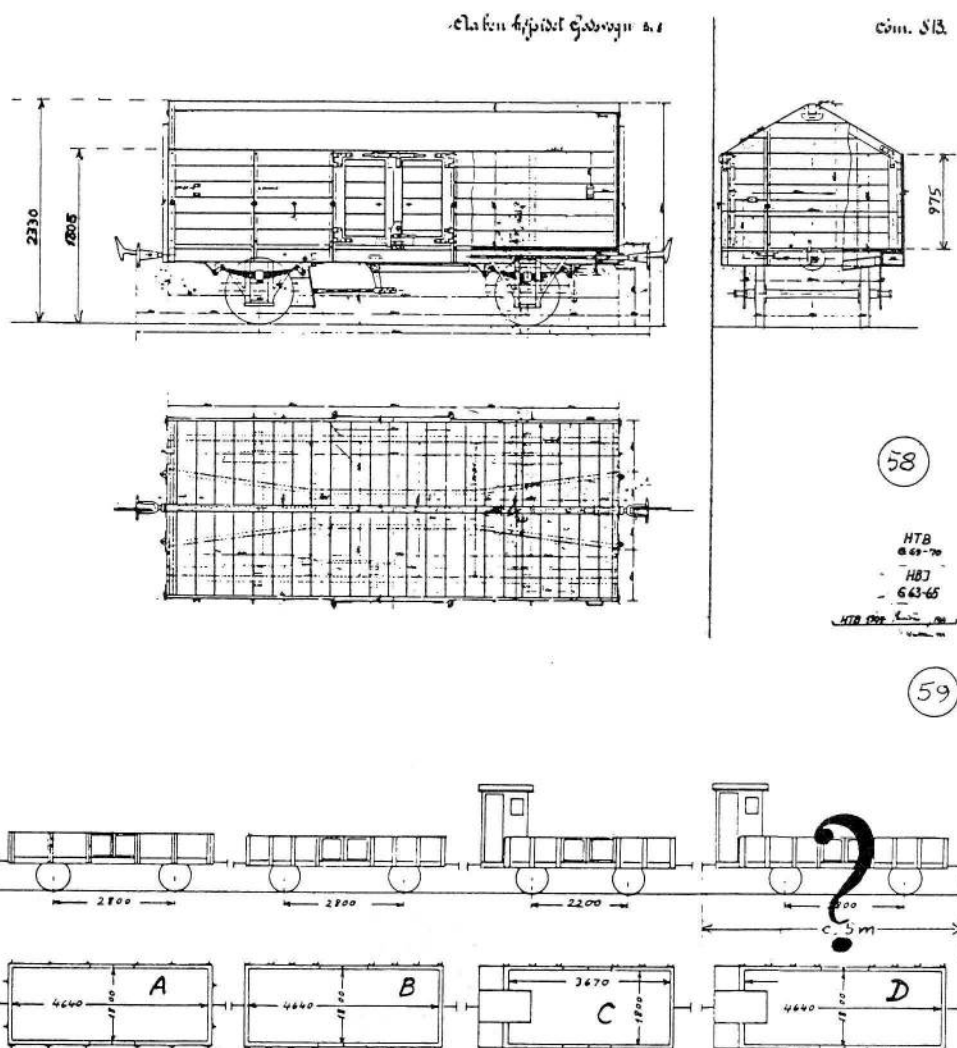
Da KH-vognene var åbne, altså uden tag og med lavere sider end Q-vognene, kunne de tillade sig at være længere, uden at blive for tunge efter de strenge krav, KEJ i begyndelsen stillede til vognenes akseltryk. Man tillod dem at laste 5 t, og til lette varer som fx tørv (tørre!!), der kunne veje omkring 400 kg/cbm, kunne man alligevel tillade sig at laste dem med top: $8,6 \text{ cbm} \times 0,4 \text{ t/cbm} = \text{ca. } 3,5 \text{ t}$, så tørvene skulle være meget våde for at overskride lastgrænsen.

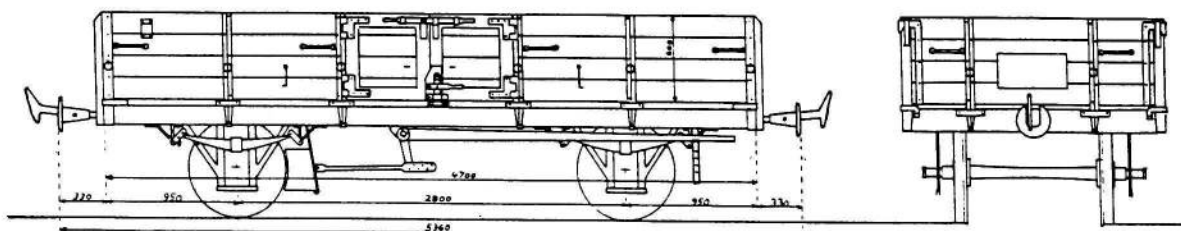
Egentlig ved vi intet om disse vognes bremseudstyr, men det er nærliggende at gætte på håndbremse og måske vacuumledning, som muligvis alle KEJ's vogne havde.

Så vil jeg også gætte på, at de havde lænkeaksler, ligesom Q-vognene, og de havde oven i købet mere brug for det, da de havde større akselafstand: 2,8 m mod 2,2 m for Q 1-6.

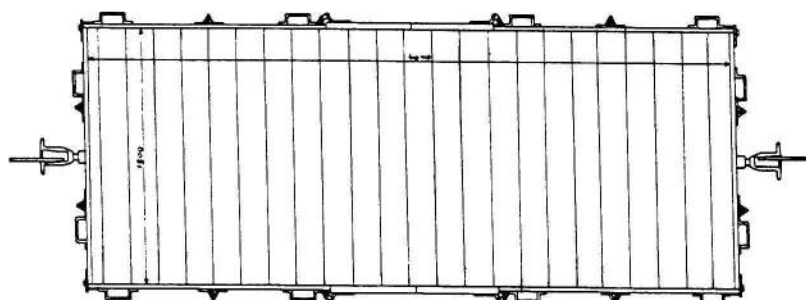
KL 1-3.

Det er med største betænkelighed, jeg nærmer mig dette emne, som jeg allerhelst ville afvise med Brorsons ord: "Hvad skal jeg sige? - Mine Ord vil ikke meget sige ..", for her er vor viden meget sparsom, og nogle af oplysningerne svære at fortolke, og fotografierne ligeledes.



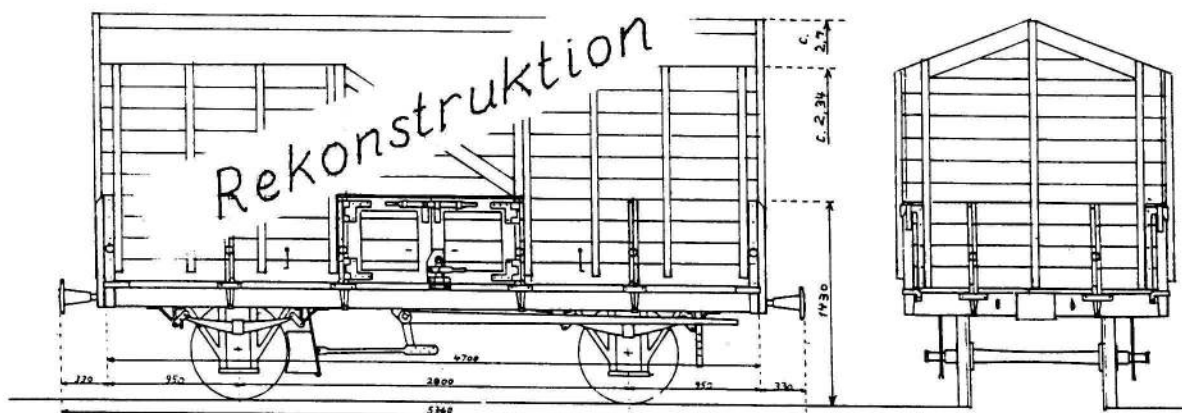


61



Åben godsvogn for 1000 mm spor til Bryrup- og Tørringbanerne fra Vulcan i Maribo 1904-1906.

KEJ's KL-vogne var formentlig af lignende type, men måske født med skruerbrems, bremsehus og vacuumbremse. Een er senere fotograferet med meget høj overbygning - se nedenfor



Vognene anføres i begyndelsen som "åbne godsvogne" - i modsætning til KH-vognene, der hed "åbne gods- og kreaturvogne". Heraf kan man vel slutte, at KL var lavsidede vogne, måske en af typerne på skitserne, fig. 59, der delvis er rekonstrueret ud fra forslagene til HBJ i 1898.

Mærkeligt er, at vognene angives kun at måtte laste 4,5 t, selv om de ifølge Olaf Skov havde samme størrelse (bundflade) som KH-vognene. Det kunne måske skyldes, at de - i lighed med HBJ's K-vogne - var udstyret med tungt bremseudstyr: skruerbremse, evt. med bremsehus, og vacuumbremse, se typerne C eller D i fig. 59.

"KHH"

Senere (1906/07) angives lasten forhøjet til 5 t som alle øvrige KEJ-godsvogne, og de synes samtidig flyttet til katego-

rien "åbne gods- og kreaturvogne". Vi må nu ty til billedet, fig. 60, som er fra senest 1906 (dateret postkort). Det viser en åben vogn af typen A i fig. 59, men drabeligt forhøjet med en tremme-overdel med udvendige stolper, boltet på vognens oprindelige sider og ender og forsynet med spidsgavle og beslag til presenningbom. Vognen er nu en gods- og kreaturvogn - eller hø-, halm- eller tørvevogn. I det følgende betegner jeg typen som "KHH" = extra høj KH-type.

Vognen kunne eventuelt være lejet hos en af de smalsporede Horsensbaner, jf fig. 61, men KEJ lejede vist ikke godsvogne - og specielt ikke åbne vogne - efter anskaffelsen af de mange containervogne med åbne vognkasser. Jeg regner derfor med, at underdelen af vognen på billedet er en af KEJ's KL-vogne, der midlertidigt har fået påsat den høje "tørvehæk". Den har

også mistet eventuelle driftsbremser og har nu kun håndbremse og vacuumbremse.

Alle 3 blev måske på denne måde omdannet tidligt til "KHH"-vogne, men i 1910 skulle 2 af dem være blevet "skåret ned" til "fladvogne", kaldet P 1-2.

Noget tyder på, at den tredje overlevede som "KHH", idet der på et foto fra sidst i 1920'erne anes en meget høj, spidsgavlet vogn bag den fjerneste af de 2 F-vogne, der ses i stammen. Den er næsten lige så høj som den følgende Q-vogn, og den har på toppen af den spidse gavle et åbent bremsehus og til venstre herfor et højt opragende bremsehus - et arrangement, der var højst usædvanligt i Jylland, men som bringer gamle, sjællandske vogne i erindring, se fig. 62a, og som senest har eksisteret på enkelte af Faxe Jernbanes små kalkvogne, der var i drift endnu under 2. verdenskrig.

Fig. 60. Forvirrende foto fra Gravens østre sidespor, hvorpå rampe med en halv snes containerkasser på rad, senest 1906: Hvad f..... er det for en godsvogn midt i billedet? Lavsidet, kun med håndbremse og vacuumledning - og med en drabelig forhøjelse - formentlig en tørvehæk? En KL? Evt. en lejet Horsensvogn?. Vi må gætte!! (arkiv BW)

Vi har ikke fundet noget billede af vogne med bremsehus fra KEJ, og måske har der slet ikke været nogen, eller måske er husene fjernet meget tidligt, da de, hvis de var anbragt som vist på fig. 59, var slemt i vejen, ikke mindst i vognenes forhøjede udgave.

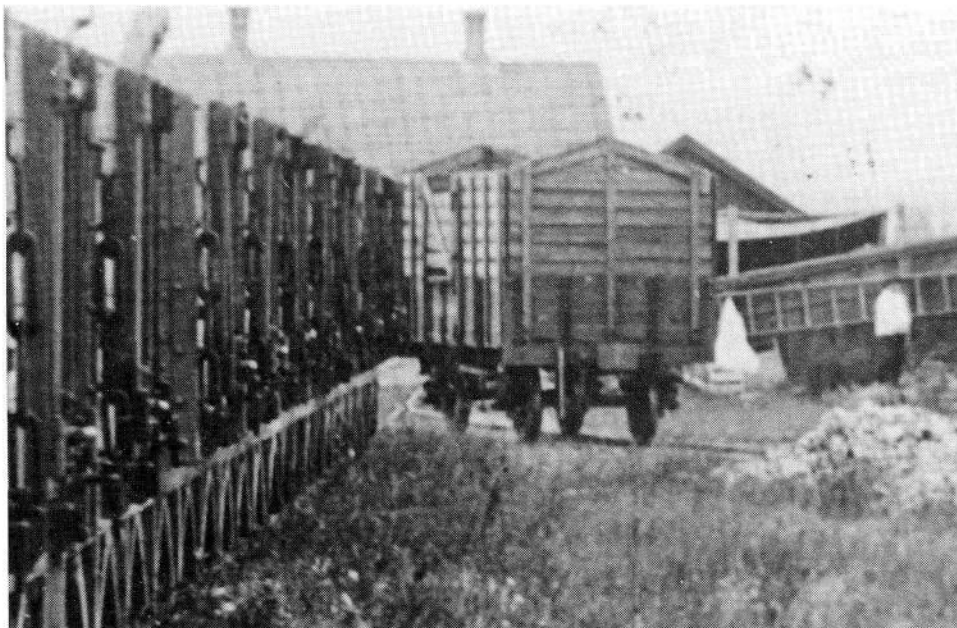
De forhøjede KL-vognes korrekte KEJ-litra/numre er ukendt.

P 1-2

KL 2-3 ombyggedes ifølge DJK 10 i 1910 til "Fladvogne", hvilket formentlig betød grus- eller ballastvogne med nedklappelige sider, måske noget lignende som RHJ's "nedskårne" G-vogne, der også oprindeligt havde højere sider med midterdøre.

Fig. 63 viser formentlig en af P-vognene, læsset med tønder. Den kan på billedets original måles til at være meget nær samme længde som lokomotivet fra skorsten til bagkant af tag, nemlig ca. 4,7 m eller det samme som KL-vognens udvendige længde.

På billedet, fig. 64, af sne-rydningstoget på Kolding DSB i 1929 kan en lignende vogn anes bag snerydningsmandskabet.



Vognmangel

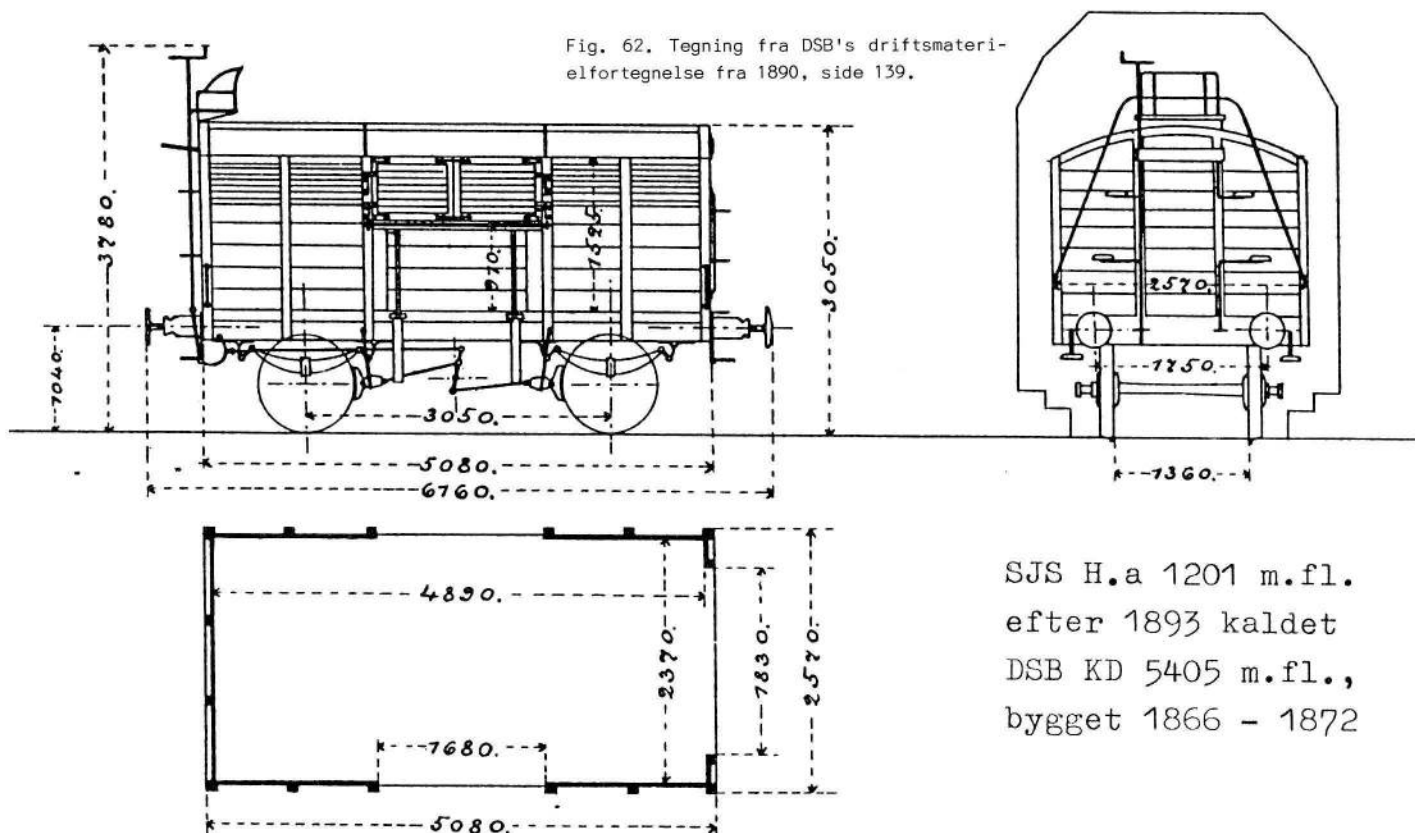
Det viste sig hurtigt, at den oprindelige godsvognsbestand på kun 15 vogne var ganske utilstrækkelig, og man prøvede at klare det akutte behov ved at leje 4 åbne godsvogne fra den nyåbnede Bryrupbane og 6 grusvogne fra anlægstreprenør Birch.

Imidlertid åbnede sukkerfabrikkernes saftstation på sydsiden af Kolding Aa i 1899, og den fik straks sporforbindelse fra statsbanernes havnespor. KEJ forventede straks store roetransporter til saftstationen, men ro-

erne måtte læsses om ved KEJ's DSB-endestation, da det viste sig for dyrt og besværligt at etablere et smalspor tværs over DSB's terræn og ned til havnen og saftstationen. DSB forlangte bl.a. krydsning ude af niveau med DSB's hovedspor, dvs. en smalspor-bro over DSB's terræn med tilhørende besværlige op- og nedkørselsramper på begge sider.

Transportører.

KEJ var derfor nødt til at indføre en eller anden form for transportører, der kunne føre



SJS H.a 1201 m.fl.
 efter 1893 kaldet
 DSB KD 5405 m.fl.,
 bygget 1866 - 1872

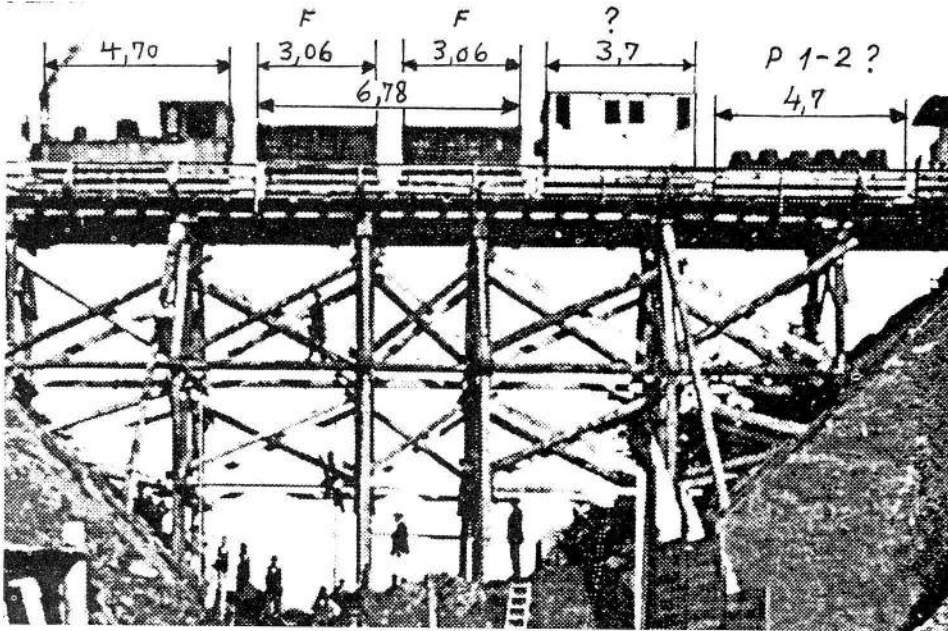


Fig. 63. Godstog på interimsbroen over TKVJ under anlæg, betragtet omtrent vinkelret fra siden, så de omtrentlige længder af vognene kan måles på billedet. Kendte længder er lokomotivets og de 2 F-vognes, mens længden af "H"-vognen og P-vognen er målt på billedet. - Decimalen er usikker!! (arkiv BW)

Fig. 64. Damploko nr. 1 med snerydnings-tog på Kolding DSB/KEJ i 1929. Bag mænderne anes et par lavsidede godsvogne - mellem 2 mænd ses tilfældigvis en fjederbuk/strop, så det er ikke bogie-tømmervognen de er ude med. Yderst til højre anes vistnok den sneplov, KEJ havde fået fra Tørringbanen. (arkiv BW)



roelæssene fra KEJ's strækning og helt ned til saftstationen uden omlæsning, og der fremkom flere forskellige forslag hertil, bl.a. normalsporede transportører, hvorpå smalsporsvogne kunne køre ad DSB's spor til havnen og saftstationen, fx på lignende måde, som det anvendtes i Horsens af såvel Bryrup- som Tørringbanen, fig. 65.

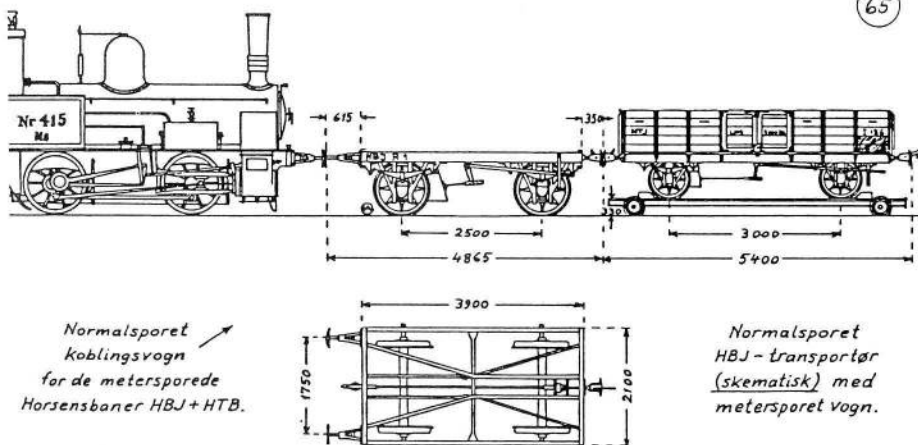
Men KEJ ønskede transportører, der kunne indlemmes i DSB's tog, så de kunne køre over hele landets normalsporede banenet (forslag A på fig. 66), men hertil ville DSB ikke godkende de foreslåede transportører.

Containere

Imidlertid lykkedes det KEJ's iderige driftsbestyrer Berg at konstruere et andet arrangement, som DSB kunne godkende. Det bestod af små, relativt lavsidede (1 m), men brede, åbne spidsgavlede containere, der kunne køre på specielle skinner med 1420 mm sporvidde ved hjælp af 8 små, dobbeltflangede ruller med en diameter på kun 160 mm. Hertil hørte så dels smalsporede, dels normalsporede bærevogne med skinner til containerne og som kunne transportere 1 hhv. 2 af disse, fastspændt med specielle beslag ved begge ender, så de ikke kunne trille af under kørslen. Et tidligt forslag B ses på fig. 66.

De to slags undervogne var ikke lige høje, men når de ved en særlig rampe kunne bringes i niveau og køres hen i forlængelse af hinanden og forbindes med korte, løse skinnestykker, fig. 69, kunne containerne ved wi-retræk køres fra de smalsporede bærevogne over på de normalsporede og omvendt, fig. 70. De smalsporede lokomotiver kunne levere den hertil nødvendige trækraft.

Hos Scandia bestilte man i al hast 6 normalsporede og 26 smalsporede containerbærevogne, fig. 67 hhv 68, dengang kaldet Transportører, og hertil ikke mindre end 60 rullecontainere, fig. 67: "Løse Vognkasser til Roetransport", af Berg betegnet



Anvendelse af HBJ's koblingsvogn og transportør til Horsens havn.

"Fadinger" - et godt, gammelt dansk ord for vognkasse eller karosseri - noget, der omfatter det, der skal transporteres, jf. fad. Betegnelsen bevirkede, at containerne fik litra F, og tilsvarende betegnede de smalsporede bære vogne - Transportørerne - litra T og Tb, uden hhv. med vacuumbremse. De normalsporede fik dog litra U hos KEJ (U for undervogn?), men i de første år litra ZP hos DSB, hvor de straks indregistreredes som privatvogne.

F 1-60.

Containerne havde bundflade 3,0 m x 2,3 m = 6,9 kvm og rummede 6,9 cbm strøget mål eller 7,4 cbm med top til den faste presenningbom, hvilket passede med den tilladte last på 5 t, når de fyldtes med sukkerroer eller andre rodfrugter, fx kartofler. F-kasserne havde dobbelte fløjddøre på siderne og faste ender og vejede tomme 1,3 t, fig. 71.

QF 1-6.

KEJ lod kort efter anskaffelsen af de åbne F-containerne 2 af disse ombygge til lukkede, i DJK's bog 10 kaldet QF - en let forståelig betegnelse, som jeg fastholder her, selv om jeg er kommet i tvivl om dens korrekthed, da Olaf Skov mener på et gammelt foto at kunne se, at en af disse lukkede kasser bar betegnelsen G 3. Forget it!

Senere ombyggedes endnu 4 stk., så man i 1901 havde ialt 6 stk.: QF 1-6, ombygget fra F 55-60.

QF'erne var faktisk bare F-kasser, der var forhøjet til normal Q-højde og forsynet med almindeligt, svagt hvælvet godsvognstag og med en bred "Q-lem" i hvert sidefag, men ingen i dørene, fig. 72 og 73. Man fik derved 6 nye Q-vogne med lidt større bundflade end de oprindelige (6,9 mod 6,64 kvm) på grund af QF'ernes 500 mm større bredde.

Vi har desværre ikke oplysninger om, hvor meget QF-kasserne vejede, eller hvor stor last, de måtte medføre, men allerede en åben F-kasse + tilhørende smalsporet undervogn vejede 3,1 t eller 400 kg mere end en tom Q-vogn, først og fremmest fordi containernes understel med ruller og afstivninger var tungt. Den skulle jo gerne kunne tåle at køre på egne, uaffjedrede ruller fra undervogn til undervogn, der ikke altid kunne være nøjagtigt lige høje, så rullerne måtte bære meget varierende belastninger,

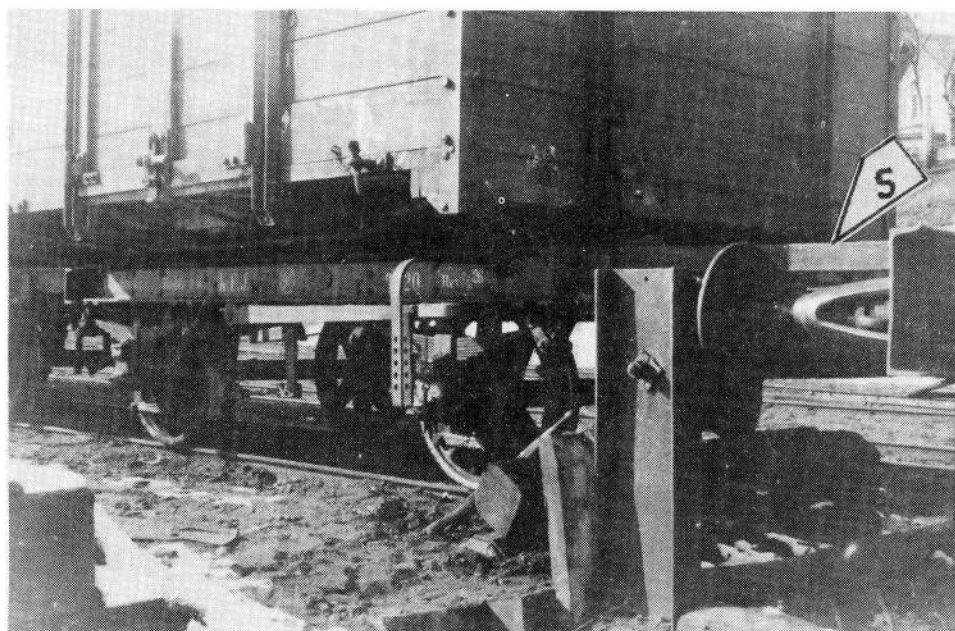
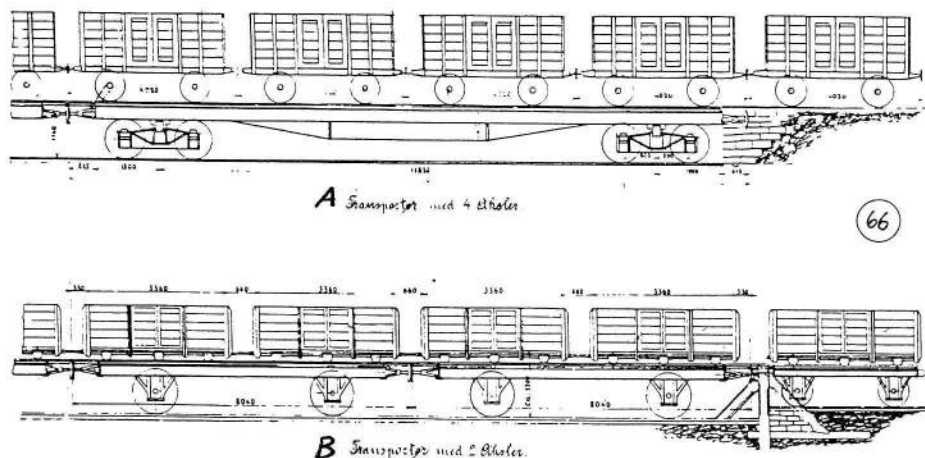
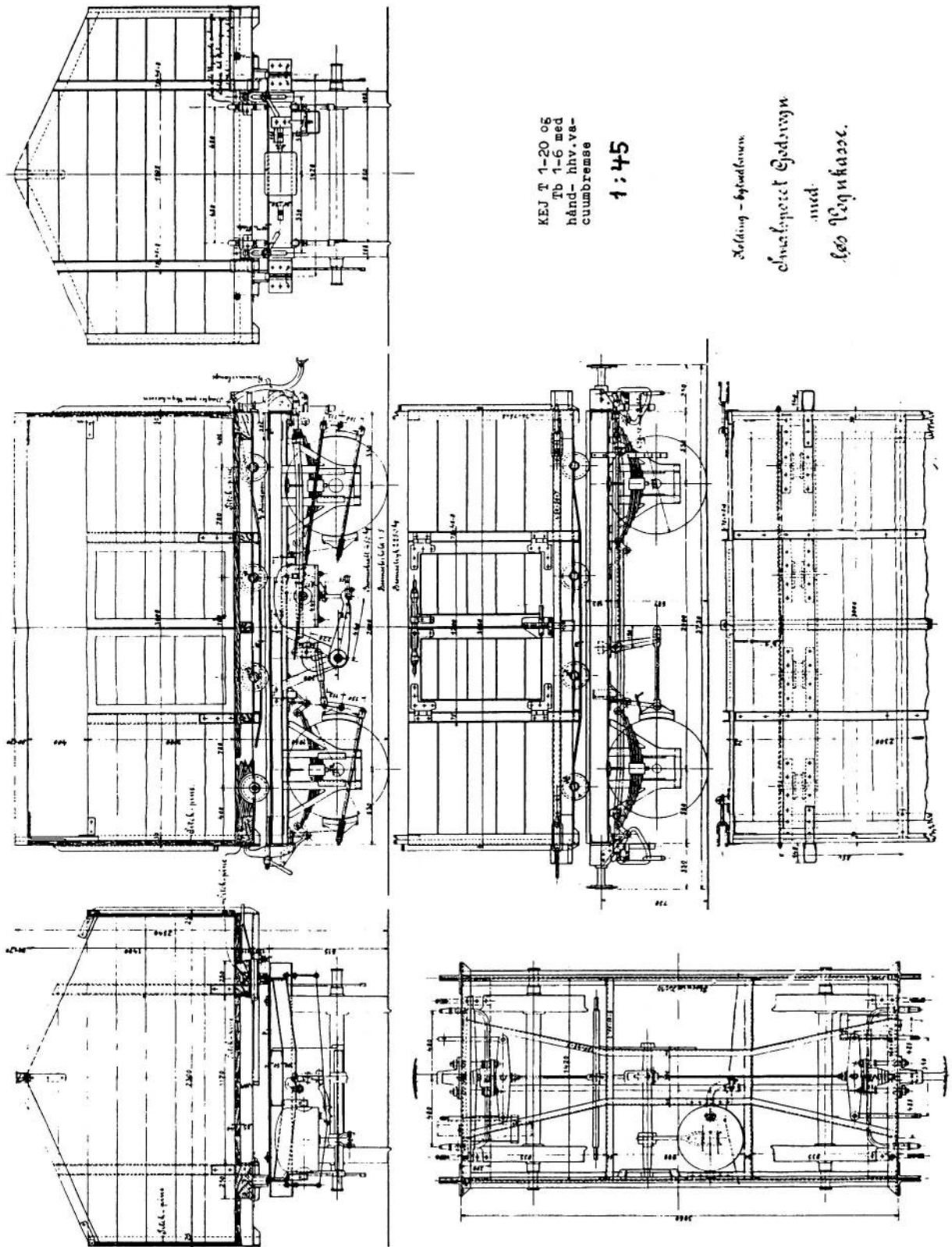


Fig. 69. Her mødes den smalsporede undervogn T 20 med den normalsporede U 6 og man ser det løse skinnestykke mellem de 2 vogne, hvorpå containerkassen F 22 (jf. næste foto) kan køre fra undervogn til undervogn. Billedet er fra tidligst 1926: T 20 ses at være revideret 2/10 1926! (arkiv SAG)

Fig. 70. Samme situation som i fig. 69. U 6 holder i spor 4, se sporplanen efter TKVJs tilkomst 1917 i SP 1/91, side 4. Normalsporet kom herefter ind østfra og terrænet udvidedes mod nord, derfor støttemuren i baggrunden. Bremsklodser: U 6 træ, men T 20 jern. (arkiv SAG)





specielt under omrangering med fuldt lastede containere.

Undervognene havde også en ekstra død vægt i form af skinner og fastspændingsanordninger m.v., så alt ialt havde F- og QF-vognene et større tara/lastforhold end almindelige godsvogne - det var noget af den pris, man måtte betale for at undgå omladning i Kolding.

Containere, F såvel som QF, kunne kobles sammen i lange rækker ved hjælp af aftagelige kæder nederst på siderne, fig. 71, så de kunne rangeres som sammenhængende "tog" på ramper

og undervogne, men Berg foreslog: "I Regelen dog højst fire belæssede eller 8 á 12 tomme ad Gangen". På fig. 60 ses de ledige kæder ophængt på kassernes sider.

Bærevognene

T 1-20 og TB 1-6 var de smalsporede undervogne, uden hhv. med vakuumbremse, fig. 69. Næsten hver fjerde var altså forsynet med driftsbremse, de øvrige med håndbremse og vakuumbremse.

Akselafstanden var meget

kort: 2,00 m, men hele vognen målte kun 3,06 m over gavlene, så de "overhængende masser" var meget beskedne, og det har næppe affødt problemer med deres gang i sporet ved de højst 30 km/h, som var tilladt på banen.

Til sammenligning kunne man fx betragte en af de go'e, gamle københavnske sporvogne, model 1912, fig. 74, oprindeligt med en akselafstand på kun 2,20 m. Kuppelængden var 5,2 m og total længden over stødkanterne hele 8,96 m. Og højden var omtrent den samme som for KEJ QF. Al-

Fig. 68. Korrekt originaltegning af undervognen til ZP er ikke fundet, derfor gengives her DSB's målskitse fra DRM 1908. Bemærk de "mystiske" forskelle i lastgrænse - uden andre forskelle!

ligevel fik disse vogne lov til at køre op til 35 km/h, propfyldt med passagerer, men de havde også en relativt tungere undervogn, der udgjorde knap det halve af bruttovægten, mens den for QF'eren kun udgjorde knap 1/3. Den, der også kan regne på inertimomenterne kan så passende filosofere videre over disse meget forskellige køretøjers stabilitet. Sporvognen kunne i hvert fald en gang imellem komme til at hugge og slingre lidt vel rigeligt!

ZP 9915-9920 / KEJ U 1-6

Disse var KEJ's normalsporede containervogne, der oprindeligt var indregistreret hos DSB og vedligeholdtes her som alle privatejede vogne med Z-litra. Fra marts 1916 indregistreredes vognene hos KEJ selv som U 1-6, efter i 1906 at være blevet omnummereret til ZP 99935-99940.

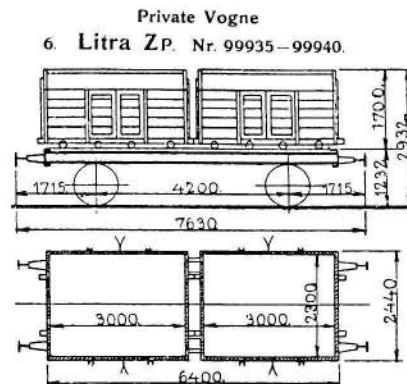
Vognene nævnes først i DSB's tillæg af 1/4 1900 til DRM 1898: "Litra ZP (aaben Godsvogn) omfatter 6 Stkr. Vogne (Nr. 9915-9920), som tilhøre Kolding Egtvedbanen. Hver Vogn bestaar af en Undervogn og to paa denne fastspændte Vognkasser, som ere bevægelige paa Ruller; disse løbe paa Skinner i Undervognen, saaledes at hver Vognkasse for sig kan overføres paa Kolding-Egtvedbanens smalsporede Undervogne.

Vognenes Akselafstand er 4.200 mm. Længden mellem Buffernes Stodflader 7.630 mm, Undervognens Taravægt 4.700 kg., hver Vognkasses Taravægt 1.300 kg. og den paamalede Last 10.000 kg. Vognene ere forsynede med Haandbremse."

Fra 1903 til 1921 har DSB angivet, at 2 af ZP-vognene kun måtte laste 6 t, mens de 4 øvrige måtte laste 10 t, fig. 68. Olaf Skov har oplyst, at forklaringen nok skal findes i overenskomsten mellem DSB og KEJ, hvor det bl.a. hedder:

Fig. 71. Normalsporede ZP 99936 med 2 F-containerne ombord. Bemærk, at de er koblet sammen med kæden nederst på siden. Normalsporet kommer her fra vest, dvs. før TKJV's tid. 5-cifrede ZP-numre indførtes 1908-1916 så i dette tidsrum er billedet taget. Vi ser til højre at den smalsporede undervogn vejede 1800 kg. (arkiv SAG)

Fig. 72. En af vognene Q 7 eller 8 ses her mellem den flade B-vogn og en QF, så diverse længder og højder kan sammenlignes som i fig. 63. Q 7-8 viser sig at have KH- eller "Horsens-længde". På vognsiden anes dobbelte fløjddøre og hjørnelemme, men sligt ses tydeligere på andre billeder. (arkiv KDJ)



1899. Scandia.

Transportører tilhørende Kolding-Egtvedbanen.
Hjemsted „Kolding“.

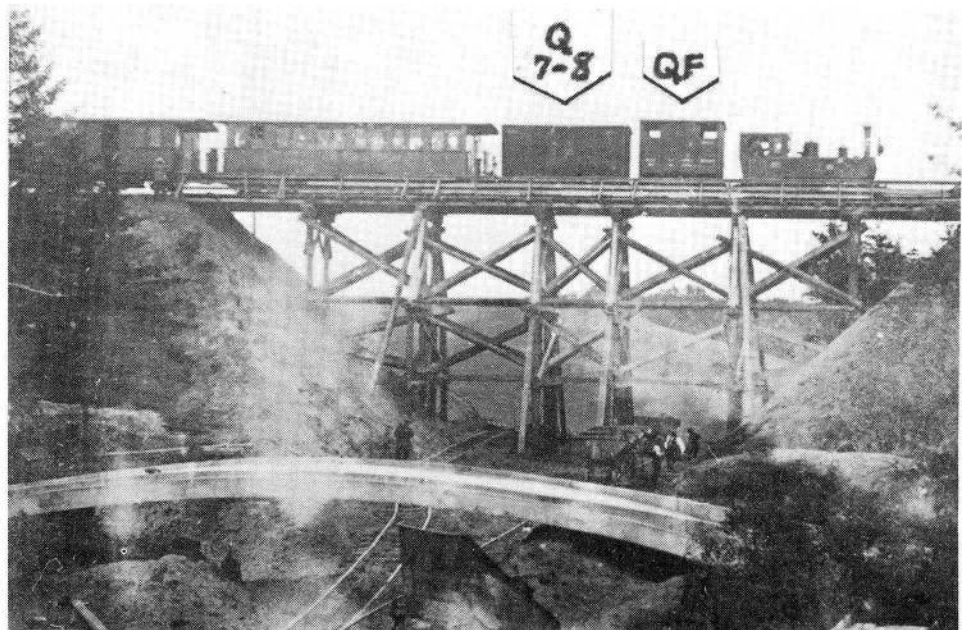
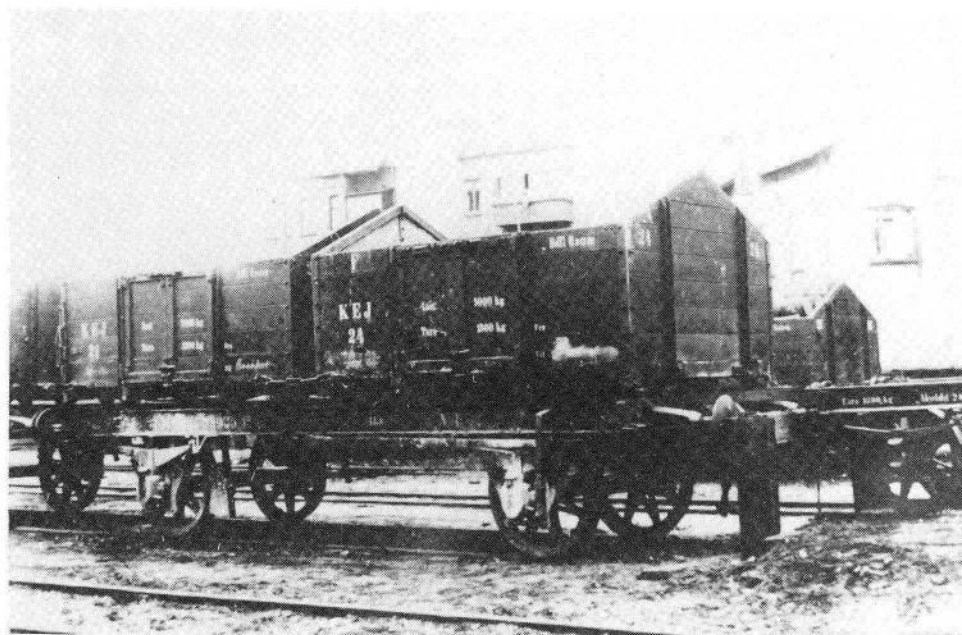
99935 - 99936 . Last 6000 kg.
99937 - 99940 . " 10000 kg.
Tara 7300 kg.

171
DRM 1908

"En Forudsætning for Vognenes Viderebefordring paa Statsbanerne er (dog) at Vognene enten er belastede med mindst 50% af den dem paamalede Maksimallast, eller at deres Rumfang er fuldt optaget, eller at det indlæssede

Gods tariffmæssigt udgør en Vognladning."

Da man ind imellem har haft behov for at sende lettere varer, har man omgået bestemmelserne ved at påmale et par af vognene den lavere lastgrænse.



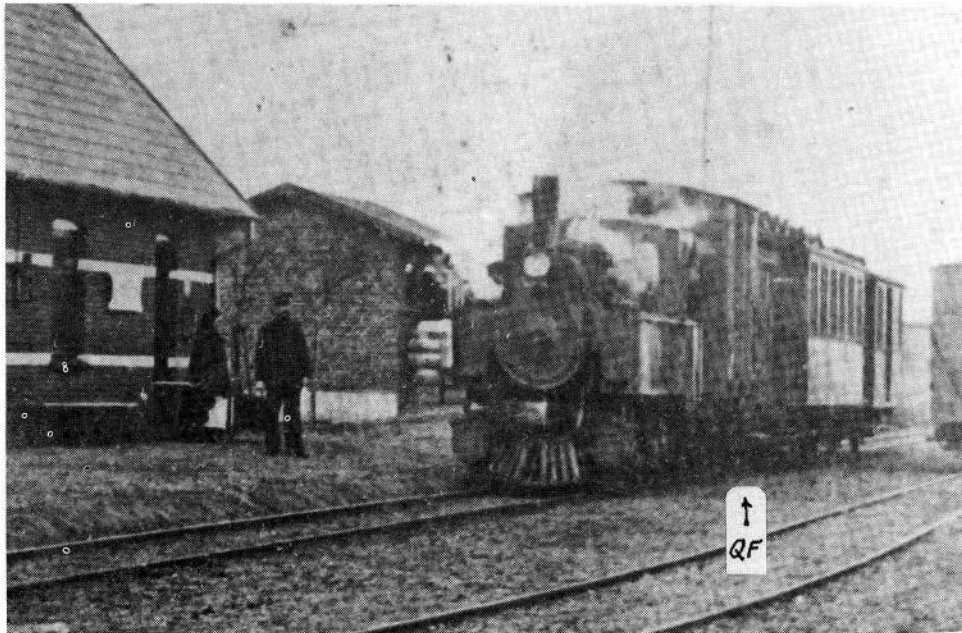


Fig. 73. Et mindre blandetog på Alminde station inden tagrytterne forsvandt omkring 1910. Lige bag maskinen rager en QF voldsomt op, mens en af de oprindelige Q-vogne 1-6 "skutter sig" mellem QF og en personvogn. (udsnit af samme foto som i SP 3/91, side 103. arkiv HGA)

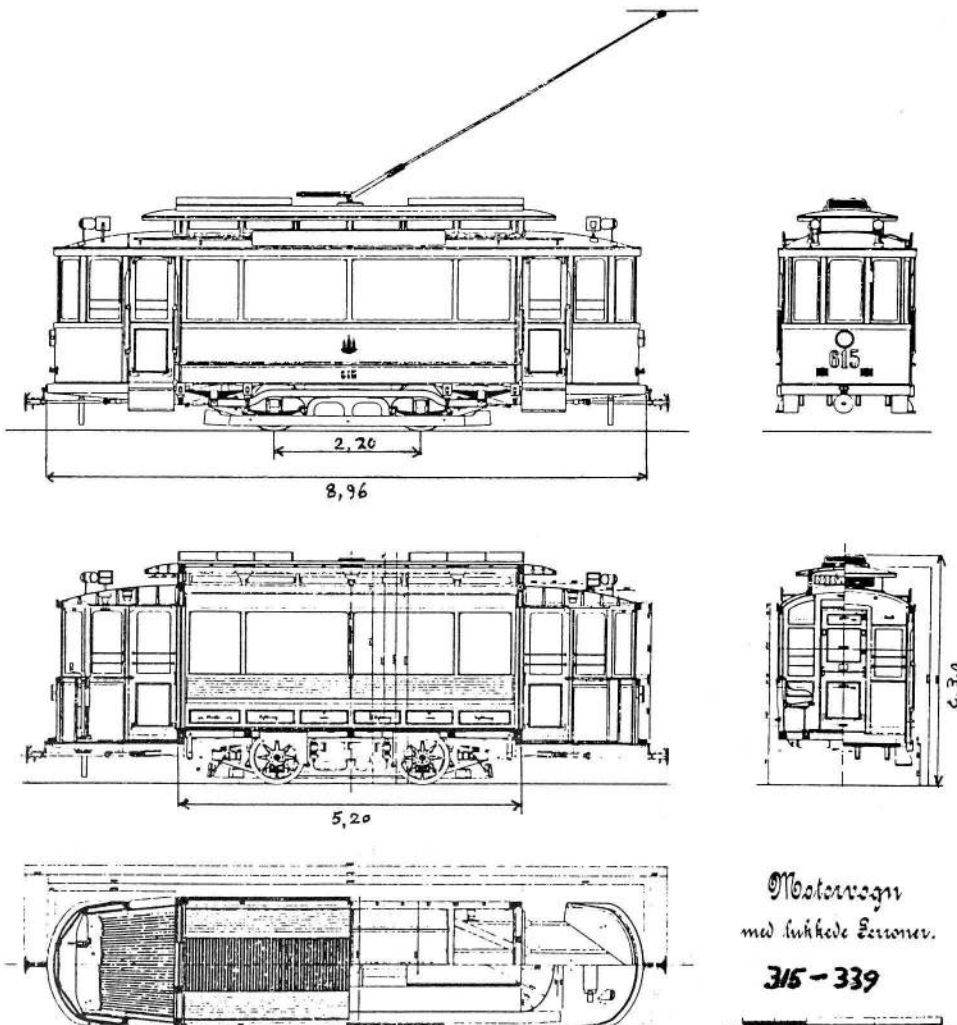
På undervognene T, TB og ZP, var der ialt plads til 38 containere, så de resterende 22 stk. måtte stå på diverse ramper, hvor afsendere eller modtagere kunne laste eller losse dem - eller i depot, hvis de ikke var i brug.

Depotrampe fandtes på Kolding DSB/KEJ, og det vides, at der i

Gravens var 2 blindspor med ramper med spor til containere, hvor de kunne hensættes til læsning eller aflæsning, fig. 60 og 75. Måske har der været lignende ramper andre steder, men herom vides intet konkret. Man kunne eventuelt gætte på, at saftstationen havde haft sådanne ramper? Eller måske Egtved?

Den tekniske Forenings Tidsskrift.
37te Aarg. 1913.

Plan XIII



ZP-vognene kom ind imellem langt omkring, også på DSB's "lange skinner", bl.a. med sukkerroer til sukkerkogeriet i Odense, når saftstationen i Kolding var fuldt udnyttet, og de kørte også med andre varer mellem KEJ's stationer og diverse normalsporede stationer - ikke blot i Danmark, men også i enkelte tilfælde i Tyskland, hvor de har hentet kul til Egtvedbanen. Olaf Skov oplyser, at de fx i 1902/03 kørte 976 km på de prøjsiske baner.

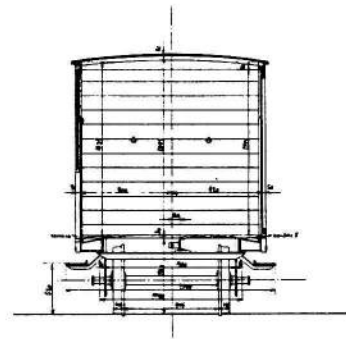
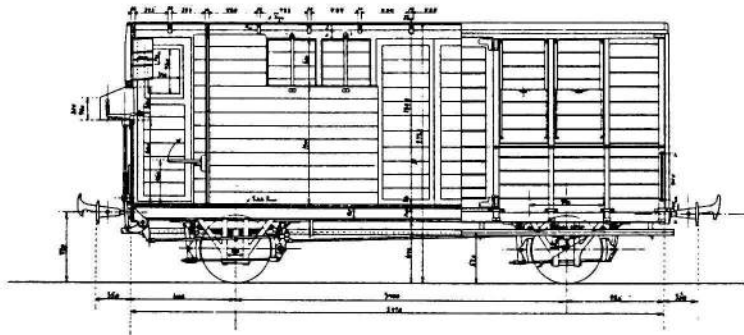
Da roedyrkingen i KEJ's opland viste sig mindre profitabel end man først havde håbet, blev roetransporterne ikke den forventede gode forretning for KEJ, og de skrumpede efter nogle få gode år ind til næsten ingenting efter første verdenskrig.

Mange af de åbne F-containere, hvoraf der allerede fra begyndelsen var anskaffet lovlig mange, blev derfor overflødige, og i 1921 besluttede man at op-hugge 22 af de ringeste, fig. 75. Herefter havde man netop det antal: 32 F og 6 QF, ialt 38, som der var plads til på undervognene - og det var endda mere end rigeligt. Herefter var der snarere overskud af undervogne, når F-kasser stod til af- eller pålæsning på de særlige containerramper, og det siges, at banen ind imellem brugte de "nøgne" T-vogne som fladvogne til forskellige transporter, måske flere sammen til lange genstande?

Man havde åbenbart efter anskaffelsen af de mange åbne containere jævnthen overskud af åbne vogne, og driftsbestyrer Berg benyttede enhver lejlighed til at få vognene ud at køre penge hjem til fattige KEJ.

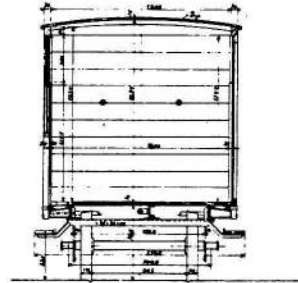
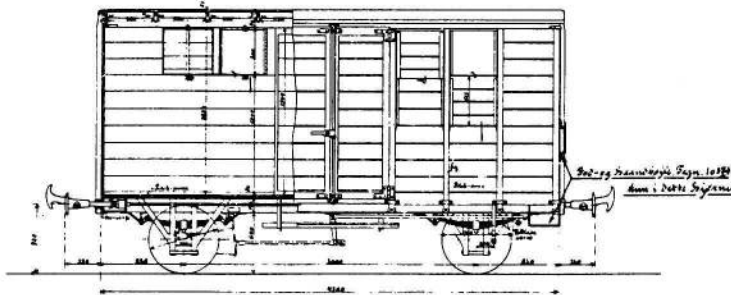
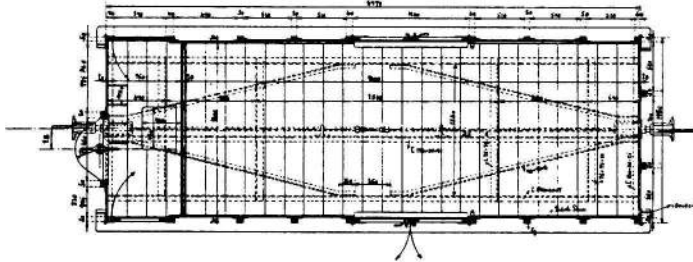
F-vognene havde næppe nogen interesse på andre smalsporsbaner, men det lykkedes i flere perioder at udleje åbne vogne til de smalsporede Horsensbaner, selv om de må have haft visse problemer med kobletøjet, der ikke passede sammen. Formentlig har man haft en speciel overgangskobling til at anbringe mellem de to slags koblinger, der dog havde samme pufferhøjde.

Iflg. DJK 10 fik KEJ 1,50 kr. pr. vogn dag. Det lyder ikke af meget, selv om priserne siden dengang er steget til måske det 20-dobbelte, men det var faktisk lige så meget som fx DSB betalte for leje af normalsporede privatbanevogne dengang.



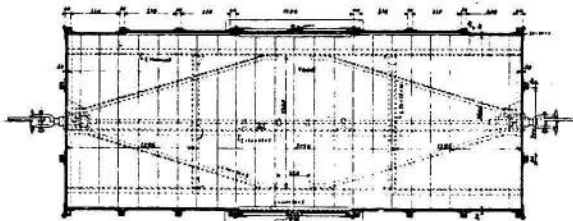
KEJ Q 11-12

Lukket Godsvogn med Skulderbremse
til
Skagensbanen.



KEJ Q 9-10

Lukket Godsvogn med Skulderbremse
til
Skagensbanen.



Flere Q-vogne

KEJ's vognmangel kort efter åbningen gjaldt i første omgang åbne vogne til sukkerroetransporter, og den blev så rigeligt afhjulpet med de mange åbne containere og tilhørende under-vogne. Der viste sig dog også hurtigt behov for flere lukkede godsvogne, men det blev i første omgang nogenlunde dækket med de 6 QF-containere, der som omtalt ovenfor opstod ved ombygning af åbne containere 1900-1901.

KH ombygget til Q 7-8

Der var dog stadig en vis mangel på lukkede vogne, og 1908 hhv. 1909 ombyggedes så de 2 højsidede, åbne vogne KH 6 og 5 til lukkede vogne, der litreredes Q 7-8.

En af dem ses på et billede, fig. 72, af et tog på interimsbroen ved Bramdrup - mellem QF- og B-vognen. Billedet er taget så nær vinkelret på toget, at man med god tilnærmelse kan måle de relative vognlængder derpå. Ud fra de kendte længder af lokomotivet og QF-vognen kan Q-vognens længde måles til ca. 4,7 m, ganske svarende til vor tidligere anførte opfattelse af KH-vognene som magen til Bryrupbanens G 61-62 fra Beuchelt 1898!

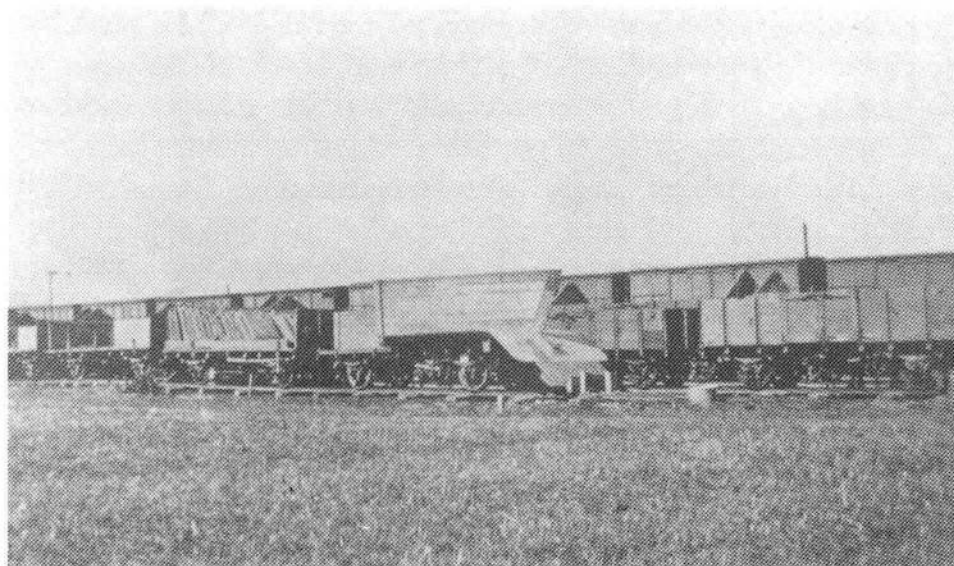
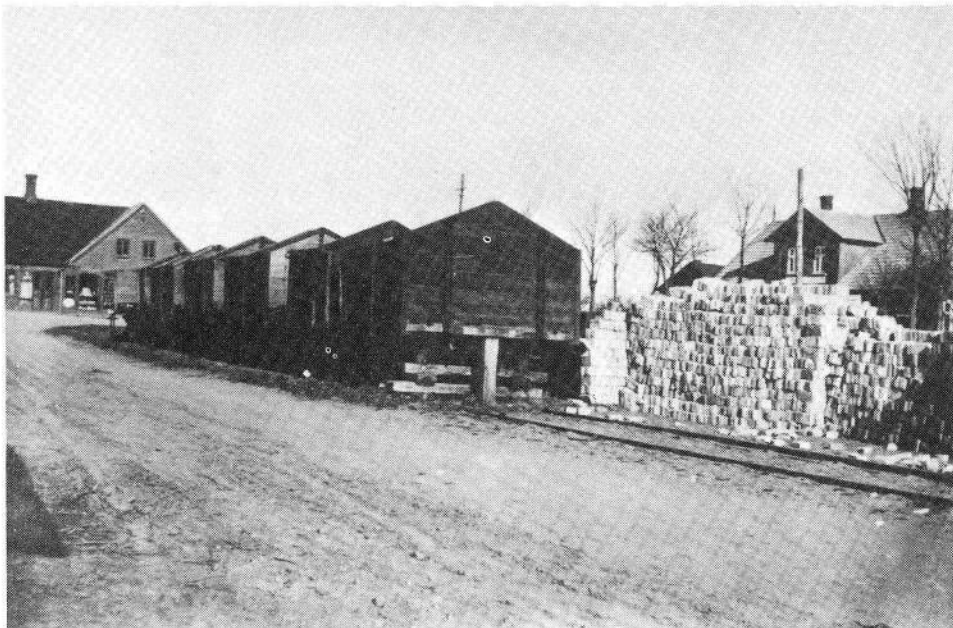
Billedet, der er taget i modlys, viser næsten ingen detaljer på vognsiden, men det må formodes, at den havde samme stolpe- og dørinddeling som KH-vognen, bl.a. med midterdøre, der var markant smallere end de enkelte sidefag, hvilket ikke var tilfældet for de oprindelige Q 1-6.

Billedet, fig. 48, af et gods-

tog på vej fra Kolding Nord til Kolding DSB viser også - lige bag maskinen - en af disse ombyggede KH-vogne. Den ser ud til at have høje lemme i sidefagene, måske med henblik på anvendelse som bænkevogn?, men ellers ingen lemme, og et par vogne af samme slags ses på billedet, fig. 16b, af det blandede tog i Starup, fremført af damp 1" i 1930 (på hver sin side af et par små, hvide Q-vogne).

"H"-vognen

På fig. 63 ses et blandetog på interimsbroen, og den tredje vogn er en hvid, kort og høj lukket godsvogn, som på billedet kan måles til ca. 3,7 m kasselængde, svarende til Q 1-6. Men vognen har skruebremse



Henstillet vognmateriel i Horsens 1929.

(svingkasse på venstre gavl), høje lemme i endefagene og små lemme i dørene, og så er den - såvidt man kan se på originalbilledet - 14 planker høj mod de små Q-vognes 13 planker og tydeligt højere end lokomotivet.

Det kan ikke ses, om vognen har en særlig bremsekupe, men det ser ikke ud til, at der var sidedøre i bremseenden. Alligevel ligner det en miniudgave af den mindste jyske H-vognstype, som vi bl.a. kender fra HHJ, HJJ og RHJ som bremsevogne i gods- og blandet-tog.

Vognen er formentlig et ombygningsprodukt af en af vognene Q 1-6, eventuelt efter et havari, hvor den alligevel skulle have renoveret overdelen. Skruebremsen kunne måske stamme fra en af KL-vognene. 'Gu've' om den også havde vacuumbremse?

De store lemme tyder på, at den - i lighed med Q 7-8 - har været beregnet til gods- og bænkevogn, under det store passager-boom under første verdenskrig, hvor anvendelsen af godsvogne til personbefordring var ganske betydelig (ifølge Olaf Skov).

Jeg tør ikke byde på noget litra eller nummer på "H"-vognen, da vi her er ved en af KEJ-vognhistoriens meget løse ender. Supplerende, helst vel-dokumenterede oplysninger efterlyses!!

Bogie-tømmervognen PT 1

Det vides ikke om nogle af de omtalte åbne vogne har haft vrideskamler til transport af lange genstande på 2 sammenlæsedede vogne, men i 1909 byggede man på KEJ's eget værksted en lang bogie-fladvogn, specielt beregnet til tømmertransport. Den kostede 2.450 kr. Vi har ingen oplysninger om dimensioner, men den ses på billedet, fig. 17a, af sporoptagningstoget mellem Kolding DSB og Kolding Nord, hvor den trækkes af KEJ damp 2", ex. HTB nr. 1. Vognen frem-

Fig. 75. Gravens sidespor: 5 brøstfældige F-containere under ophugning først i 1920'erne, hvor ialt 22 stykker skrottedes, hvorefter der var undervogne til alle de tilbageblevne "fadinger", åbne som lukkede. (arkiv BW)

Fig. 77. Nærmest læseren ses to tidligere FSJ-vogne, den mørke med bremsekupe og løbebræt, den hvide med kun håndbremse og ej løbebræt: Den havde ingen håndstænger til togbetjenten. Det vides ikke, hvilken farve den mørke vogn havde. Mere af den hvide ses på samme billede i DJK, 10", side 5 f.o. (arkiv SAG)

Fig. 79. Tørringbanen HTB omdannede 1910 den åbne vogn J 71 til sneplov, men den havarerede i 1916 og ophuggedes. I stedet omdannedes J 75 af samme serie fra Scandia 1891 til "ny" sneplov i 1916 og den overlevede resten af HTB's smalsporstid og kom 1929 til KEJ. (foto fra DJK 31 om HTB, side 60)

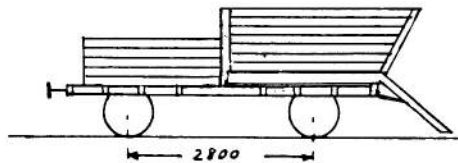


Fig. 80. HTB-snepløven skitseret efter bedste skøn ud fra billedet, fig. 79. Lignende typer fandtes på flere normalsporede privatbaner, fx FFJ, KB og NKJ.

træder her helt flad, men måske har den haft aftagelige støtter til brug ved tømmertransport. Den havde en langsgående armering, vistnok af rundjern, helt ude i borde. Derudover kendes ingen detaljer om den, bortset fra, at den måtte laste 10 t.

Q 9-12

Mens man snart fik mange arbejdsløse roevogne, da roedyrkingen langs KEJ åbenbart ikke var den store succes, man havde håbet på, havde man stadig en vis mangel på lukkede godsvogne, og da Skagensbanen i 1924 gik over til normalspor, købte man herfra 4 af FSJ's nyeste lukkede godsvogne, fig. 48, 77 og 78, C 35 og 37 med bremsekupe og C 38 og 40, der kun havde håndbremse. Hos KEJ betegnedes de Q 11 og 12 hhv. 9 og 10. De var alle bygget hos Scandia i 1917.

Begge typer havde bundflade 8,39 kvm i laderummet, men Q 11-12 havde desuden en bremsekupe i den forlængede vognkasse og dertil løbebrætter og håndstænger langs siderne til udvendigt vandrede togbetjent.

Akselafstanden var for Q 9-10 3,00 m og for Q 11-12 ikke mindre end 3,40 m, og hjulbasen var forskudt 50 mm i retning mod laderummet for at få fordelt akseltrykket mest ligeligt, når vognen var læsset. Vognene havde desuden ekvibreret bremsetøj og formentlig svævende aksler. Q 9-10 havde håndbremse med 1 bremseklods af træ.

Ingen af vognene havde gavldøre, men alle havde 4 "Q-lemme" i hver side. Jeg ved ikke, om de fik vacuumledning eller varmeledning hos KEJ - hos FSJ havde de det ikke. Hos KEJ fik de naturligvis udskiftet hagekoblingerne med KEJ's kæde /trekantkoblinger, se fx. fig. 55.

Specialvogne

KEJ anskaffede fra starten en snenæse til lokomotiverne. Vi ved intet nærmere om, hvordan den så ud, blot at den var leveret af det lokale firma Konstantin-Hansen & Schrøder for 200 kr.

Først i 1926 overvejede man at anskaffe en "rigtig" snepløve fra Scandia, men opgav det, da man fandt den for dyr. Først da man i 1929 købte de to HTB-lokomotiver, fik man en snepløve på egne hjul, nemlig HTB's "hjemmelavede" apparat, fig. 79 og 80, der 1916 var opbygget på understellet af den åbne godsvogn J 75 fra Scandia 1891 - en vogn af type B i fig. 59. Ifølge P. Thomassen fik KEJ snepløven som "lidkøb" efter handelen om de to mini-P-maskiner - heldigvis, for det siges, at snepløven ikke var til nogen nytte, da man i den strenge vinter 1929 skulle rydde banen for enorme snemasser, hvilket tog omkring halvanden uge, hvor trafikken var tolt indstillet.

Jeg formoder, at det er den famøse snepløve, man ser (resterne af?) yderst til højre på snefydningsbilledet fra Kolding DSB 1929, fig. 64.

Troljerne har vi vist ingen oplysninger om, endside billeder af, men derimod haves et fornøjeligt billede af banens vrikke-draisine på Starups "nye" station, bemanded og læsset med forskelligt grej - KEJ's miniarbejdstog! Bemærk håndbremsen! Fig. 81.

KEJ GODSVOGNE	bygge- år sted	art	~ DSB	last t	bdfl. m ²	rumf. m ³	indvendig			akselst. -m-	l.o.p. (-m-)	tara t	bremser	anm. ændr. skæbne.
							lang m	bred m	høj m					
Q 1-6	1898 Beuc	luk. gods/kvæg	QA	4,8/5,0	6,64		3,67	1,81	1,76	2,20	4,38	2,7	H	min. 4 stk. efterh. hvide * 1(?) omb. til "H"-vogn?
Q 7-8 ex KH 6,5	omb. 1908, 09	" " "	"	5,0	8,35		4,64	1,80		2,80	5,36		H?	store lemme. Omb. fra KH.
Q 9-10 ex FSJ C 38, 40	1917 Scnd.	" " "	QB	"	8,39		4,66	"	1,744	3,00	5,40	2,79	H	hvide.
Q 11-12 " " C 35, 37	" " "	" " "	QB+BK	"	"		"	"	"	3,40	6,17	3,34	S(BK)	bremsekupe, løbebrætter.
"H"-vognen ex Q 1-6?	omb.?	luk. godsvogn	{ HHJ H 91	"	?		3,67?	1,81		2,20	4,38		S(BK?)	Afskiltret BK (bremsekupe)? Omb. fra Q 1-6? ①
KH 1-6	1898 Beuc	åben gods/kvæg	G HBJ	"	8,35	8,1 ②	4,64	1,80	0,975	2,80	5,36		H	nr. 6 og 5 omb. 1908 og 1909 til Q 7-8
KL 1-3	" " "	" " lav	K/2 HB2	4,5/5	"	5,01	"	"	0,60	"	"		B, S/H?	1906/07 last 5 t. Omb. KHH? ③. 1910 KL 2-3 omb. til P 1-2
"KHH" ex KL? ③	omb.?	åben meget høj	"	5?	"	12,5 ②	"	"	1,5?	"	"		H? S?	ex KL 1906/07? 3 stk. 2 stk. til P 1-2 1910?
P 1-2 ex KL 2-3	omb. 1910	grusvogn	RHJ Glov?	5	" ④	?	" ④	"	?	"	"		H?	ex KL 2-3, 1910 (via "KHH"?)
PT 1	1909 KEJ VK	bogie-tammervogn	"	10	?		?	?		?	?		?	løse støtter?
F 1-60	1899 Scnd	åbne containere	"	5	6,9	6,9 ③	3,00	2,30	1,00		3,34	1,30		F 55-60 omb. 1899-1901 til lukkede (QF)
QF 1-6 ex F 55-60	omb. 1899- 1901	lukkede	"	5?	"	"	"	"	?	"	"			ex F 55-60 1899-1901
T 1-20	1899 Scnd	cont. bærevogn	"	5 ⑤						2,00	3,72	1,80	H	for 1000 mm spor
TB 1-6	" " "	" " "	"	5 ⑤						"	"	?	B	" " " "
DSB ZP 9915-20 til 1906 " 99935-40 1906-16 KEJ U 1-6 1916-30		" " "	"	10 ⑤ ⑥						4,20	7,63	4,70 7,30	⑦ H	for normalspor. 1991 til ØSJS, omb. til PDK 301-306
ØSJS PDK 301-306	Scnd/ØSJS 1899/1931	åben, middelhøj	"	15	14,9	13,4	6,29	2,37	0,9?	4,20	7,70	5,9	H (T)	omb. fra U 1-6 1931, udr. 1958-60.

1) "H"-typen kendes kun fra eet billede, ltr./nr. ukendt. Kun 1 eller 2 vogne. Omb. 5 1...67
2) HB2's høje, spidsgavlede vogne rummede m. top e. 6,6 cba., F-cont. c. 7,3 cba., "HHH" 13 cba m. top
3) KL's data meget usikre, i bedste fald "kvalificerede gæt". Flække af vognene hurtigt blevet stærkt forurenet ved midlertidigt tømmertransport ("HSH" = høj KH), men 2 stk. senere skiftet ned til grusvogne. En rød skruebremse var stadig høj i 1920'erne.

4) Hvis VL-vognene har haft brændehus, "3 gulvet", kan de have haft større rangelængde end KH og måske som omb. til 1-10,0, men lidt større laderlængde og bundflade.
5) Løstgænsen for containerbærevognene var den lavt, der måtte være i de nedbragte containere.
6) 1905-20 måtte de 2 første 21 i nr.-rækken kun laste 6 t, de øvrige måtte hele tiden laste 10 t.
7) Bærevognen for 2F ølenc: 4,2 t, ved 2 tomt F & 1,5 t ielt 7,3 t, ved fuld last 17,3 t.



Jeg gætter på, at draisinen har boet i det lille hus, der ses yderst til venstre på fig. 42, og hvorfra der synes at føre en stump spor fra den fornemme, dobbelte fløjddør og ud til hovedsporet.

Billedet er iøvrigt interessant ved at vise, at Starup II's mur er lagt i et andet forbandt end muren på Starup I (og de øvrige KEJ-bygninger), fig. 82. Den nye bygning er altså ikke bare fremkommet ved en tilbygning eller forlængelse af den gamle - muren mod perronen er ny, og gavlen ligeså (også i det nye forbandt med lutter "løbere", det ses på originalen til fig. 16b), så Starup II er formentlig en helt ny bygning, mens den gamle må være revet ned.

Overlevende vogne, PDK 301-306

Da banen blev nedlagt i 1930 lykkedes det ikke at sælge een eneste af de smalsporede vogne til videre ferrovial brug, men diverse vognkasser solgtes til sommerhuse, hønsehuse, skure m.v., mens undervognene gik til ophugning.

Derimod solgtes de normalsporede containerbærevogne U 1-6 til ØSJS, der forsynede dem med åbne, middelhøje vognkasser, og fjedrene forstærkedes, så de kunne bære 15 t last. De litre-redes ØSJS PDK 301-306 og opfattedes altså som "korte PD-vogne", deraf underlitra K. PD var hos ØSJS samme type som PF hos DSB, og PDK lignede ret meget PF-vogne, bortset fra, at de fik midterfløjddøre med udvendige trærammer, formentlig fra ældgamle renoverede og/eller udrangerede PAM-vogne, hvorfra man utvivlsomt havde gemt i det mindste beslagene, hængsler, lukketøj m.v. Det bevirkede en vis stilforvirring! Fig. 85.

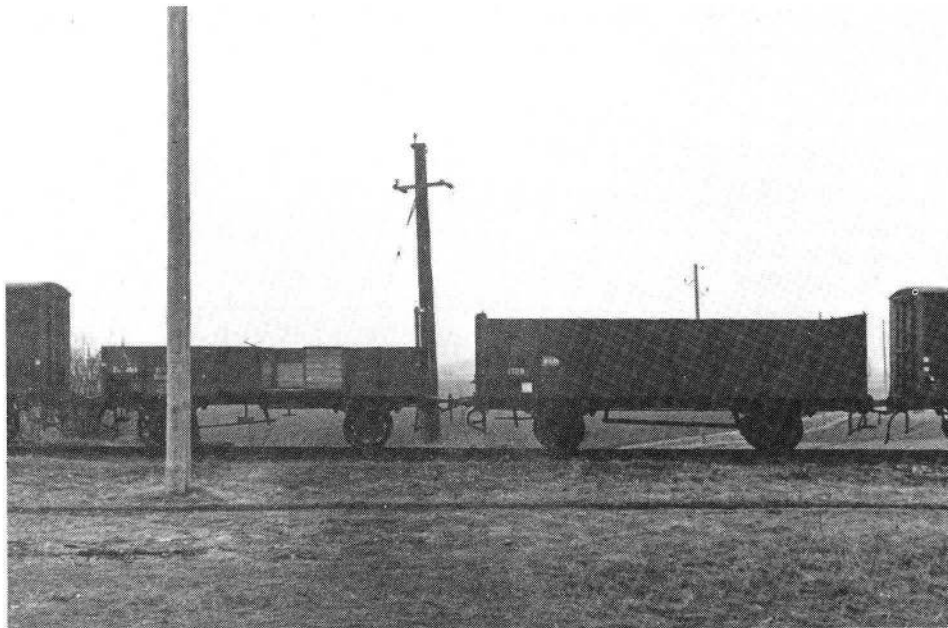
PDK-vognene anvendtes hos ØSJS i knap 30 år, idet 4 udrangeredes 1958 og de to sidste i 1960, hvormed de sidste KEJ-vogne "stillede træskoene" efter 61 års tro tjeneste.

Hans Alkjær

Fig. 81. Fra Starup II. Her skulle iflg. Ib V. Andersens lille grønne være bolig for banemesteren. Måske er det ham, der her ses på vrikkedraisinen, som nok boede i det lille hus, som ses til venstre på fig. 42. Man bemærke, at muren er lagt i et andet forbandt end på de øvrige KEJ-bygninger. (arkiv BW)

Fig. 82. Den oprindelige Starup-bygning var muret op i det normale KEJ-forbandt med skiftevis lag af løbere og bindere, mens Starup II udviste lutter løbere. (arkiv BW)

Fig. 85. ØSJS PDK 304 i Hårlev 1960 - dens sidste leveår. Bemærk døren med udvendig træramme med skråstiver - og glat inderside som på gamle K-vogne fra 1800-tallet! (foto ESA)



Rettelser & Suppleringer

RETTELSE OG TILFØJELSE
til KEJ stationsplaner m.v.
(bl.a. baseret på oplysninger
fra OS = Olaf Skov)

Kolding/DSB

1908/09: Efter en oversvømmelse af KEJ's terræn, hævedes dette med 20 tommers opfyldning, hvorved også banens varehus måtte løftes tilsvarende.

Iflg. OS var der - i hvert fald før 1916 - et blindspor/depotspor i SV-enden af spor 3, og et gammelt foto viser ikke mindre end 7 F-vogne på dette spor.

Holdepladserne

Bramdrup, Lilballe, Starup, Brakker og Bølling havde oprindeligt kun et stikspor med sporskifte i Kolding-enden, men i 1899 indlagdes også sporskifter i Egtved-enden for at lette udvekslingen af godsvogne.

Alminde

KEJ købte her 1910/11 jord til en grusgrav for 105 kr.! 1912/13 anvendtes 769 kr. på grusgraven, formentlig til et sidespor fra banen. Den nærmere beliggenhed af dette spor kendes ikke.

1907/08 udvidedes stationens varehus.

Hauerballe

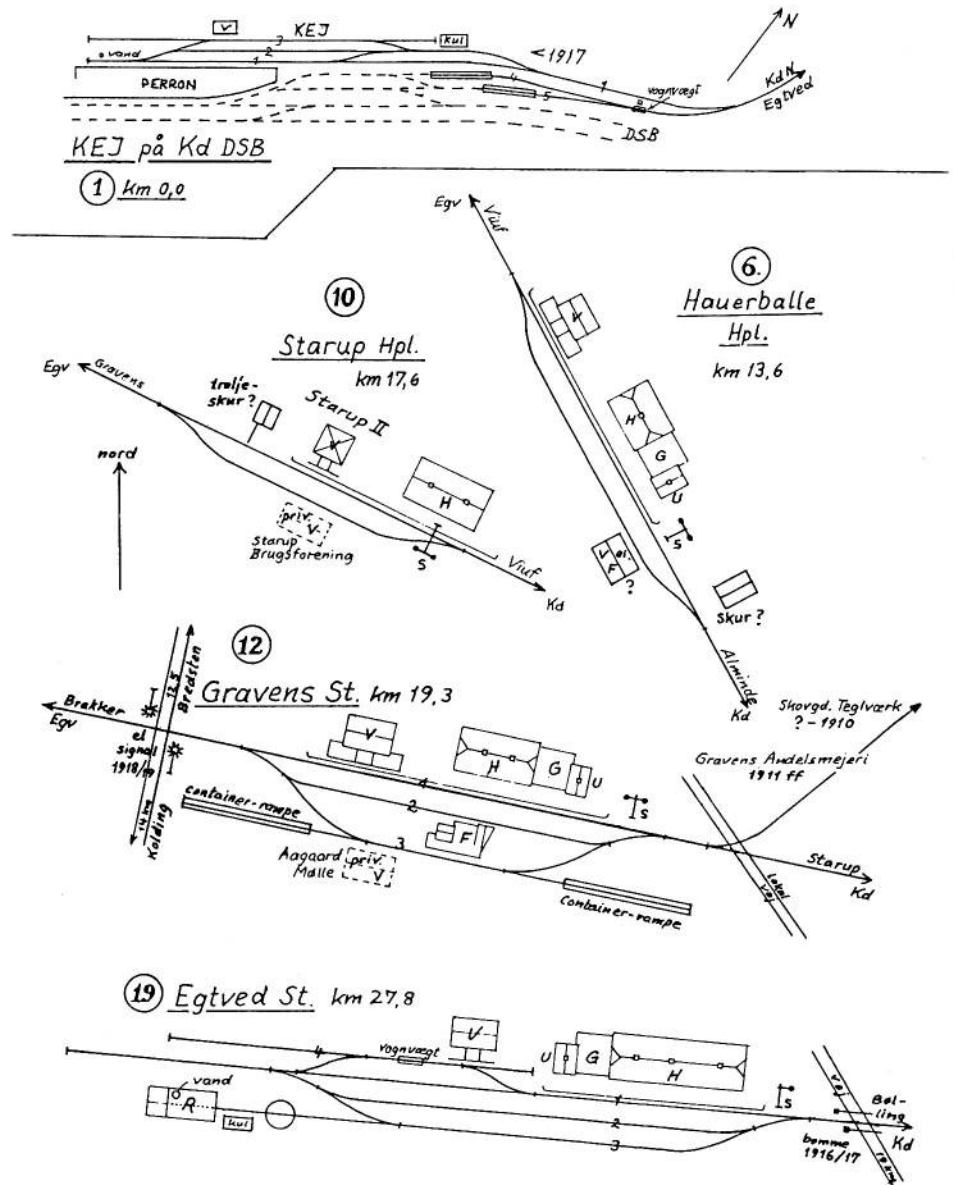
Her var kun et trinbræt uden sidespor ved banens åbning, men der kom snart en holdepladsbygning af type 1 magen til bygningerne ved de øvrige holdepladser, og der anlagdes sidespor med skifte i begge ender.

På billedet i SP 2/91 side 48 ses t.v. hjørnet af et tag på en bygning ved sidesporet. Måske var det et privat varehus, men det kan også være stationens svinefold, der 1916/17 fik tag for 360 kr.

Bygningen mod SØ lå med gavlen mod sporet. Det var vist et skur af en slags, næppe et varehus, som antydtes i DJK's KEJ-bogs sporplan, side 63.

Starup II

Vest for varehuset lå en lille træbygning med mange, små ruder i døren, hvorfra der synes at have været et spor ud til hovedsporet. Måske var det en "remise" for banemesterens vrikkedraisine - han boede jo på Starup station?



Gravens

Sporet til teglværket og mejeriet udgik fra hovedsporet med det første sporskifte, set fra Kolding.

Spor 3 med blindspor var formentlig anlagt ca. 1900, da banen anskaffede de mange rullecontainere, hvortil der blev anlagt ramper af træ-gitterværk for enden af begge blindspor. Her kunne løse F-kasser (Fadinger) henstå til af- og pålæsning - eller i depot.

1918/19 opsattes ved vejoverskæringen ved vestenden "Elektriske Advarselssignaler" af ukendt type.

Egtved

Kulgården lå lige øst for remisen og drejeskiven øst for kulgården. Bommene for vejen lige øst for stationen oprettedes 1916/17 for 958 kr. De betjentes med wiretræk fra et spil på perronen.

Billedtekst, SP 4/91, side 165:

Teksten til fig. 16a skal indledes: KEJ damp 1" på

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Sælges:

H0e BEMO:
105818 Ge 4/4 11 Rhb. Kr. 700,-
107365 Rhb Traktor kr. 400,-
HO:
Flm. 5336, SBB, PTT. 2-akslet postpakvogn ("udgået") kr. 160,-
Joueff TGV Atlantique, 6 dele, kr. 1.300,-
Lima TGV (1. type), 5 dele, kr. 500,-
Begge TGV tilsammen - 20%.
Liliput 25510 ÖBB 2-akslet lukket godsvogn, fjederpuffer ("udgået"). Type "Oppeln". Anvendelig til GUL GLG. kr. 140,-
LGB:
3167 Rhb. Grøn 4-akslet personvogn. kr. 950,-
2043 Rhb. E-lok Ge 4/4 11, kr. 2.900,-.

Henvendelse:

F. Stenderup
Østerbrogade 109
2100 København Ø
Tlf. 31 20 96 26
(Mandag-fredag kl. 10-16)

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

H.-H.-OVERFARTEN 100 ÅR

HELSINGØR-HELSINGBORG OVERFARTEN 1892-1992 (1. del)

Træk af overfartens historie i anledning af, at det den 10. marts 1992 er 100 år siden, de danske statsbaner begyndte regelmæssig færgefart mellem de to sundbyer.

Forhistorie

Fra gammel tid, men især efter Sundtoldens indførelse i 1429, var færgefarten over Øresund mellem Helsingør og Hålsingborg af stor betydning, men først i 1630 blev et egentlig færgelaug oprettet. Det fik privilegium på al færgefart over Sundet mellem de to sundbyer og, hvad der var nok så vigtigt, eneret på befordring af personer og gods til og fra de mange skibe, der anløb Helsingør red for at berigtige Sundtolden.

Færgemændene havde til gengæld for privilegiet pligt til at have rådighed over sejl- og rofartøjer af nærmere beskrevne størrelser og typer for at kunne udføre dette arbejde, der iøv-

rigt foruden sejladsen på Sundet også omfattede andre opgaver, bl.a. at assistere Øresunds Toldkammer med dets arbejde, ligesom færgefolkene som en vigtig bibeskæftigelse havde bjergning af skibsankre mistet af passerende skibe.

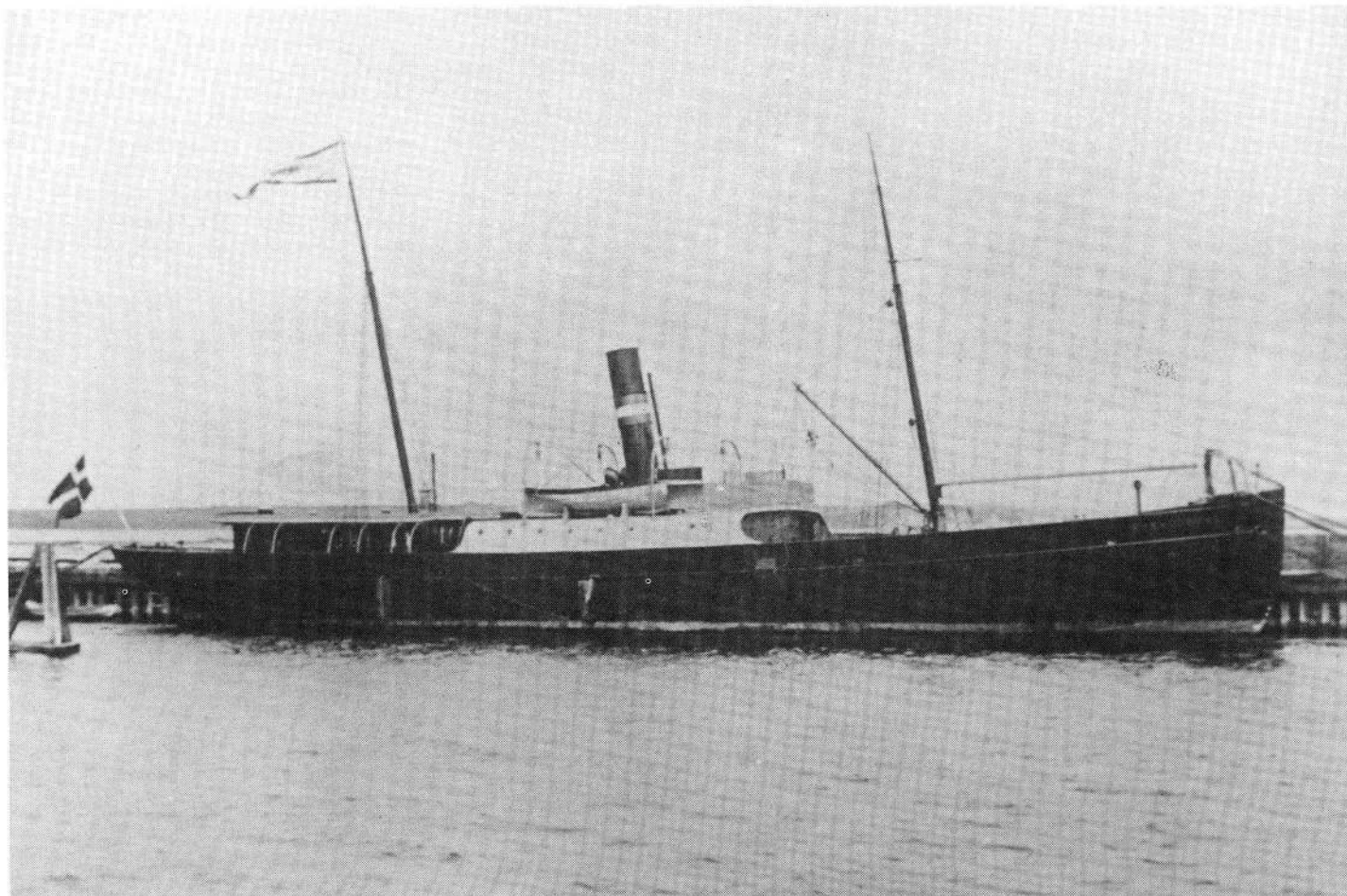
I 1841 blev Det helsingørske Dampskibsinteressentskab stiftet, og året efter i maj 1842 begyndte selskabets nybyggede hjuldampers **HAMLET** sejladsen mellem Helsingør og København. Færgelaugets i Helsingør protesterede under henvisning til laugets privilegium på færgesejlads, men protesten blev afvist, idet der blev henvist til, at privilegiet ikke omfattede sejlads med dampskibe, som jo ikke kendtes ved laugets oprettelse i 1630.

Uagtet konkurrence fra andre dampskibsselskaber var sejladsen med H/S **HAMLET** overskudsgivende, hvorfor Det helsingørske Dampskibsinteressentskab i 1846 besluttede at anskaffe endnu et hjuldampskib, H/S **OPHELIA**, der kom i fart i 1847. Med disse to hjuldampskibe opretholdt selskabet herefter ruterne Helsingør-Hålsingborg, Helsingør-København og København-Malmø.

De følgende år var der hård konkurrence på Øresundstrafikken, men det helsingørske selskab klarede sig og kunne endog anskaffe 2 nye hjuldampskibe, i 1857 H/S **HAMLET** til erstatning for det gamle hjuldampskib med samme navn og i 1858 H/S **HORATIO**. I 1866 blev endelig anskaffet et lille skrudedampskib S/S **LAERTES** specielt beregnet på sejladsen mellem Helsingør og Hålsingborg. Anledningen hertil var den særlige, at selskabet havde indgået kontrakt med det sjællandske Jernbaneselskab om, at der umiddelbart efter ankomst af et jernbanetog til Helsingør station skulle afgå skib til Hålsingborg.

I det lange løb kunne Det helsingørske Dampskibsinteressentskab dog ikke klare sig, dertil var konkurrencen for hård. Selskabet måtte indgå i samarbejde med nogle svenske rederier under navnet De Forenede Helsingørske, Helsingborgske og Malmø Interessentskabers dampskibe. I den fælles flåde indgik herefter bl.a. også den svenske hjuldampers **THUNBERG**,

S/S Masnedsund, det første DSB-skib på H.-H. overfarten. Foto: Arkiv SP.



som nu kom til at sejle mellem Helsingør og Hålsingborg.

Imidlertid var der fra publikums side voksende kritik af "Det forenedes" skibe, og det førte i 1872 til dannelsen af et nyt selskab, Dampskibsselskabet København-Malmø. Dette selskab indsatte 2 store nybyggede hjuldampskibe - **H/S GEFION** og **H/S GYLFE** - i trafikken mellem de to byer.

Herefter opgav Det Forenede Øresundske Dampskibsinteressentskab kampen, og hele flåden blev i 1874 solgt til det nye selskab, som straks videresolgte såvel de overtagne som sine egne skibe til Det Forenede Dampskibsselskab i København, som på denne måde kom ind i Øresundstrafikken.

Efter overtagelsen fortsatte H/S THUNBERG på Helsingør-Hålsingborgoverfarten. Skibet blev i 1875 ombygget til skruedampskib, formentlig for at forbedre muligheden for at opretholde sejladsen under isforhold, og det forblev i denne fart indtil 1882, da det blev solgt.

DFDS fortsatte sejladsen med andre skibe og beholdt koncessionen indtil den 1. juni 1888, fra hvilken dato den overgik til de danske statsbaner.

Første statsbaneskib mellem Helsingør og Hålsingborg blev **S/S MASNEDSUND**, der var bygget i 1880 til overfarten Masned-sund-Gaabense. Efter etableringen af dampfærefarten mellem Masnedø og Orehoved i 1884 var S/S MASNEDSUND blevet reserveskib ved denne overfart. Det blev dog også benyttet som reserveskib ved andre af datidens statsbaneoverfarter. Reserveskib ved Helsingør-Hålsingborgoverfarten blev det gamle hjuldampskib **HERMOD**, der tidligere havde sejlet mellem Korsør og Kiel.

Indsættelsen af S/S MASNEDSUND betød en stor forbedring af overfartsforholdene mellem Helsingør og Hålsingborg. Om bord på damperen var indrettet et ekspeditionslokale med salg af såvel lokale som gennemgående billetter samt ekspedition af gods og levende dyr, alt besørget af en udstationeret trafikassistent. En overgang havde statsbanerne dog overenskomst med et lokalt skibsmæglerfirma i Helsingør, som varetog ekspeditionen i denne by.

Sejladsen med S/S MASNEDSUND blev imidlertid ikke anset for tilfredsstillende af regeringen, der havde den opfattelse, at der ved etablering af dampfærefart mellem de to sundbyer ville opstå en betydelig værtrafik, der kunne medføre en væsentlig stig-

ning i navnlig godstrafikken på de danske jernbaner. Formentlig har man også set perspektivet i Danmark som forbindelsesled mellem det øvrige Skandinavien og kontinentet.

Fra svensk side havde man hidtil været noget usikker med hensyn til betydningen af en dampfærefart over Øresund mellem Hålsingborg og Helsingør - måske havde det sjællandske Jernbaneselskabs skepsis for så vidt angik vognladningstrafikken over Storebælt i sin tid været medvirkende til denne holdning. Men efter at man havde set, hvorledes trafikken over Storebælt i virkeligheden udviklede sig, var man også fra svensk side positiv overfor tanken om etableringen af en dampfærefart mellem de to sundbyer.

På dansk side indebar etableringen af en dampfærefart Helsingør-Hålsingborg blandt andet, at det blev nødvendigt at bygge en helt ny station nede ved havnen. Den hidtidige station i Helsingør havde ved Nordbanens åbning den 9. juni 1864 fået en uheldig beliggenhed langt fra havnen og byens centrum. Dette forhold havde bevirket, at jernbaneforbindelsen med havnen havde måttet etableres med en hestebane mellem stationen og havnesporene, medens passagererne til skibene i havnen og byen iøvrigt måtte befordres i hest omnibus, hvis de da ikke foretrak at gå. Ganske vist blev hestene på havnebanen senere erstattet af damplokomotiver, men stationsarealet kunne ikke udvides til en størrelse svarende til den forventede kommende trafik. Endvidere var driftsforholdene på den første Helsingør station ret uheldige, så alene af den grund var der anledning til at bygge en ny station. På grund

af en stærk stigning på jernbanelinien umiddelbart syd for stationen var det i nogle tilfælde vanskeligt for togene at sætte i gang, hvorfor de måtte bakke forbi stationsbygningen i retning af havnebanen for derfra at få tilstrækkelig fart på for at overvinde stigningen.

Det nødvendige lovgrundlag blev tilvejebragt ved loven af 30. marts 1889, hvorefter regeringen blev bemyndiget til

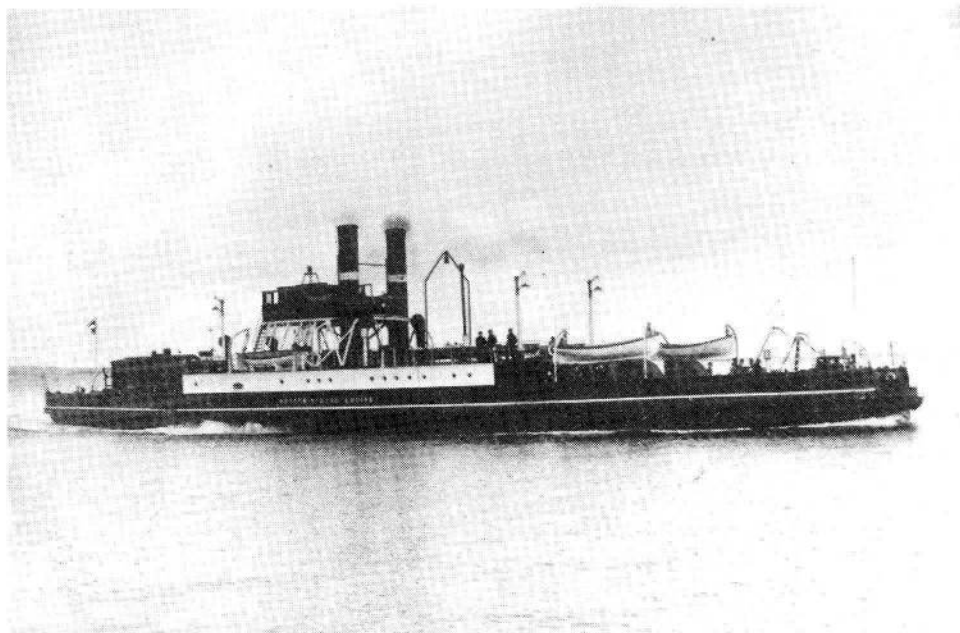
- 1) at lade anlægge et nyt dobbeltspor mellem Hellerup og Holte samt flytte Lyngby station og udvide stationerne i Hellerup, Gentofte og Holte,
- 2) at bygge en ny station i Helsingør samt foranlediget heraf at forlægge banen over en strækning på 4 km mellem Snekkersten og Helsingør og
- 3) at bygge et dampfærelse i Helsingør.

Bevillingen til dampfæren blev givet på finansloven 1890/91 og lød på kr. 310.000,-.

Anlægsarbejderne

I denne forbindelse vil vi se bort fra dobbeltsporet Hellerup-Holte, der blev taget i brug den 1. august 1891, og de foran nævnte stationsændringer og -udvidelser.

Bygningen af den nye station i Helsingør indebar meget betydelige jordarbejder lige syd for den nye stationsplads, der delvis blev til ved opfyldning med de udgravede jordmasser fra den nye banestrækning til Snekkersten, der samtidig fik en ny stationsbygning. Stationsbygningen i Helsingør blev et meget monumentalt bygningsværk i renaissancetil (Rosenborg-stil), som vakte megen opsigt ved sin færdiggørelse og stor misundelse hos svenskerne i Hålsingborg,



H/F Kronprinsesse Louise efter ombygning 1905. Foto: Arkiv SP.



Færgestationen i Helsingør. Postkort ca. 1900, arkiv SP.

hvis færgestation, som endda først blev opført nogle år efter færgefartens begyndelse i 1897/98, blev en træbygning i - som det hed - nordsvensk tilsnit.

Stationsbygningen i Helsingør blev opført efter tegninger af arkitekt Chr. Holsøe med assistance af statsbanernes senere så kendte arkitekt, professor H. Wenck. Stationen blev bygget som en såkaldt "sækstation", de 3 hovedspor endte hver i en stopbom foran stationsbygningen. Perroner og spor kom til at ligge adskillige meter over det omliggende gadeareal, hvortil der blev forbindelse gennem en imponerende forhal med brede trapper og fornem udsmykning. En nærmere beskrivelse af stationsbygningen skal iøvrigt ikke gives i denne forbindelse, kun

skal det nævnes, at den som en af de første stationer her i landet var forsynet med elektrisk lys. Elektriciteten kom fra stationens egen "lysstation", der var indrettet i kælderen i vestfløjen. Et andet teknisk fremskridt var en hydraulisk godselevator mellem en godsekspektion i forhallens nederste del (i gadeplan) og perronerne.

I en stort opsat artikel beskrev Helsingør Dagblad den 24. september 1891 stationens indretning for sine læsere. Der var en del ros, men også nogen kritik, blandt andet af billetkontorerne, som var små og mørke lokaler under den ene af de brede trapper til perronerne uden adgang til dagslys og frisk luft.

Den 5. oktober 1891 - d.v.s. inden ibrugtagningen den 24. oktober 1891 - var den nye stationsbygning for første gang og med elektrisk belysning åben for publikum. Den lokale presse om-

talte ikke, hvilket indtryk dette gjorde på de besøgende, men det må bestemt have været en oplevelse, så ny som brugen af elektricitet var her i landet. Først i 1911 blev der oprettet et kommunalt offentligt elektricitetsværk i Helsingør.

Den 24. oktober 1891 blev den nye station taget i brug, hvor efter den gamle efter i nogen tid af statsbanerne at have været benyttet til forskellige andre formål end stationsdrift blev frigivet til andet brug.

For så vidt angik den nye station i Helsingør kneb det lidt for beboerne at vænne sig til dens beliggenhed ved havnen og stranden, hvortil den hidtidige frie adgang nu var spærret af stationsterrænet. Mange beboere færdedes uforfærdet over sporene på deres vej mellem by og strand, hvilket foranledigede de lokale aviser til at advare mod denne livsfarlige trafik.

Det nye færgeløje i Helsingør

Helsingør havn ca. 1900. H/F Kronprins Frederik under indsejling. Foto: arkiv Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.



blev bygget umiddelbart udenfor den nye stationsbygning i det sydøstlige hjørne af havnebassinnet, hvor der hidtil kun havde været fiskeri- og bådehavn. Færgelejet blev bygget fuldstændig som de tilsvarende færgelejer ved Lillebæltsoverfarten og med samme klaplængde. Færgeklappen blev leveret af firmaet Møller & Jochumsen i Horsens, og den ankom allerede i juni 1891. Transporten fra Horsens skete på en særlig svær 4-akslet godsvogn og vakte nogen opsigt undervejs på grund af dens usædvanlige størrelse.

Færgelejet i Hålsingborg blev bygget ved den nordlige side af Innehavnen af Hålsingborg havnebestyrelse. Muligvis medvirkede statsbanerne ved arbejdet gennem statsbaneanlæggene. Dette færgeleje svarede naturligvis med hensyn til størrelse og klaplængde til det tilsvarende færgeleje i Helsingør. Anlægsarbejderne her kom ud for en række uheld, som kom til at forsinke åbningen af dampfærfarten.

Den første dampfærge på overfarten.

Den nye dampfærge til overfarten, der fik navnet **KRONPRINSESSE LOUISE**, blev bygget af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri A/S som værftets byggenummer 31. Færgen, der blev bygget som et hjulskib og af stål, var en moderniseret og forbedret udgave af den i 1889 byggede hjuldampfærge DAGMAR. H/F KRONPRINSESSE LOUISE, der i 1905 blev forlænget, havde ved afleveringen fra byggeværftet følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene, m	54,00
Største længde mellem stopbomme, m	49,90
Største bredde over hjulkasser, m	13,38
Største bredde på spant, m	7,93
Dybgang ved fuld last, m	2,585
Bruttoregistertonnage, tons	437
Antal kedler	2
Antal fyrsteder	4
Ildpåvirkningsflade, m ²	180
Risteflade, -	5,52
Kedeltryk, kg/cm ²	5,6
Kulbeholdning (ved aflevering fra byggeværftet uoplyst) efter forlængelse, tons	44
Største kulforbrug pr. time, kg	500
1 dampmaskine, 2 cylindre,	
diameter af højtrykscylinder, mm	813
diameter af lavtrykscylinder, mm	1524
Slaglængde, mm	1143
Max. omdrejninger/ minut	35
Hestekraft, nominal	144
Hestekraft, indiceret	420
Diameter af hjul, mm	4470
Antal skovle pr. hjul	10
Skovlmateriale	træ
Max. fart, knob	10
2 dynamoer	
Overførselskapacitet, vognlaster/tons	115
Overførselskapacitet, passagerer	850

H/F KRONPRINSESSE LOUISE blev bygget 4 meter længere end H/F DAGMAR og i forhold til denne var der endvidere foretaget forskellige ændringer i apteringen.

H/F KRONPRINSESSE LOUISE gik på endelig prøvetur i Sundet den 13. oktober 1891. Med ombord var et stort antal notabiliteter - såvel danske som svenske - med generaldirektør Tegner i spidsen. Antallet af deltagere i prøvesejladsen var meget stort, og for adskillige deltagere var det tilsyneladende ikke mindst udsigten til den efterfølgende "bedre middag", der skabte interesse for at deltage i arrangementet. Det kan tilføjes, at nævnte middag var upåklagelig.

Prøveturen forløb udmærket, både fartprøven og kulforbrugsprøven, hvorefter færgen blev overtaget af statsbanerne.

H/F KRONPRINSESSE LOUISE var den første færge, Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri A/S byggede til statsbanerne. Færgen var udstyret med al den moderne teknik, datiden kunne frembringe, således dampstyreapparater og elektrisk lys. Elektrisk lys var dog ikke noget nyt i en statsbanefærge, allerede de to ældste hjuldampfærger til Storebæltsoverfarten KORSØR og NYBORG havde således elektrisk lys ombord ved afleveringen fra byggeværftet, men ellers fandtes elektrisk lys kun få steder, hvor små lokale elværker producerede den nødvendige strøm, eksempelvis enkelte større statsbanestationer.

På færgens vogndæk fandtes et enkelt jernbanespor, hvorpå kun-

ne overføres indtil 6 af datidens almindelige godsvogne. Under vogndækket fandtes den væsentlige del af apteringen for passagerer og besætning, hvortil der var adgang fra vogndækket via 4 trapper i nedgangskapper - 2 i hver ende af færgen.

I færgens forende på kahytsdækket var indrettet en fornem salon for 1. og 2. kl. rejsende med hvidlakerede vægge, smukt dekoreret og med rig forgyldning. Møblerne var luksuriøse med rødt plydsbetræk. Endvidere fandtes i denne ende foruden førerkammer en damekahyt med toiletrum. Midtskibs var der kedel- og maskinrum, hvorefter apteringen for 3. kl. rejsende var indrettet i færgens agterende. Udstyret her var naturligvis mere beskedent i forhold til salonerne for 1. og 2. kl. rejsende og tillige var pladsen en hel del mindre, uagtet, der ganske naturligt var flest rejsende på 3. kl. Var der mange rejsende med færgen, måtte mange 3. kl. rejsende derfor opholde sig på vogndækket, hvor der i siderne fandtes et stort antal træbænke. Ikke noget behageligt sted at opholde sig under overfarten, udsat for vind og vejr som de rejsende var. Agterst på kahytsdækket fandtes endvidere en del af mandskabsaptingen.

I begge sider af vogndækket fandtes vingehusene, hvori der var indrettet et par mindre saloner, toiletrum, aptering for en del af mandskabet m.v. Oven over vogndækket fandtes de smalle vingedæk, hvorfra der var videre adgang til kommandobroen, der var udstyret med styrehus med de to styrerater til henholdsvis forreste og agterste rør, men ellers åben.

Opvarmningen af færgen skete ved hjælp af en særlig mindre dampkedel. Færgens skorstene var dobbelte, hvorved de rejsende, der måtte opholde sig på vingedækkene var beskyttet mod den ubehagelige strålevarme, der normalt udsendtes. De dobbelte skorstene muliggjorde endvidere indretning af en særlig ventilation af 1.-2. kl. salonen.

Som nævnt var færgen udrustet med elektrisk lys. På vogndækket 4 buelamper til brug under ophold ved land og almindelige glødelamper i saloner og kamre på vogndæk og kahytsdæk. Udover hovedmaskineriet havde færgen 10 mindre hjælpedampmaskiner, der foruden de allerede nævnte styreapparater trak spil, pumper, lysmaskine m.m.

Hovedmaskineriet var en 2-cylindret høj- og lavtryks krydshoveddampmaskine, som ved 35 omdr./min ydede 420 ihk,

hvorved færgens maksimale fart blev 10 knob. Vandhjulene havde som tidligere anført en diameter på 4470 mm med 10 skovle i hver. Allerede på byggetidspunktet var dette maskineri en forældet konstruktion, som statsbanerne dog holdt fast i endnu i en årrække, da der trods alt var en række fordele forbundet dermed. Således den store driftssikkerhed ved det langsomtgående hjulmaskineri, idet det dog skal nævnes, at skovlene i vandhjulene krævede et konstant tilsyn og efterspænding.

H/F KRONPRINSESSE LOUISE havde ror i begge ender og kunne anløbe færgeløjerne over begge stævne, der var lukket med en plankeport.

Færgen blev som nævnt overtaget af statsbanerne efter den sidste prøvetur, men sejladsen mellem Helsingør og Hålsingborg kunne ikke begyndes på dette tidspunkt på grund af problemerne med færdigbygningen af færgeløjet i Hålsingborg. H/F KRONPRINSESSE LOUISE blev derfor sendt til Masnedøoverfarten, hvor den kom til at sejle en kortere periode.

Åbningen af dampfærgefarten Helsingør-Hålsingborg

Det trak ud med åbningen af den nye dampfærgefart, og udover den manglende færdigbygning af færgeløjet i Hålsingborg er det nærliggende at tro, at isforekomster i Sundet også var grund til, at sejladsen ikke kom i gang. H/F KRONPRINSESSE LOUISE var i begyndelsen af 1892 tilbage i Helsingør, hvor den først i februar sejlede en enkelt dobbelttur til Hålsingborg. I midten af samme måned hentede den i Hålsingborg 3 personvogne, hvorimellem var den

svenske kongevogn, til brug for den svenske kronprins (den senere Gustav V), der var på hjemrejse fra Sct. Petersborg. Vognene kom ikke i land i Helsingør, således at kronprinsen, der ankom med iltoget kl. 12.00, måtte gå ombord på færgen.

Den 16. februar 1892 meddelte Helsingør Dagblad, at H/F KRONPRINSESSE LOUISE var optaget på Helsingørs ophalerbedding, hvor den iflg. samme avis henstod til 1. marts 1892. I dette tidsrum kunne der naturligvis ikke blive tale om sejladse med færgen. Om anledningen til dette værftsoophold blev der ikke meddelt noget.

Endelig den 4. marts 1892 kunne Helsingør Dagblad meddele, at det nu definitivt var besluttet, at færgefarten skulle begynde den 10. marts 1892 med første afgang fra Helsingør kl. 12.00.

Som ved den tidligere omtalte prøvetur med H/F KRONPRINSESSE LOUISE var der på den første officielle tur til Hålsingborg flere højtstående embedsmænd med færgen heriblandt trafikchefen og søfartschefen. Der var ingen særlige festligheder i Helsingør i modsætning til i Hålsingborg, hvor der blandt meget andet var festmiddag på hotel Mollberg.

I det hele var det som om den nye færgeforbindelse ikke havde så stor interesse i Helsingør. Vel indså man fordelene ved at gods pr. jernbane uden omladning nu kunne befordres mellem Sverige og Danmark og også, at dette kunne få betydning for Helsingør by, men ellers - nej! En omtale af åbningen af færgefarten i Helsingør Dagblad sluttede således:

"Som danske statsborgere kan vi i dag ønske os selv tillykke

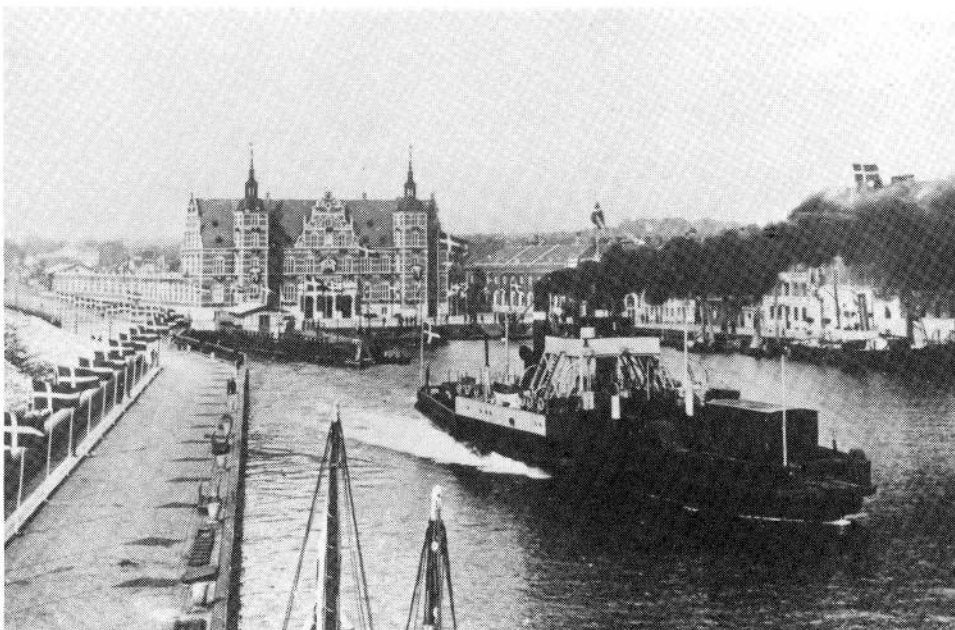
med den ny forbindelse, som inkarnerede helsingørere kan dampfærgen foreløbig være os så temmelig ligeegyldig."

Således skrev man altså i Helsingør i 1892.

Hvorledes var forholdene nu på den svenske side? 40 år senere skrev fhv. distriktschef G. L. Eir en skildring til Dansk Jernbaneblad af forholdene på Hålsingborg færgestation og sine oplevelser der. Skildringen giver et udmærket indtryk af livet på den svenske grænsestation set med danske øjne, hvorfor den bringes her i næsten fuld udstrækning:

"DSB's kontrahent på den anden side af Sundet var Skåne-Hallandsbanen (120 km), og det prægede i høj grad forholdene, at det var en lille privatbane. Da færgen i de første dage i marts kom på prøvetur et par gange for at landsætte eller ombordtage vogne, var det et syn for guder at se den iver, hvormed alle de overordnede oppe fra kontorerne, Kamreren, kontrolløren, kassøren osv. med deres paraplyer gav stopsignal til manden på rangermaskinen, når de syntes, farten blev for stærk. Styrmanden, der havde instrueret lokomotivmanden, begreb ikke, hvorfor der standse og fløjtede kraftigt til fortsat bevægelse, men kort efter fløj atter 7 paraplyer i vejret og truede ad lokomotivet. Så måtte jeg gribe ind. "Jag tror herrarna för låta skibsbefalet styra omväxlingen" sagde jeg. "Jo, tack ska' ni ha, men om der inte sker någon olycka".

Som stationsbygning tjente et træskur, der havde været pakhus og svinevægtsskur for Hallandsbådene. Den første sommer var der ingen træbeklædning under zinktaget, så på soldage var heden ikke til at holde ud, men man holdt ud alligevel. Opvarmningen skulle besørges af en gasovn, men rørene lå udenpå bygningen og i den kolde vinter 1892/93 bundfros de, så der ingen anden opvarmning havdes end fra et par petroleumslamper, som iøvrigt var nødvendige til at holde blækhusene over, thi blækket fros stadig til isgrød. Flammen sank imidlertid på grund af den iltfattige luft, der var svamp i bygningen, og da vinduerne ikke kunne åbnes, måtte døren stå åben ud til det fri. Så blussede flammen på ny, men samtidig blæste det iskoldt ind på benene. Det gav både Rheumatisme og blærekatarr trods lammeskindsfodposen, som man



Helsingør færgeskov med H/F Kronprinsesse Louise, muligvis ved overfartens åbning 10/3 1892. Foto: Arkiv Jbm.

havde sendt mig ovre fra sektionen i København. Det var hårde vilkår, og så var der mindst 12 timers forceret arbejde dagligt, thi Sundet, Kattegat og Østersøen var lukket af is, så den rende THOR (DSB-isbryder) havde brudt mellem Helsingør og Hålsingborg, hvori færgen kunne sejle, var den eneste forbindelse mellem Sverige og kontinentet. Også smørret fra København til England gik over Hålsingborg-Trondhjem.

Det var oprindelig meningen, at statsbanerne skulle have en selvstændig ekspedition på dampfærgestationen, og jeg blev allerede den 6. august 1891 forflyttet til Hålsingborg for at sætte mig ind i forholdene og ordne dette. Man ventede nemlig at kunne åbne færgefarten om efteråret, men et dømningsbrud forsinkede arbejdet på færgeløbet i flere måneder. Imidlertid begyndte det derværende protektionistiske Hålsingborg-Posten inspireret fra en bestemt side en voldsom kampagne mod den påtænkte ordning, som påstodes at være krænkende for den svenske nationalitetsfølelse. Det konservative Hålsingborg Dagblad og navnlig den liberale Øresunds-posten tog afstand fra denne snævre betragtning, men da Svenska Dagbladet i Stockholm påkaldte statsmagtens indgriben, blev resultatet, at Skåne-Hållandsbanen skulle oprette ekspeditionen. Den danske tjenestemand, der som de danske statsbaners repræsentant skulle besørge overleveringen af vogne, gods m.v. fra og til Skåne-Hållandsbanen, skulle samtidig yde ekspeditionen hjælp og vejledning. Det var langtfra noget klart grundlag, og der krævedes ikke så lidt behændighed for at undgå gnidninger, men på en enkelt undtagelse nær gik samarbejdet mellem danske og svenske fortræffeligt, og der knyttedes venskaber, som varede for livet.

Der udviklede sig straks fra åbningsdagen en betydelig vognladningstrafik. I Helsingør stod nemlig en mængde tyske vogne med maskingods til sukkerfabrikkerne i Skåne og ventede på overførsel, og Sverige kom med så mange vogne med trælast, sten og tørvestrøelse, at skibsfarten blev alvorligt bange og udstødte jammerhyl i bladene.

Til at begynde med var der adskillige vanskeligheder ved vognovertagelsen. Sverige og Norge havde hvad skinnevejene angik hidtil været isoleret fra det øvrige Europa, og deres lø-

bende materiel bar præg af, at det ikke havde været nødvendigt at indordne sig under den internationale vognoverenskomst. Profilet var lavere, men bredere, en mængde godsvogne havde for ringe bufferhøjde og bufferskiverne på de ældre vogne var af en størrelse som små desserttallerkener. De to sidstnævnte mangler havde været tilstrækkelige til at afvise vognene, men det gjorde jeg selvfølgelig nødt, thi de i så tilfælde påløbne omlæsningsomkostninger var jo ikke netop nogen reklame for ruten. På den anden side havde jeg jo ansvaret for, at de overtagne vogne var således, at de uden risiko for banerne kunne gå ombord og iland og løbe på vore linier, men for ringe bufferhøjde og for små bufferskiver voldte netop ved lav vandstand store vanskeligheder. Flere gange hændte det, at bufferskiverne eksede, og der var fare for afsporing. Fra danske stationer kom der adskillige rapporter om uforsvarlig læsning af godsvogne, navnlig med tømmer og brædder. Sagen var, at der overhovedet ingen andre læseregler fandtes, end hvad der havde udviklet sig af praksis, og en mængde vogne var faktisk slet læsset. Navnlig gjaldt dette sammenlæssede tømmervogne, der hverken tillod de afvigelser fra horisontalplanet eller vertikalplanet, som overførslen med færger nødvendigvis gjorde. Mange vogne skulle også passere Storebælt, hvis færger dengang havde skarpe kurver. Der var altid megen fornærmedhed hos den svenske stationsforstander, når jeg afviste vogne uagtet, at det kun skete, når det var absolut nødvendigt. Fra dansk side fik jeg da også af og til bebredelser, fordi jeg var for large. Det kan ikke nægtes,

at der hyppigt tabtes tømmer, planker eller brædder af vognene under deres løb på linierne, men man så ret forskelligt på det i de to lande. Det betød kun lidt, når der tabtes en planke i Sverige, der var nok af dem, men skete det på en dansk strækning, blev der altid en sag ud af det, der iøvrigt var korrekt med fremlysning og så videre. Det var først efter at jeg havde tilegnet mig skriftsproget, at jeg til underretning for stationerne fik en længere instruktiv artikel om læsning af godsvogne optaget i Jernbane-Bladet. Til instruktion af forsenderne optoges den i mange blade landet over, og derefter blev læsemåden meget bedre.

Såvidt distriktschef Eir.

Overfarten indtil ca. 1930

Efter den lidt matte indvielse af dampfærgefarten specielt fra dansk side viste det sig, som det også fremgår af distriktschef Eir's artikel, at der var god brug for den nye jernbanelæsningsforbindelse. Der skulle dog ikke gå lang tid, før man kom ud for den første større afbrydelse af trafikken. På grund af en koleraepidemi i Hamburg blev færgen afvist af de svenske myndigheder i Hålsingborg den 31. august og nægtet forbindelse med land, hvorefter sejladsen blev indstillet. Fra den 5. september blev der sejlet 1 dobbelttur med passagerer og denne sejlsads blev gradvist udvidet, således at den fra 15. september var af normalt omfang. Godsbefordringen kom først i gang igen fra den 4. oktober 1892.

H/F KRONPRINSESSE LOUISE var eneste færge på overfarten,



og da den i sommeren 1892 skulle til eftersyn, måtte en reservefærge tilkaldes. Det blev lillebæltsfærgerne HJALMAR, der kom til at afløse H/F KRONPRINSESSE LOUISE på Helsingør-Hälsingborgoverfarten; H/F HJALMAR skulle selv til eftersyn ved værftet i Helsingør. Men dette understregede behovet for, at der ved overfarten var stationeret to færger, således at man selv havde en reserve- og afløserfærge. Trafiktallene understregede dette behov, i det første hele driftsår 1892/93 overførtes ca. 149.000 rejsende og ca. 39.000 tons gods.

I det følgende driftsår 1893/94 steg tallene til ca. 162.000 rejsende og ca. 57.000 tons gods, men her spillede den hårde isvinter i driftsåret ind, de fleste svenske og danske havne var lukket af is, hvorfor eksportvarerne blev sendt via Hälsingborg-Helsingør. Sejladsen på overfarten var en del generet af is, således at isbryderen THOR i perioder måtte sejle i stedet for hjuldampfærgerne, der hurtigt måtte indstille sejladsen under disse forhold.

Den hastigt stigende trafik ved alle danske jernbanefærgesoverfarter bevirkede, at der hurtigt blev anskaffet endnu 2 hjuldampfærges. I 1892 kom således H/F ALEXANDRA til Masnedsundoverfarten og i 1893 H/F THYRA, der blev bygget til Helsingør-Hälsingborgoverfarten. De to nye færges blev begge bygget af Burmeister & Wain's skibsværft i København, byggenummer henholdsvis 174 og 176. I de fleste enkeltheder svarede disse to færges til H/F KRONPRINSESSE LOUISE, såvel med hensyn til aptering og indretning, overførselskapacitet, fart o.s.v.

Efterhånden som der blev bygget nye dampfærges indførte statsbanerne den ordning, at der ved hver af de vigtigste overfarter var stationeret mindst 2 dampfærges, der sejlede skiftevis således, at de var reserve for hinanden. Efter behov kunne eventuelt begge færges sættes i fart. Princippet blev dog ikke overholdt altid, og navnlig i forbindelse med færgernes værftsophold, der dengang var betydeligt mere længerevarende end i vore dage, skete der ofte udstationeringer til fremmede overfarter. For Helsingør-Hälsingborgoverfarten var det efter tilkomsten af H/F THYRA som regel H/F KRONPRINSESSE LOUISE, der blev sendt på afløsning andetsteds.

I august 1898 blev den nye hjuldampfærge KRONPRINS FREDERIK, der var bygget af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri A/S, med byggenummer 71, sta-

tioneret ved Helsingør-Hälsingborgoverfarten, hvor den kom til at sejle indtil Storstrømsbroen blev taget i brug i 1937. Da også den nye hjuldampfærge KRONPRINS FREDERIK i det væsentlige svarede til de andre færges på overfarten, skete der ingen forandringer ved overfarten i trafikmæssig henseende.

Trods princippet om mindst 2 færges til rådighed ved alle betydende overfarter kom man alligevel i 1902 ud for, at begge overfartens færges ikke var tjenstdygtige. H/F KRONPRINSESSE LOUISE havde lidt havari på det ene vandhjul, medens den anden færge H/F KRONPRINS FREDERIK lå til eftersyn ved værftet og ikke kunne sejle. Situationen blev i første omgang klareret ved, at H/F DAGMAR, der var i Helsingør, hvor den lå og ventede på at komme til eftersyn ved værftet, gik ind i farten. Uheldigvis skulle der samme aften, uheldet med H/F KRONPRINSESSE LOUISE var sket, overføres nogle svenske sovevogne med færgen, men dette var ikke muligt, da fritrumsprofilen på H/F DAGMAR var for lille eller måske snarere, at det var de svenske sovevogne, der ikke overholdt fritrumsprofilen.

Overførselstallene for overfarten var igennem årene stadig stigende, i tiåret for dampfærgesfartens åbning 1902/03 var der således ca. 301.000 rejsende, medens der blev overført ca. 113.000 tons gods. En foreløbig kulmination i antallet af rejsende blev nået i driftsåret 1903/04, hvor 476.000 rejsende sejlede over Sundet mellem Helsingør og Hälsingborg, men der var en særlig grund hertil, nemlig en international udstilling i Hälsingborg, der tiltrak mange besøgende.

Trafikken over Øresund var omkring århundredeskiftet ikke præget af indkøbsrejser, sådan som de er det i dag. Mange passagerer var svenskere, som tog til Danmark, hvor spiritussen også dengang var fri. Hjemrejsen var da for nogle et vanskeligt problem, og var problemerne for store, fik svenska Polisen att hjälpa ved landgangen i Hälsingborg. Heller ikke udflugtsrejsende var der dengang så mange af fra Danmark, idet disse tog med de mange udflugtsdampere, der dengang krydsede Øresund. Et yndet udflugtsmål var Kullen via havnen i Mølle. Sejltiden på udflugts-turene var sædvanligvis noget længere end på færgeoverfarten Helsingør-Hälsingborg, således at passagererne havde længere tid til at nyde mad og (måske) navnlig drikke i skibenes restauranter.

I 1897 blev Kystbanen åbnet for drift, og noget tyder på, at dette ikke var helt uden betydning for antallet af rejsende på Helsingør-Hälsingborgoverfarten. I hvert fald steg antallet af rejsende med færges til omkring 400.000 årligt, hvorimod der ingen særlige udsving kan spores for godstrafikkens vedkommende.

Det fremgår af driftsberetningerne, at der ikke sjældent var problemer for færges sejlads, når der var is i farvandet om vinteren, således at der måtte sejles med en eventuel til rådighed stående reserveskruefærge eller reserveskrueskib. Af skruefærges havde statsbanerne de to isbryderfærges VALDEMAR og MARIE, som imidlertid begge kun havde skrues i den ene ende og derfor måtte svaje en gang på hver overfart. Derfor blev de kun sat i fart når det var absolut nødvendigt. Den helt selvfølgelig tanke at anskaffe en færge med skrue i hver ende, som kunne sejle også under ikke altfor svære isforhold og uden svajning blev først realiseret i 1902 med anskaffelsen af S/F HÄLSINGBORG. S/F HÄLSINGBORG der blev bygget af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri A/S, som værftets byggenummer 93, havde følgende hoveddimensioner: (Skema side 32)

Apteringen og indretningen af S/F HÄLSINGBORG svarede i de fleste henseender til de nærmest forudgående hjuldampfærges anskaffet til de korte overfarter. Men skibsskrogets bredde var ved bortfaldet af hjulkasserne øget fra 7,93 m til 9,76 m, hvilket gav mulighed for en bedre indretning ikke mindst på kahyttdækket.

Den væsentligste forskel på S/F HÄLSINGBORG og de tidligere byggede hjulfærges var naturligvis, at fremdrivningen af færgen nu skete ved skrues - en i hver ende af færgen - trukket af hver sin hoveddampmaskine. Dette arrangement krævede derfor en maskinmester mere på hver vagt og samtidig betød det et øget kulforbrug i forhold til hjulfærges, men fordelene var især under isforhold umiskendelige. Her klarede S/F HÄLSINGBORG sig helt anderledes godt end hjulfærges, der som bekendt ret hurtigt måtte give op, når isen viste sig, for ikke at ødelægge de sårbare skovlhjul. Som færgetype dannede S/F HÄLSINGBORG derfor ganske naturligt forbillede for de senere anskaffelser af færges til korte overfarter.

Efter at S/F HÄLSINGBORG den 17. november 1902 var gået i fart på Helsingør-Hälsingborg-

Største længde over stævnene, m	54,87
Største længde mellem stopbomme, m	52,01
Største bredde, m	13,11
Største bredde på spant, m	9,76
Bruttoregister-tonnage, tons	530
Dybgang ved fuld last, m	3,125
Antal kedler	2
Antal fyrsteder	4
Ildpåvirkningsflade, m ²	246
Risteflade, -	6,64
Kedeltryk, kg/cm ²	8,4
Kulbeholdning, tons	19,6
Største kulforbrug pr. time, kg	550
2 dampmaskiner, hver med 1 højtryks-cylinder, diameter, mm	483
og 1 lavtryks-cylinder, diameter, mm	965
Slaglængde, mm	508
Max. omdrejninger pr. minut	138
Hestekraft, nominel	140
Hestekraft, indiceret	630
Max. fart, knob	10
2 dymanoer	
Overførselskapacitet, vognlast, tons	100
Overførselskapacitet, passagerer	870

overfarten blev H/F KRONPRINSESSE LOUISE omstationeret til Lillebæltsoverfarten, hvor den forblev til 1927. Derefter kom færgen tilbage til Helsingør-Hälsingborgoverfarten, dog med lidt ændret udseende idet den i 1905 var blevet forlænget. Her sejlede færgen indtil 1935, da den blev udrangeret i forbindelse med en større færgerokade efter Lillebæltbroens ibrugtagning.

Trafikken over Helsingør-Hälsingborgoverfarten viste under den første verdenskrig - bortset fra et enkelt år - nedadgående tendens, og også de dårlige konjunkturer prægede de første efterkrigsår. Men medens antallet af rejsende viste stigende tendens hen mod tyvernes slutning, var godsbeholdningen væsentlig mindre end under krigsårene med stærkt faldende tendens helt op til den anden verdenskrigs udbrud i 1939. Virkningerne af tredivernes økonomiske tilbagegang var meget synlige i trafik-tallene vedrørende godsbeholdningen over Helsingør-Hälsingborgoverfarten.

De faste anlæg ved overfarten bestod i en meget lang årrække kun af 1 færgeløje i hver af de to overfartsbyer suppleret med et oplæggerløje på vestsiden af færgeløjet i Helsingør. I den tid havde der kun været få problemer med besejlingen af færgeløjerne, og aflysninger i sejladsen af andre årsager end tekniske problemer med færgerne var kun forekommet i forbindelse med fx usædvanlig vandstand i Helsingør havn.

Den 24. oktober 1927 var det imidlertid ved at gå galt i Helsingør, idet der udbrød en voldsom brand i politi- og toldbygningen, der var opført på pieren vest for færgeløjet. Den tjenstgørende færge var ikke i

færgeløjet, hvorimod reservefærgen HÄLSINGBORG lå i oplæggerløjet på pierens modsatte side. Branden udviklede sig meget voldsomt, og der gik ild i ræling og noget tovværk ombord på S/F HÄLSINGBORG. En hurtig redningsaktion blev iværksat af bl. a. Switzers bjærgningsdamper BIEN, der var stationeret i Helsingør, og S/F HÄLSINGBORG, der den følgende dag skulle til værftseftersyn, blev trukket ud i havnen og fortøjet ved værftet samtidig med at brandene ombord blev slukket.

Politi- og toldbygningen derimod nedbrændte til grunden hvorved alt inventar gik tabt, ligesom tømmerkonstruktionerne ved færgeløjet led nogen skade. Da vindretningen under branden var gunstig, var hovedbygningen på Helsingør station ikke i fare.

Færgefarten kunne imidlertid fortsætte uhindret, men indtil der blev opstillet en barak på den modsatte side af færgeløjet måtte politi- og toldeftersynet foregå på broklappen.

Ved branden blev der afsløret store mangler ved Helsingør Brandvæsen af nærmest komisk art. Dampsprøjten ankom meget sent, da den vognmand, der skulle stille med de nødvendige heste, ikke var hjemme den nat, branden udbrød, og man derfor måtte fremskaffe en lastbil, som kunne trække sprøjten til brandstedet. Da dampsprøjten så endelig ankom, viste det sig, at fyret, der var blevet tændt ved afgang fra brandstationen, nu var gået ud, angivelig på grund af den stærke fart efter lastbilen. Enden på det hele blev, at motorsprøjten fra Fredensborg blev tilkaldt, og den ankom også hurtigt efter den tids forhold uden dog at kunne udrette noget videre. De meget brandbare træbygninger var ikke til at redde.

Inkarnerede helsingørere regnede det iøvrigt for en stor forsmædelse, at man havde været nødt til at tilkalde hjælp fra en landkommunes brandvæsen.

Tilsvarende uheldige forhold måtte man atter konstatere en del år senere, hvor det også skortede på en effektiv indsats af det lokale brandvæsen. Natten til den 1. marts 1938 udbrød der brand i det daværende Jernbanehotel i Havnegade. Branden, der kostede 2 menneskeliv, udviklede sig meget voldsomt og ødelæggende også på nogle nabo-ejendomme i den tæt sammenbyggede karré. I forbindelse med oprydningen blev det derfor efterfølgende besluttet at nedrive hele den nordligste karré mellem Havnegade og Strandgade, hvorved der gik en del kulturværdier tabt, som en senere eftertid meget har beklaget.

Havnefronten ved færgeløjerne fik derefter det udseende, de fleste af os kender i dag. En åben plads med bænke og parkeringspladser m.v. - samt i en lang årrække bybusterminal.

Efter branden i 1927 måtte der foretages en del istandsættelsesarbejder af færgeløjet i Helsingør. Dette arbejde fik et forholdsvis langvarigt forløb, da normal sejlads på færgeløjet jo skulle opretholdes, samtidig med udbedringsarbejdernes udførelse, og reservefærgeløje med sporforbindelse ikke fandtes.

Ib V. Andersen

(fortsættes)

NYT FRA DSB

Fra sædvanligvis pålidelig kilde meddeles det, at toggangen er i fare, men mindre politikerne skifter signaler. Ligeledes forlyder det, at mange DSB-folk derfor er utilfredse. Man må således regne med, at der i den kommende tid vil blive afsendt adskillige protesttog.

Alligevel er der stadigvæk ansøgere til DSB's ledige stillinger, og til undersøgelse hos jernbanelægen kom i den anledning forleden også en vis Mortensen, der gerne "ville være noget ved lokomotiverne". Den rutinerede læge vidste selvfølgelig præcis, hvilke svagheder han skulle se efter.

-Ja, sagde han til Mortensen, De har jo et udmærket helbred, men dog kun 30% af synet på venstre øje.

-Nå, svarede Mortensen tørt, det er da egentlig ikke så galt. Faktisk synes jeg, at det er forbandet godt klaret af et glas-øje.

STATSHUSMANDSBRUG PÅ MB

2

Her bringes de to sidste sæt planer og facader i de for modelbygning tilrettelagte sæt af tegninger til bygningsanlæg på statshusmandsbrug fra 1920'erne. De første sæt blev bragt i SIGNALPOSTEN, nr. 4/1991. I fortsættelse af den generelle orientering, som blev givet sammen med disse, følger her nogle supplerende bemærkninger, der ligesom den første tekst gælder alle seriens fire typer (på tegningerne benævnt A, B, C og D), med mindre andet udtrykkeligt fremgår.

Facader

Det er nævnt, at bygningerne udførtes med hvidkalkede facader. Når de tidligere gældende prisforhold tages i betragtning, kan det nemlig så godt som udelukkes, at facader til bygningsanlæg som disse nogetsteds er udført i blank mur. Det skal dog ikke forbigås, at de fleste landmænd hellere end gerne har villet spare den tid, der år efter år er brugt på kalkning. Men den i en lidt senere tid forstærkede tendens til - trods den større udgift i første omgang - at gøre nye landbrugsbygninger "vedligeholdelsesfri" ved at opføre dem med facader i blank mur (efter 2. verdenskrig eventuelt også i helt andre materialer), er stort set kun kommet de større bedrifters byggeri til gode.

Imidlertid kan det godt tænkes, at enkelte husmandsbrug af de aktuelle typer nok blev fultsede og kalkede, men ikke for at stå hvide. Ved iblanding af jordfarver i kalken har man kunnet gøre overfladen lyserød, varmt okkergul eller næsten berusende rød ("Bornholmskrød") og således været i stand til at følge en eventuel lokal tradition - uden nogen knugende ekstraudgift. De farvede vægflader kræver i bedste fald knap så hyppig nykalkning som de hvide og giver endvidere muligheden for hvidmalede vinduer (som derimod ikke ser ud af noget i en hvidkalket facade). Men ønsker man af en eller anden grund at bibeholde fx vogngrønne vinduer i en gulkalket eller grå vinduer i en rødkalket facade, er det en nærliggende ide på traditionel vis at trække gesimser og gesimsbånd op i ren hvid kalk; den samlede farvevirkning kan være overvældende smuk.

Tagmaterialer

Tagsten i beton, almindeligvis kaldet cement-tagsten og udført i de fra teglproduktion kendte modeller, herunder vingeformede, var i begyndelsen af den relevante periode i handelen som et prismæssigt konkurrencedygtigt alternativ til tegl og er benyttet til en del mindre kostbare bygninger på landet, heriblandt også nogle husmandsbrug. Men både med og uden indfarvning viste disse stens tekniske egenskaber sig ikke gode nok i det lange løb; de fik et dårligt ry og forsvandt fra markedet - muligvis allerede før 1930. (Og de bør ikke forveksles med de beton-tagsten, der siden 1960'erne har været på det danske marked; de produceres i andre typer og med en revideret teknologi).

For at undgå enhver tvivl berøres det i forbifarten, at tagdækning med eternit-bølgeplader, som bl.a. kendes fra avlsbygningerne til diverse senere opførte husmandsbrug, endnu ikke var en realistisk mulighed, da de aktuelle projekter blev udarbejdet. Til gengæld er der ikke noget i vejen for, at der ved senere tagudskiftning kan være brugt bølgeplader - det er endda overvejende sandsynligt - men dette forhold har kun interesse i forbindelse med modelbaneanlæg, der repræsenterer 1960'erne eller en periode, som ligger endnu nærmere nutiden.

Overgavle

En af bygningstyperne (B) har brædebeklædte gavltrekanter (overgavle) i stedet for mur. Årsagen kan søges i prisen; der har faktisk på denne måde været lidt at spare i første omgang. Men det drejer sig ikke om meget, og snarere har man måske villet følge den især sjællandske tradition, som egentlig hører hjemme i bindingsværksbyggeriet. Eller også har man ønsket at undgå den risiko for nedstyrtning under ildebrand, som altid er forbundet med en muret overgavl.

Netop i gavlene er der for øvrigt en række muligheder for at variere de præsenterede bygningstyper uden problemer med hensyn til anlægstype, tid og stil:

1. De bygninger, der er vist med halvvalm, kan udføres med

"rette" gavle i stedet.

2. Ligeledes er der intet i vejen for at udføre de overgavle, der i tegningerne er vist rette (altså har fulde trekantede), med halvvalme. (Af hensyn til luger og vinduer såvel som pladsen i loftrummen kommer halvvalme derimod ikke på tale).

3. Murede gavltrekanter kan erstattes med brædebeklædning (på skjult træskelet) og omvendt.

Åbne vinduer m.m.

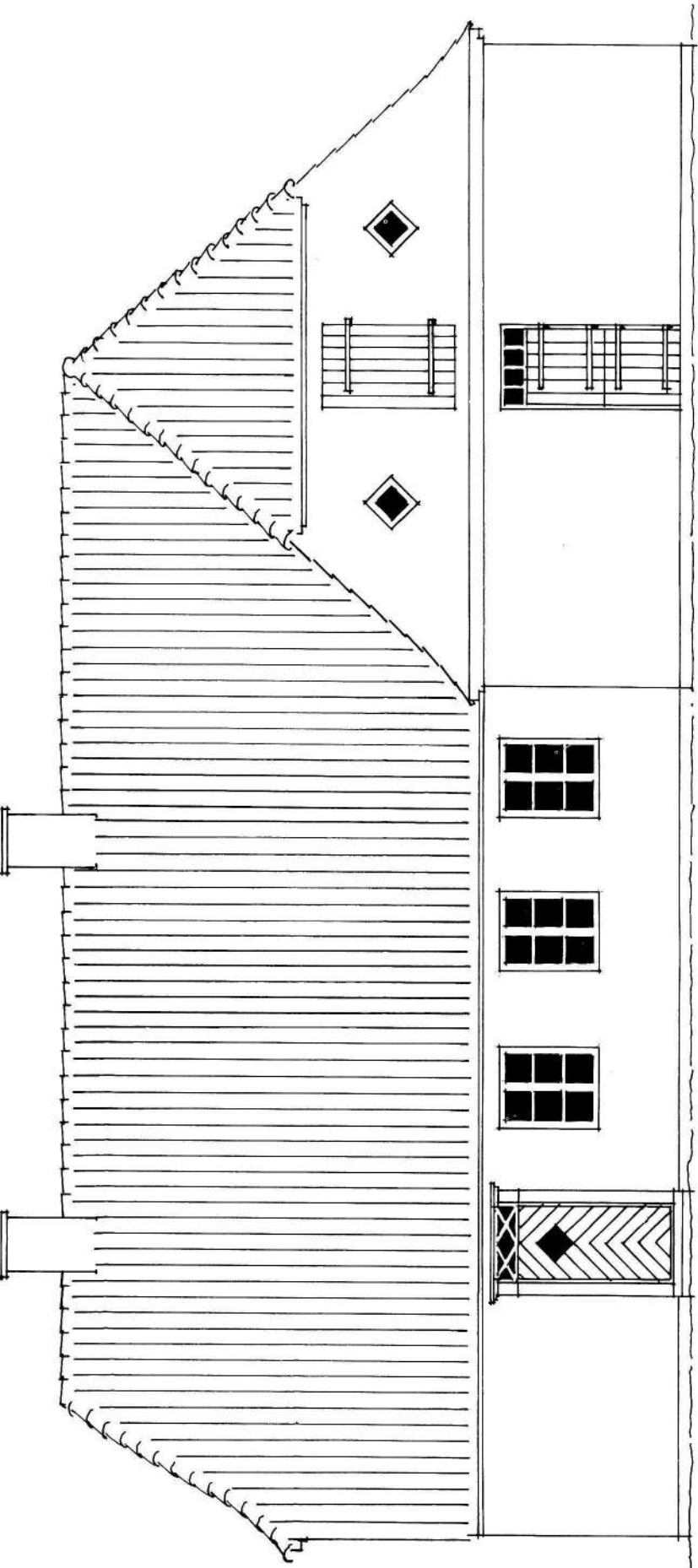
Som et godt bidrag til en realistisk virkning bør nogle af bygningens vinduer, døre og porte stå åbne på modellen. Det afhænger af årstiden, hvor mange det drejer sig om. Nogle staldvinduer, sandsynligvis også en af rammerne i beboelsens køkken, vil dog praktisk taget altid være åbne. - Mens vinduerne i beboelsen næppe giver anledning til tvivl, skal det for en sikkerheds skyld nævnes, at i de otte-rudede staldvinduer udgør de fire midterste en vipperamme, der svinger ind foroven og ud forneden. - Er det sommer på modelbaneanlægget, er der stor chance for, at den ene eller begge fløje i porten mod gården står åben, og at den øverste del i en eller flere halvdøre også gør det. Og er det en rigtig varm dag, står alle boligens vinduer vidtåbne, mens gardinerne måske blæser ind i den ene side af huset og blafrer ud i den anden side.

Både porte og halvdøre er udadgående. Da det ikke sjældent ses, at ukyndige på dette område præsterer fejl, der virker akkurat lige så groteske som visse gengivelser af damplokomotivers gangtøj, tilføjes disse formanende ord: Pas på ved udførelsen af revledøre og -porte, der skal stå åbne, og hvis konstruktion således kommer frem, at såvel den pågældende fløjs vandrette revler som skråbåndet placeres rigtigt. Revlernes højdeplacering skal være i overensstemmelse med de (på tegningerne markerede) udvendige stabelhængslers placering; midtlinien er fælles. Og skråbåndet mellem revlerne skal altid være anbragt stigende, så det virker som trykstang; skråbåndet "står" altså på den nederste revle i dør- eller portfløjens hængselside og "bærer" den øverste revle i fløjens låseside.

CI

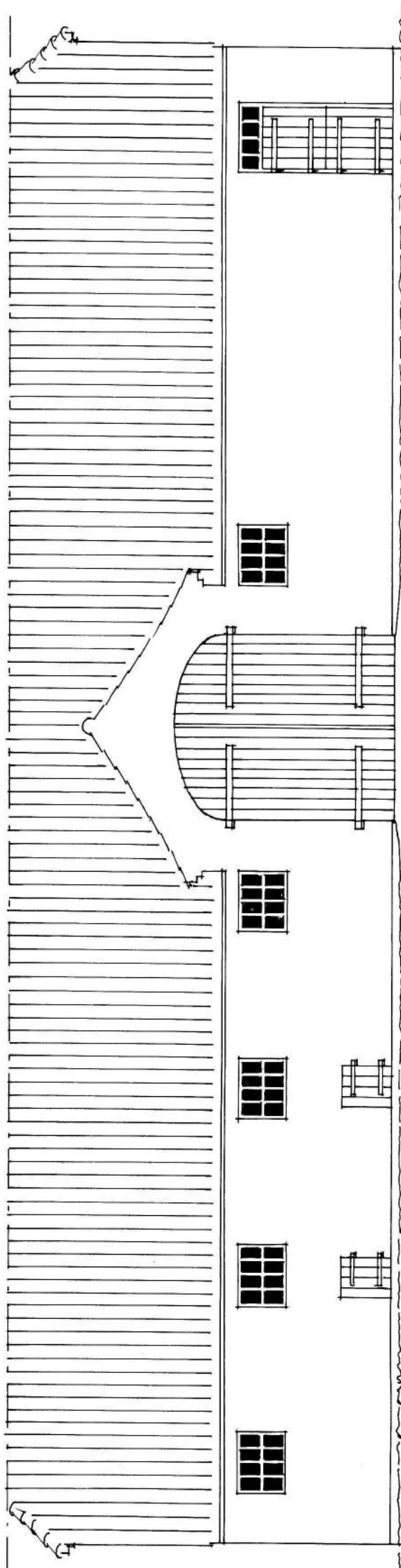
Bolig incl. bryggers
95 m²
Brændsel og retirade
12 m²
Avtbygning 188 m²
I alt
295 m²

Bemærkninger på
tegningsside A1
gælder for alle fire
bygningstyper.
(Dog angår pudsede
bånd på gavle na-
turligvis ikke
bygningstype B.)



BOLIGENS ØSTSIDE, MOD GÅRDSPLADSEN

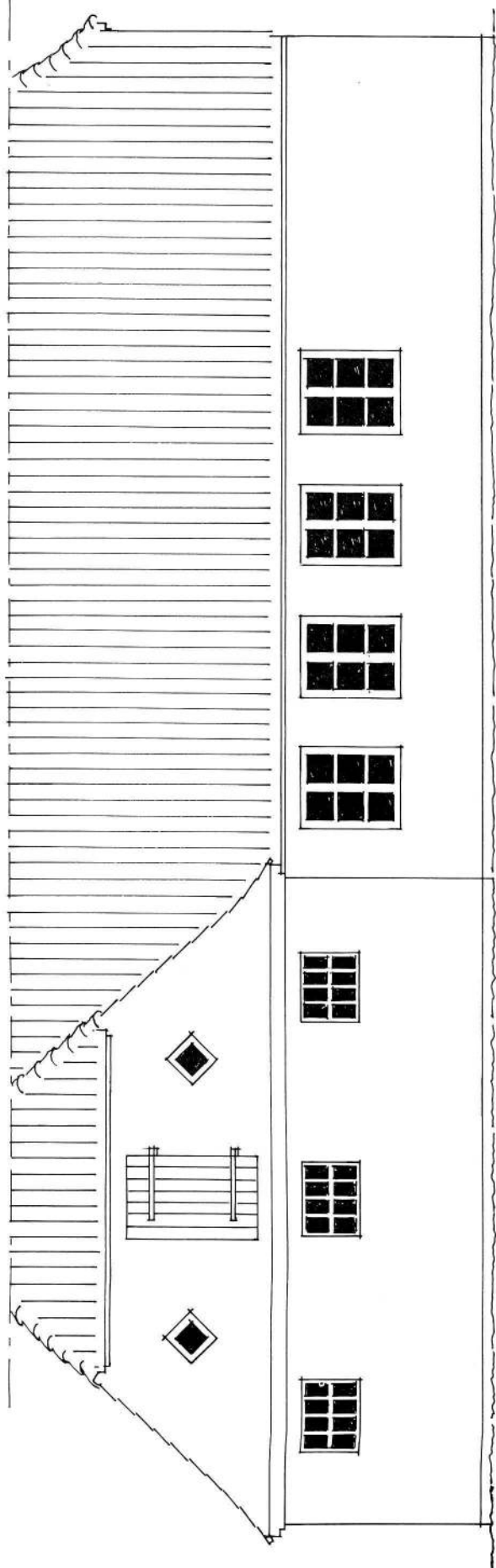
STALDLÆNGENS ØSTGAVL



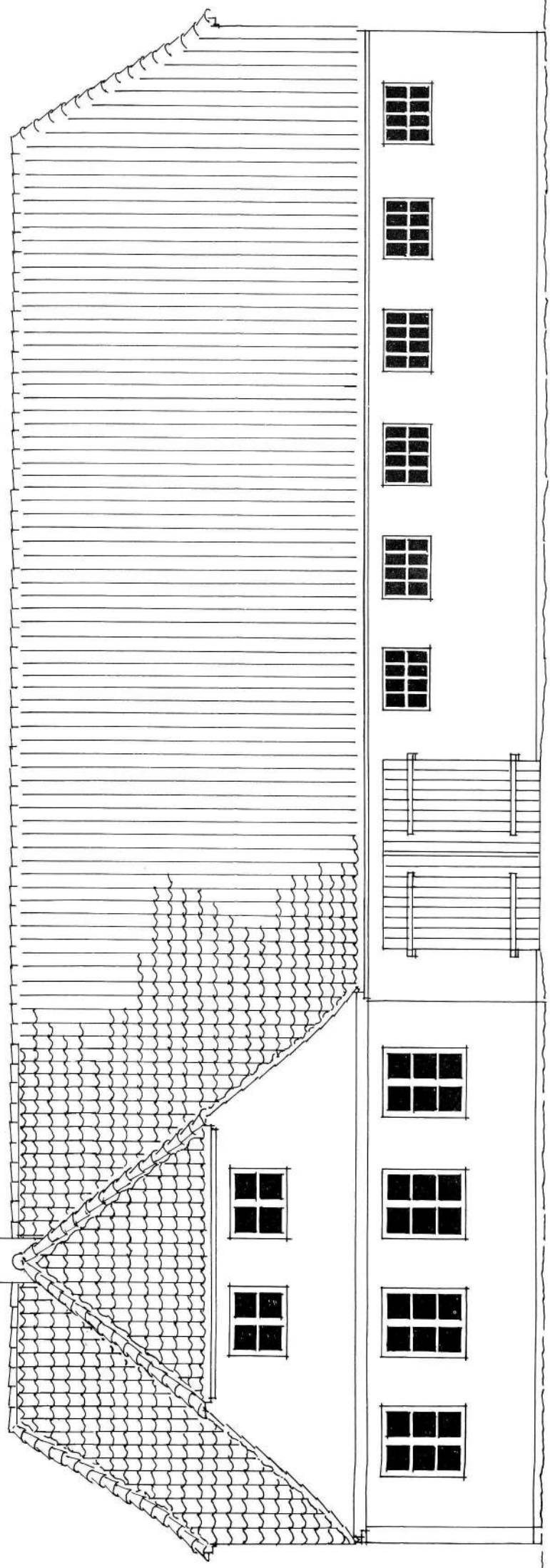
FACADE MOD NORD, STALDLÆNGENS YDERSIDE

C2

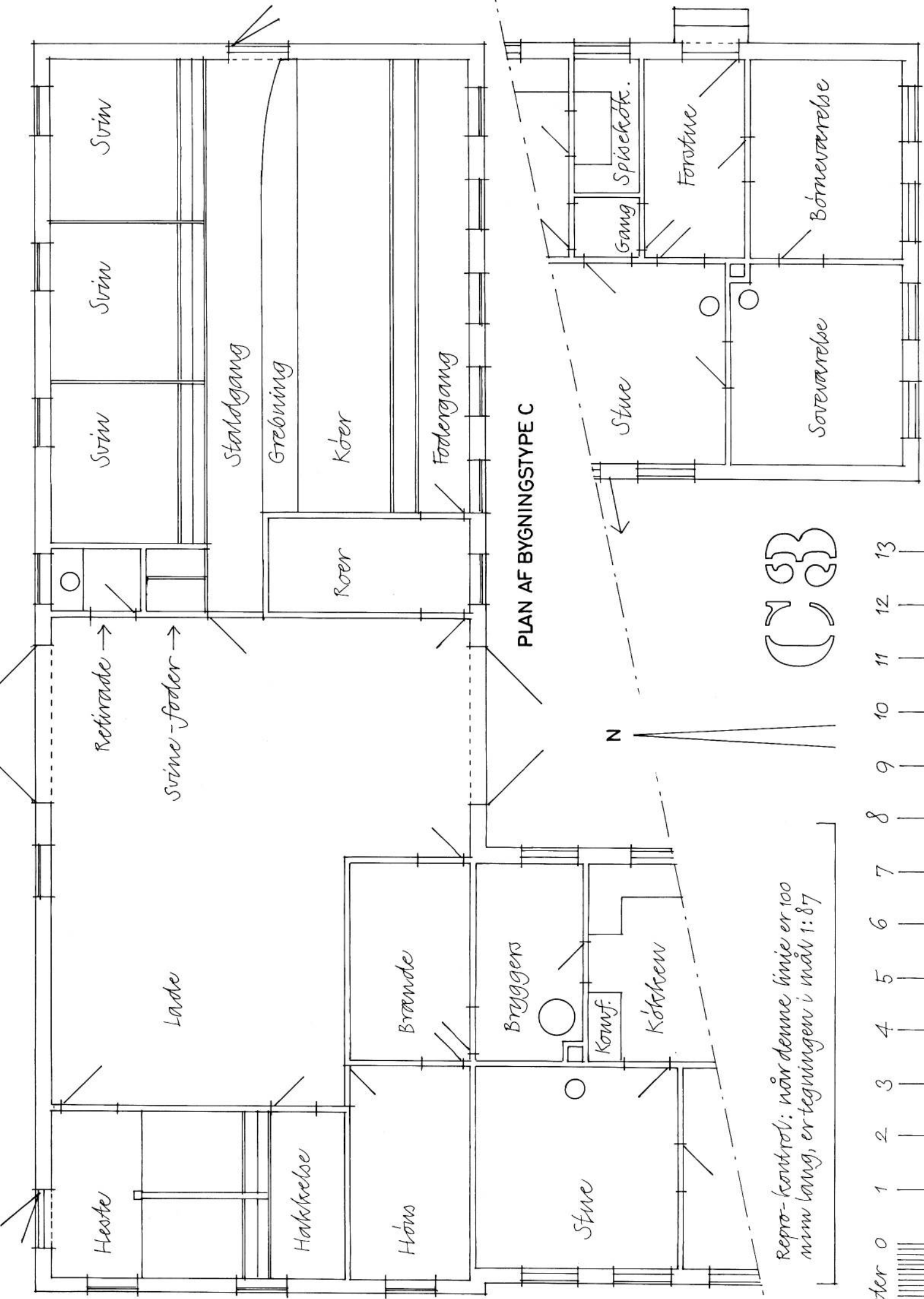
Plantypen kan drejes 90° mod uret, således at vest ændres til syd osv. Efter drejning evt. og så spejlvending, dog kun med bibeholdelse af nordretningen.



STALDLÆNGENS VESTGÅVL BOLIGENS VESTSIDE

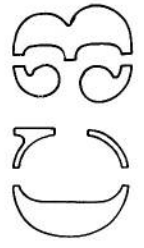


BOLIGENS GAVL (SYD) STALDLÆNGENS SYDSIDE, MOD GÅRDSPLADSEN

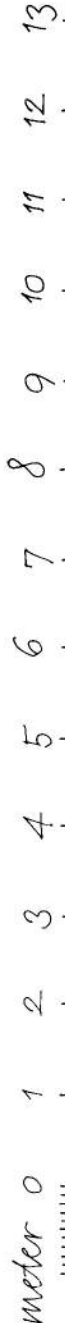


PLAN AF BYGNINGSTYPER C

N



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

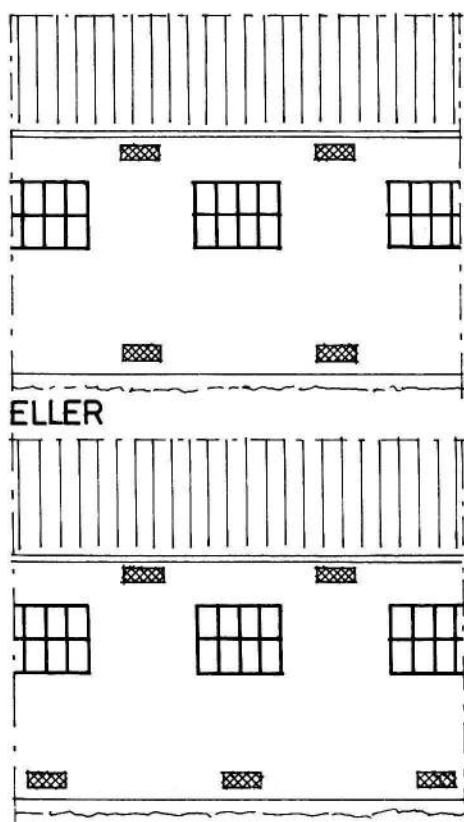


Der er en forsats i de pågældende samlinger, men denne detalje er for lille til at gengives på modeller i de målestoksforhold, som benyttes til modelbaneanlæg. Derimod kan man eventuelt vise, at skråbåndet - væsentligst af æstetiske grunde - som regel er lidt, på forbilledet oftest en tomme, smallere end de vandrette revler.

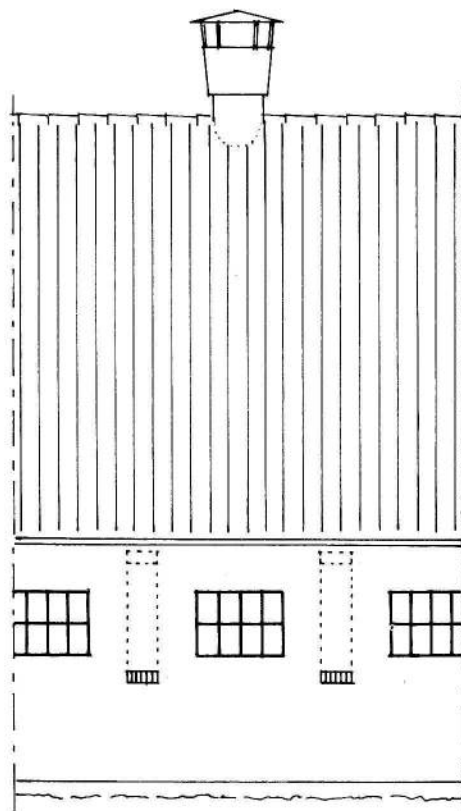
Staldventilation

Det er for dyrenes - og dermed landmandens - trivsel af stor betydning at holde luftfugtigheden i stalde nede på et passende niveau. Det grundlæggende problem er at sikre den nødvendige luftfornyelse samtidig med, at det herved uundgåelige varmetab ligger under en vis grænse. På tegningerne er der ikke vist andre ventilationsåbninger end vinduerne. Imidlertid er der gennem navnlig 1920'erne og 1930'erne udviklet en del systemer til en bedre kontrolleret ventilation, som i tidens løb kan være indbygget i staldlænger af de optegnede typer.

Nogle af systemerne består simpelt hen af ind- og udsugningsventiler, anbragt henholdsvis foruden og foroven i mureværket mellem vinduerne i staldrummets/rummenes ydervægge som vist i disse skitser:



Andre systemer er baseret på, at friskluft tages ind gennem ventiler i facaden, mens den "brugte" luft forsvinder gennem en enkelt stor aftrækshætte over tag (ved større staldbygninger flere), placeret i eller nær rygningen. Et enkelt rør med stor vidde, udført af forzinket ("galvaniseret") jernblik, fører fra staldrummet op gennem loftrummet til den i samme materiale udførte hætte; arrangementet kan typisk se således ud:



Med fare for at blive misforstået tør forfatteren hævde, at store aftrækshætter i denne karakteristiske udformning i høj grad er med til at præge nutidens generationers forestilling om dansk landbrug; de har en næsten symbolsk værdi. Systemets facadeventiler kan med henblik på forvarmning af luften under passage gennem murens hulrum være placeret et stykke nede som vist, hvorimod åbningerne i bagmuren sidder lige under loftet.

Andre ændringer

Hvis bygningerne skal anvendes på anlæg, der repræsenterer de seneste årtier, kan taget være fornyet som tidligere omtalt. Og typisk kan vinduer og døre være udskiftet til andre typer ligesom ved så mange andre af tidligere generationers bygninger. I boligen kan udelte, med træbeskyttelsesmiddel smurte

vinduer med termoruder, fx top-hængte eller topstyrede, være benyttet som komfort-forbedring, desværre samtidig ødelæggende for den arkitektoniske virkning. (Man mindes det gode gamle udtryk "Abraham, Isak og Hjalmar"; her er også noget, der ikke passer sammen!) Yderligere er boligens udvendige døre måske ændret til typer med udvendige, lodrette tremmer foran en eller to store ruder med ornametglas.

- Og det er et spørgsmål, som det imidlertid fører for vidt at komme ind på, om de aktuelle beboere overhovedet er beskæftiget ved landbrug.

Tilføjede småbygninger

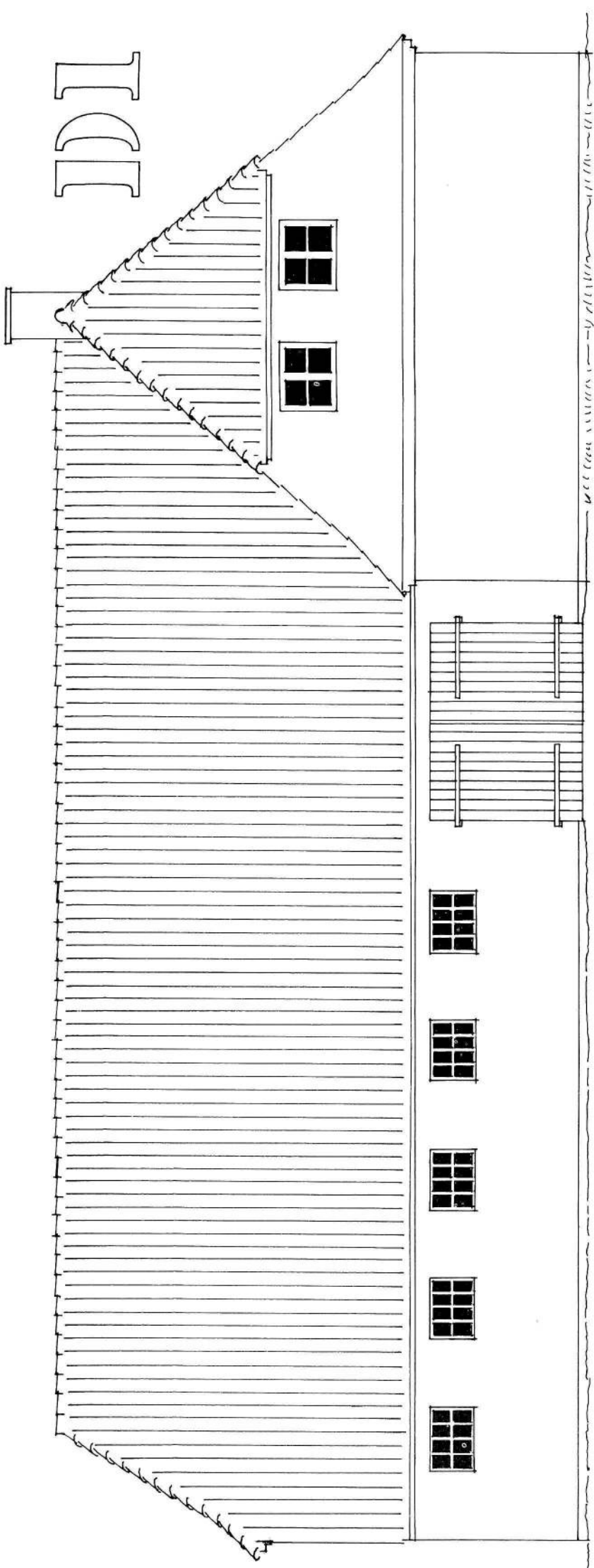
Som allerede berørt i den tekst, der ledsagede de første tegninger, er der ved landbrugsbedrifter i tidens løb ofte placeret nogle små træbygninger til særlige formål i tilknytning til det egentlige bygningsanlæg, når det er begyndt at knibe med at få plads nok i dette. Typisk kan det være et mere eller mindre åbent skur til henstilling af markredskaber samt et skur ("huggehus") eller lætag, måske begge dele, til brændsel, herunder sandsynligvis tørv. Og lige så typisk er et hønsehus; dets vinduer, eller i hvert fald de største af dem, bør vende mod syd. (Det er under overvejelse ved en senere lejlighed at bringe tegninger til et standard-hønsehus, som blev udarbejdet i 1930 for Danmarks Fjerkræavlforening i et samarbejde mellem foreningens konsulent Oluf Nielsen og arkitekt F. Hallelov.)

Man går ikke galt i byen ved at lade disse enkle træhuse være dækket med tagpap (eller, i nyere tid, bølge-eternit) på et ikke særlig skrånende, efter forholdene en- eller tosidigt tag. Deres bræddefacader og øvrige træværk kan passende stå med svenskrodet træmalning; behandling med karbolineum eller finsk tjære er også en realistisk mulighed.

Beliggenhed

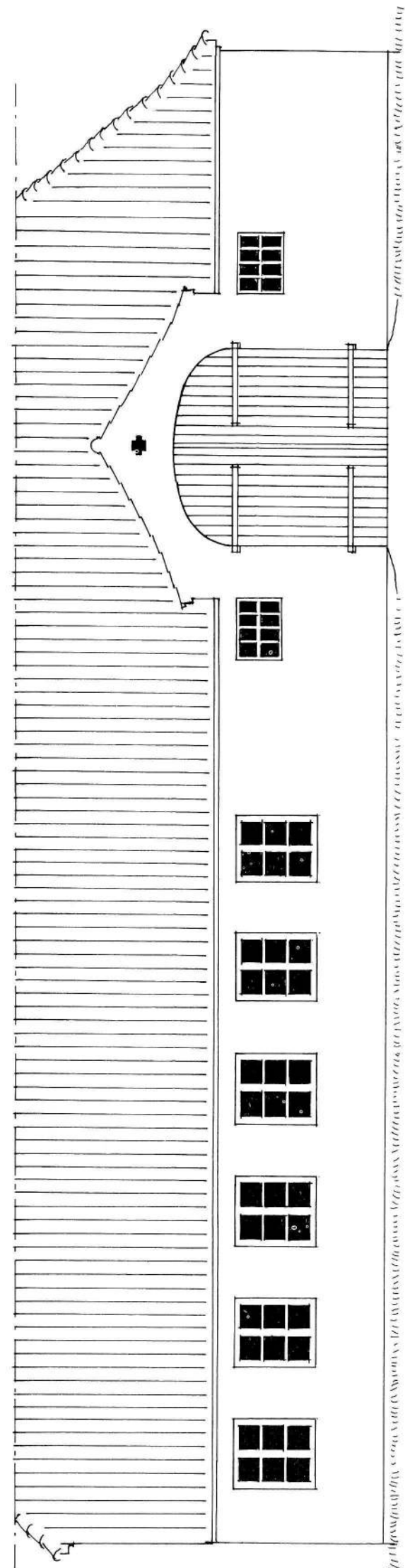
Når anlægget disponeres, må der tages hensyn til bl.a. følgende:

1. Det er ikke normalt at finde statshusmandsbrug inde i egentlige landsbyer, men eventuelt i deres udkant.
2. Navnlig uden for de gamle landsbyer kan to eller flere udstyknings til statshusmandsbrug godt ligge samlet, og da ingen af dem har noget stort jordareal, ligger deres bygninger i så fald ret nær hinanden, ofte alle

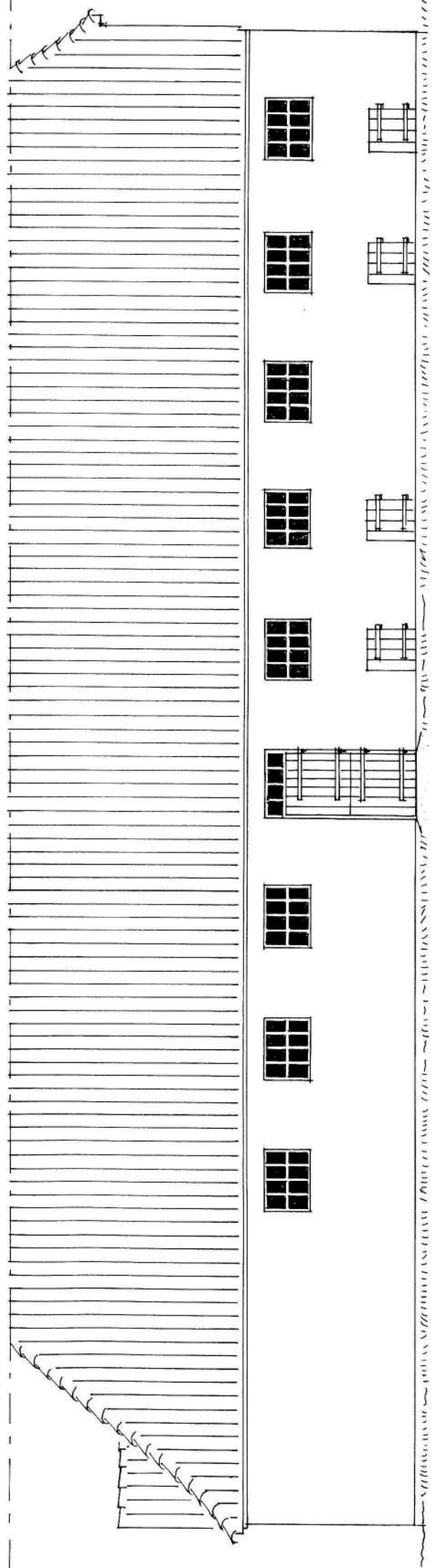


FACADE MOD NORD, STALDLÆNGENS SIDE MOD GÅRDSPLADSEN

BOLIGENS GAVL (NORD)

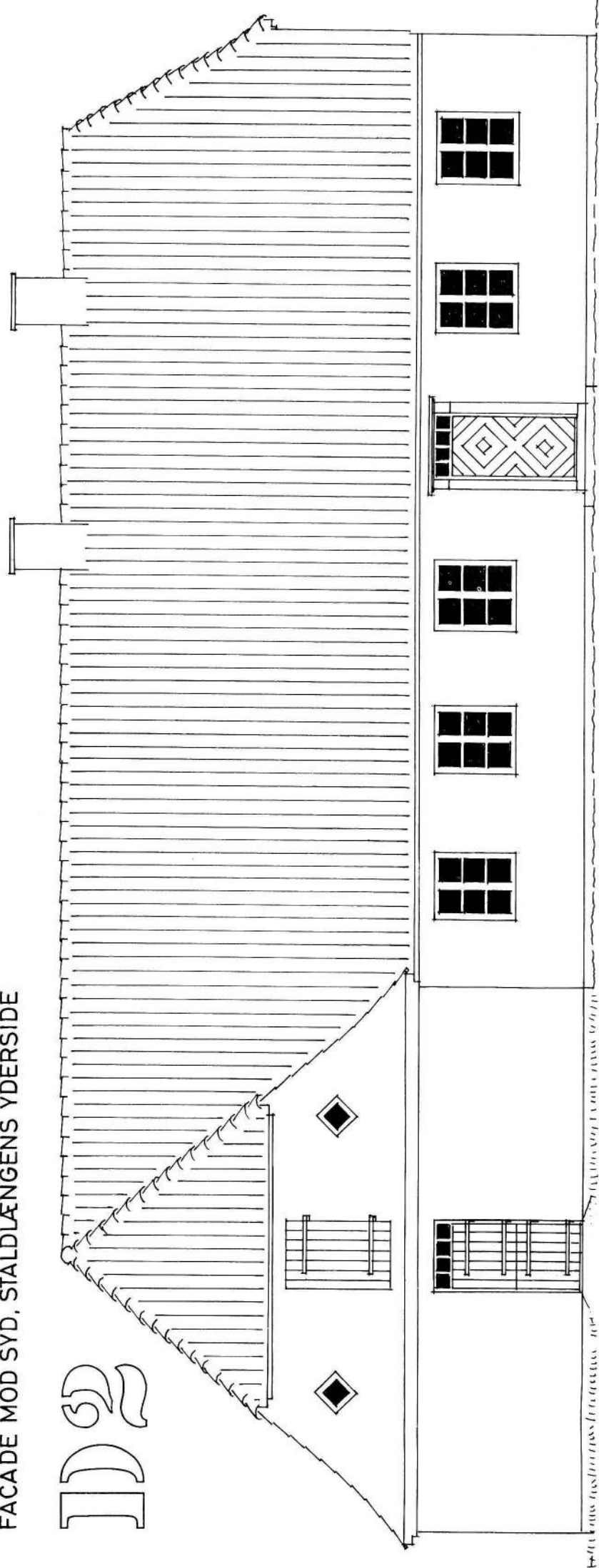


FACADE MOD ØST, BOLIGENS YDERSIDE, EVT. MOD PRYDHAVE



FACADE MOD SYD, STALDLÆNGENS YDERSIDE

JD 2



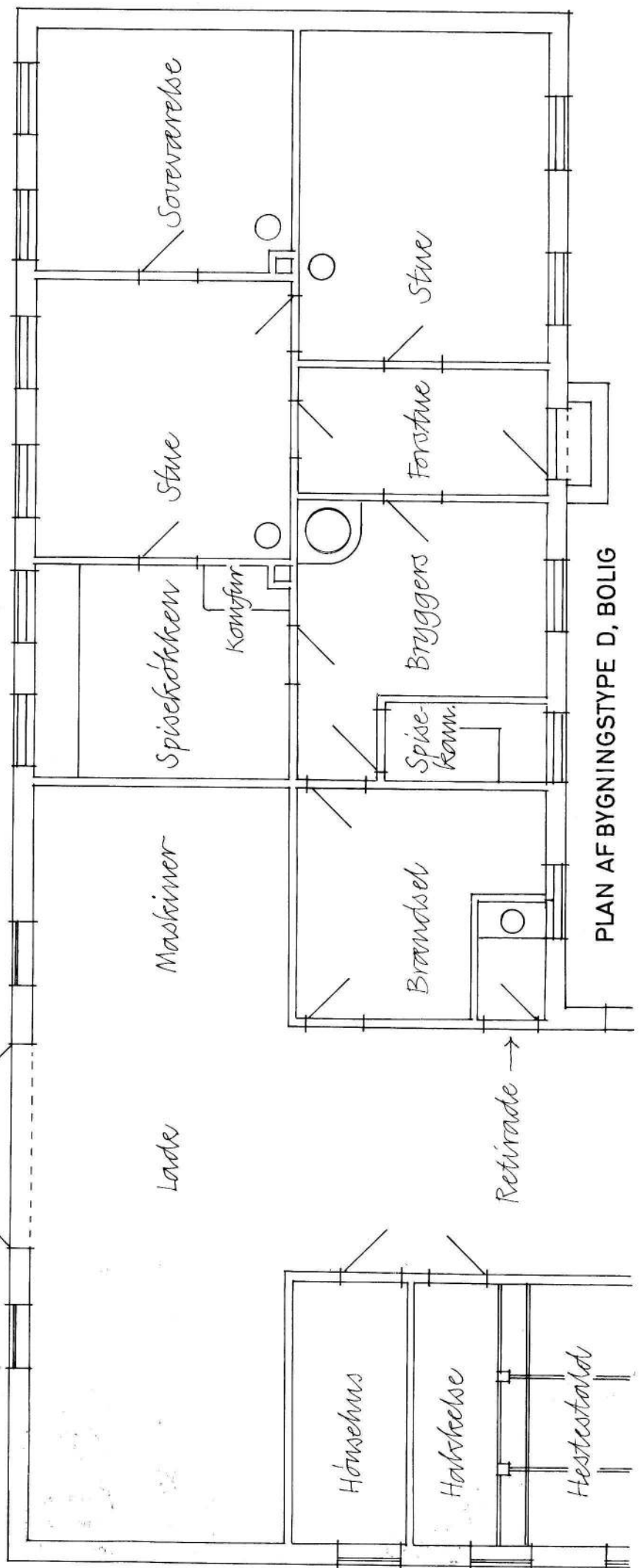
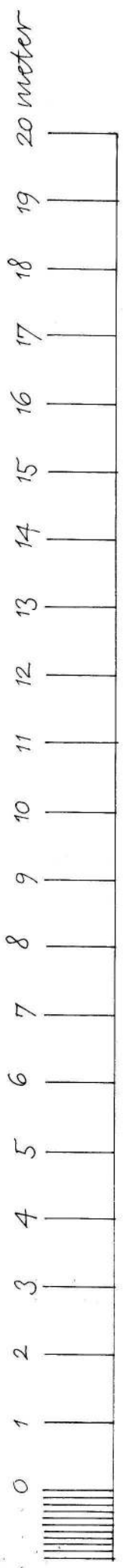
STALDLÆNGENS GAVL (ØST)

BOLIGENS ØSTSIDE, MOD GÅRDSPLADSEN

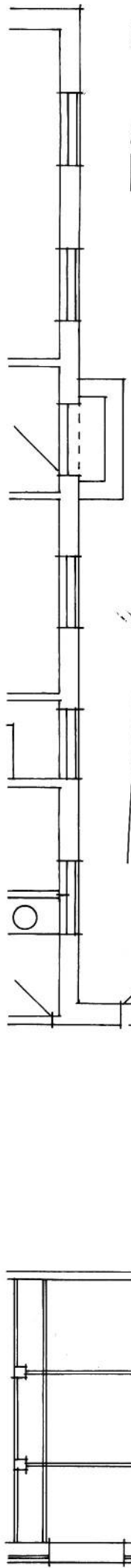
DD 33

Bolig incl. bryggers 97 m²
 Brandsej og retrade 15 m²
 Arkbygning 211 m²
 I alt 323 m²

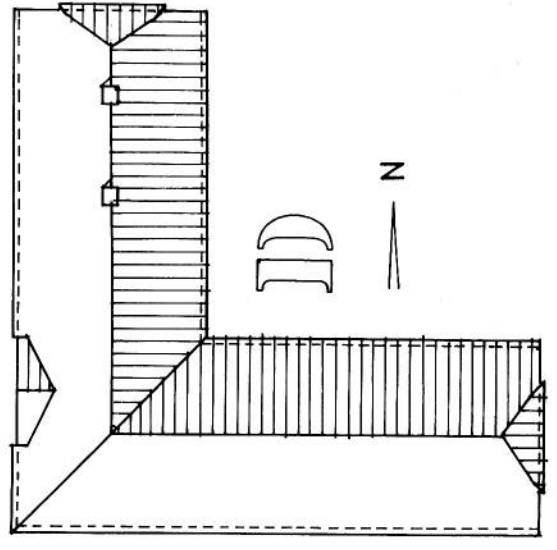
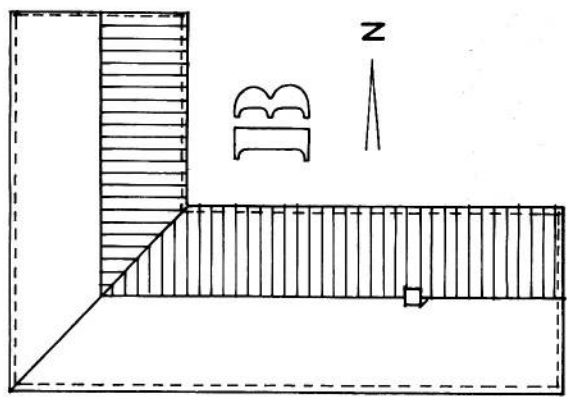
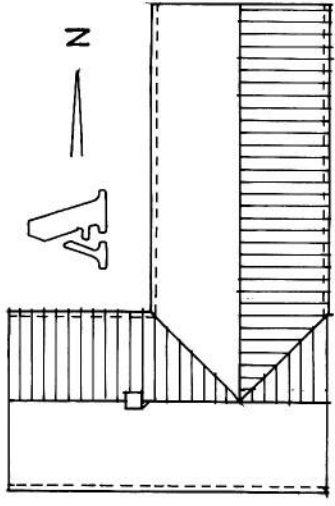
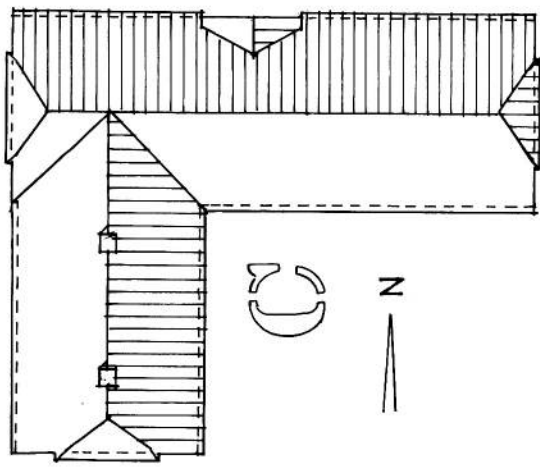
Repro-kontrol: når denne linie er 100 mm
 lang, er tegningen i mål 1:87



PLAN AF BYGNINGSTYPER D, BOLIG

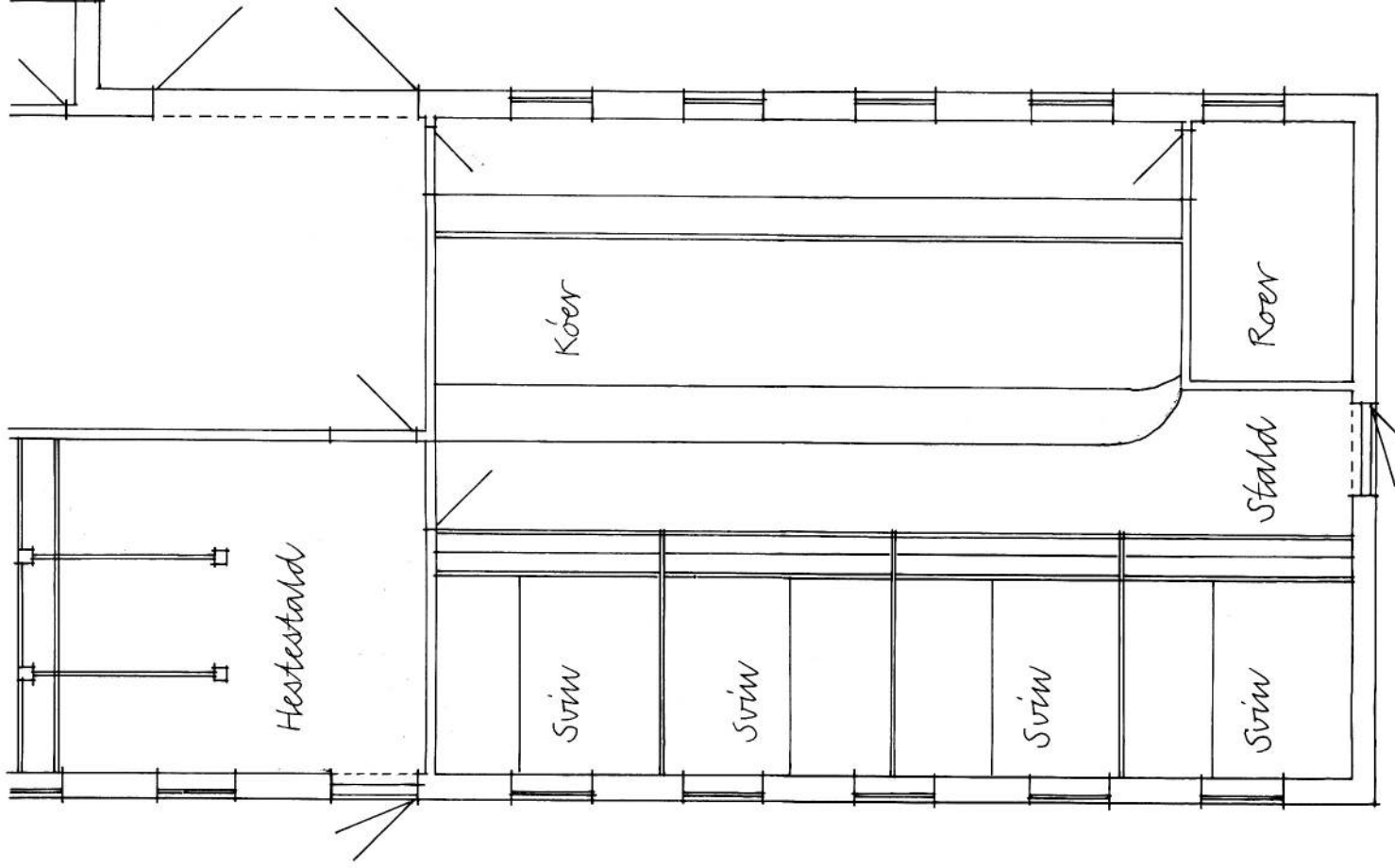


Df



SKEMATISKE TAGPLANER
 til sammenligning af
 de fire typer med hensyn
 til størrelse og form

10 0 10 20 30 meter



PLAN AF BYGNINGSTYPER D, AVLSBYGNING

på samme side af den adgangsgivende vej. (Her findes så kimen til en ny, meget lille landsby.) 3. Der er - navnlig af økonomiske grunde - ikke lange selvstændige indkørsler til statshusmandsbrug. De ligger enten ved en ganske kort sidegren på indkørslen til den gård, de er udstykket fra, eller - og formentlig hyppigst - med en ligeledes kort indkørsel direkte fra offentlig vej.

4. I modsætning til megen ældre bebyggelse bør ingen del af bygningsanlægget ligge nærmere den adgangsgivende vej end 5-10 meter.

5. Når det foran nævnte tages i betragtning, er der i forhold til den adgangsgivende vej teoretisk tre placeringsmuligheder:

(a) Boligen ligger tilbagetrukket parallel med vejen, og staldlængens gavl vender mod vejen.

(b) Staldlængen ligger tilbagetrukket parallel med vejen, og boligens gavl vender mod vejen.

(c) Boligen ligger forrest parallel med vejen, og staldlængens gavl vender bagud.

Der bør som hovedregel ses bort fra (a), da det kan være upraktisk at have stald dør og mødding ud til vejen. Alle fire typer kan derimod med fordel placeres som (b), og de typer, hvor boligens hoveddør er placeret i gavl, har også (c) som en god placeringsmulighed. Den korte indkørsel bør hverken i tilfælde (b), hvor det drejer sig om boligens mod gårdspladsen vendende langfacade, eller (c), hvor det er boligens gavl, ligge klos op ad murflugten, men være forsat mindst 2-3 meter.

6. Køkkenhave og prydhave behøver ikke at være direkte forbundet. I (c) er det oplagt at gøre arealet mellem bolig og vej til prydhave, mens køkkenhaven fx strækker sig langs gårdspladsens frie side over for (normalt også parallel med) staldlængen.

7. Køkkenhave og hønsegård behøver ikke at ligge op ad hinanden, men dette er dog ofte foretrukket, hvor det kan bringes til at passe med hønsehusets orientering og adgangsforhold. Det høje hegn omkring hønsehuset løbegård (der vel nok så meget har tjent til at holde Mikkelt ude som hønsehuset inde) skal, hvad enten der er tale om et indbygget eller et selvstændigt hønsehus, slutte til dette på en sådan måde, at den, der fodrer og henter æg, ikke behøver at gå gennem løbegården for at komme ind i hønsehuset. Men husk også låge på passende sted i hegnet (i dets højde og forsynet med tilsvarende hønsestak).

8. I nogle tilfælde hører en flagstang til stedet. En højde mellem 8 og 10 m (92 og 115 mm

i 1:87) kan anses for passende. Hensynet til, at stangen når som helst uden at være til gene skal kunne lægges ned for at få udstykket flagsnoren og/eller blive malet op, er afgørende for placeringen. Hvis prydhaven (fortil, eller hvor den nu placeres) giver plads for en tilstrækkelig udbredt græsplæne, kan flagstangen eventuelt stå her, som det kendes fra mange større landbrugsejendomme. Men en lige så god eller måske bedre mulighed er det at placere stangen ved indkørslen, ligesom bygningerne trukket noget tilbage fra vejen, og anbragt på en sådan måde, at stangen kan lægges ned uden at være i vejen, fx. langs hegnet til køkkenhaven.

Terrænoverflader

Indkørsel og gårdsplads er almindeligvis grusbelagt. Det er uden betydning for modelanlægget, hvad underbygningen består af; den er jo usynlig. (Den nærmere udformning, evt. som en egentlig makadamisering, afhænger af de stedlige jordbundsforhold og de sten- og grusmaterialer, der fysisk og økonomisk er inden for rækkevidde.)

I sjældne tilfælde er hele gårdspladsen belagt med det, som af mange benævnes "toppede brosten", dvs. ikke tildannede natursten af passende størrelse, der lægges i grus eller sand (og på samme måde som stengærder kræver "et godt øje", hvis resultatet skal være tilfredsstillende). I de fleste tilfælde begrænses sådanne belægninger med pigsten eller håndsten, som de også kaldes, dog til 0,6 á 1,2 meter brede bæltter langs bygningerne, navnlig hvor der ikke er opsat tagrender, samt arealerne nærmest døre og porte, altså de steder, hvor mennesker, dyr og materiel slider mest på terrænelægningen. Det er ikke sjældent set, at man i stedet for stenbelægning har støbt lidt cementbeton ud sådanne steder; det er dog af flere grunde ikke nogen ideel løsning.

Grusbelægning og eventuelt brolægning eller betonstøbning må også påregnes udført nærmest de døre og porte, der ikke vender ud til gårdspladsen, ikke mindst i forbindelsen mellem stald og mødding. En eventuel markvej (i nogle tilfælde fælles for to husmandsbrug, der ligger "parallel" med hinanden) vil i bedste fald være andet og mere end den bare jord, men trafikken er ikke intensiv nok til at forhindre græs og andre vækster i at gro der, og markvejen fremtræder derfor kun som et par hjulspor.

Hvis stedet er helt nyt, er der sandsynligvis kartofler i

hele køkkenhaven som en traditionel overgang fra hidtidig mark til fremtidig have. Senere må regnes med alle tænkelige grønsager samt frugtbuske og -træer i sådan mængde, at i hvert fald husmandsfamiliens eget behov dækkes. Der må også gerne være noget at sælge af. Det er meget tænkeligt i køkkenhaven at finde primitive mistbænke (drivbænke) udført af gamle vinduer eller eventuelt af uindfattede tredje rangs glasruder, opstillet i rækker to og to mod hinanden, som når man bygger korthuse.

Bortset fra eventuelle træer gror der ikke meget i hønsegården, med mindre den er ekstra stor i forhold til antallet af høns. Hønsene skraber overalt, og terrænoverfladen er derfor næsten kun bar jord - samt hønsemøg. Hvis der står træer i hønsegården, er deres øverste rødder sandsynligvis blottede.

POVL WIND SKADHAUGE

JERNBANE BØGER

KULTOG TIL GASVÆRKET

de københavnske gasværker og deres kulbaner.

af Bent Jacobsen.

Banebøger.

Format 17x25 cm, 64 s. ill.

Pris kr. 159,- i boghandelen

I bogen beskrives de største gasværkers historie og drift, selvfølgelig med særlig vægt på jernbanedelen, men også de for kulhåndteringen nødvendige kraner, kabelbaner o.l.

Da jeg selv er ansat i Københavns belysningsvæsen og bl.a. derfor gennem mange år har beskæftiget mig med livet på gasværkerne, kan jeg kun sige, at Bent Jacobsen på de forholdsvise få sider er nået langt omkring i emnet og har fået nævnt de væsentligste problemer.

Afsnittene om Østre Gasværk og Valby Gasværk er naturligt de mest omfangsrige - de var de største, og de havde hver deres egen privatbane med dertil hørende lokomotiver og vogne, medens Vestre Gasværk, Sundby Gasværk, Frederiksberg Gasværk og Strandvejsgasværket kun er behandlet meget kortfattet.

Bogen er særdeles velillustreret med gode fotos, sporplaner og tegninger.

Holtrup

GULDSNORE PÅ SPORET

af Steen Ousager.
Format 22x26 cm, 256 sider.
Mange navnlig ældre fotos m.v.
Udgivet af Jernbaneforeningen i
anledning af 100-års jubilæet den
1. september 1991.
I kommission hos Odense Univer-
sitetforlag.
Pris kr. 298,-.

Bogen, der er meget fint trykt og med et fornemt lay-out, henvender sig naturligvis i første række til Jernbaneforeningens medlemmer, men kan også med stort udbytte læses af udenforstående med interesse for jernbanernes historie og de mænd og kvinder, der skabte den.

Værket - for det kan man godt kalde bogen - er stort og detaljeret med mange enkeltheder om de begivenheder, der har haft betydning for foreningens medlemmer og præget dens virke gennem de mange år. Billedmaterialet er rigt og afvekslende i særdeles fin gengivelse. Mange af billederne er ikke tidligere set offentligt.

Skulle man komme med indvendinger, må det først og fremmest være over forfatterens brug af lidt specielle forkortelser og ord en del steder i den ellers meget velskrevne tekst. Der mangler en lille forklaring for eksempel til sidst i bogen. Enkelte oplysninger er - uundgåeligt i en så omfattende tekst - forkerte eller behæftet med trykfejl (af hvilke der iøvrigt så vidt anmelderen kan se er meget få). Eksempelvis kan nævnes (side 31) oplysningen om at Herning-Skjernbanen blev overtaget af staten i 1879. Det var Herning-Silkeborgbanen, der blev overtaget; Herning-Skjernbanen blev først åbnet i 1881 (som statsbane).

Bogen kan varmt anbefales enhver, der er interesseret i jernbanerne, deres historie og det personale, som fik hjulene til at rulle. Den er ubetinget den fornemste publikation af sin art her i landet i mange år og fortjener en hædersplads på reolen.

Ib V. Andersen

FRA ATLANTIC TIL PACIFIC

historien om litra P og PR af Steffen Dresler
Udgivet af LOKOMOTIVET
Format A 5, 88 s. ill.
Pris kr. 95,-

Et særdeles indholdsrigt eksemplar i serien af LOKOMOTIVETS særskrifter.

Såvel litra P som PRs historie behandles grundigt. For såvel maskine som tender gives en grundig teknisk beskrivelse. Der er tekniske tabeller, stationeringsoversigter, nummerfortegnelser osv.

Der er H0 tegninger af maskinerne og masser af detailfotos, der kan lette en modelbyggers trælse vej til målet, ligesom der er foto af omkring halvdelen af de ialt 33 loko.

Et par enkelte af disse er noget "svage" i mit eksemplar - det kan skyldes trykkeren, men kan også være bevidst for at man bedre kan se gangtøj o.l.

Heftet være hermed anbefalet på det bedste.

Holtrup

NORDBANEN

med tog til Nordsjælland gennem 125 år.

af John Poulsen.

Udgivet af Historisk-topografisk selskab for Lyngby-Tårnbæk kommune.

Format 17x25 cm, 208 s. ill.

Pris kr. 160,- (evt. gennem en boghandler).

En virkelig gedigen og præsentabel bog om et særdeles interessant emne - som bliver udbygget efter (næsten) alle kunstens regler.

Forfatteren har utvivlsomt haft nogle svære valg med at bestemme hvor meget stof, der skulle medtages, og hvordan opbygningen skulle være, men resultatet forekommer mig særdeles logisk: Forhistorie (kronologisk ordnet), Nordbanens liv og virke (kronologisk), linie- og stationsbeskrivelse (fra København til Helsingør) og en kort omtale af materiellet.

Bogen er skrevet for den historie- og topografiinteresserede og ikke specielt for jernbaneentusiasten. Derfor mangler en hel del for "nummermændene", men der er dog nogle få køreplaner at forlyste sig med.

Teksten er skrevet i et letflydende og letlæst sprog. Der i mange tilfælde brugt ordrette citater fra fx avisartikler, hvilket giver en behagelig afveksling i historien og læseren en hel del bedre "historiefornemmelse" end hvis forfatteren havde skullet referere sin opfattelse af citatet.

Billedudbuddet er overvældende og interessant; og der er sporplaner fra næsten alle stationer, desværre gengivet i så lille målestok, at de er svært læselige - i hvert fald for

Holtrup

DEN TRANSIBIRISKE JERNBANE TIL MONGOLIET OG KINA

af John Poulsen.

Lamberths forlag.

Format 17x25 cm., 96 s. ill.

Pris kr. 198,- i boghandelen.

Denne bog er ikke en jernbanebog i den forstand som vi jernbaneentusiaster i almindelighed forstår ved en jernbanebog - og dog delvis.

Men den er særdeles underholdende og fængslende, og giver en meget fyldig, til tider detaljeret, fremstilling af de oplevelser, man møder ved denne lange togrejse.

Bogen er principielt en rejse-skildring med "indbygget" liniebeskrivelse, men der gives også lidt jernbanehistorie og der sluttes med et kapitel: "Virkeliggørelsen af rejsen", hvori gives alle fornødne oplysninger om, hvordan man skal bære sig ad, hvis man vil ud på "drømmeturen".

De fleste af bogens fremragende fotos (mange i farver) har relation til jernbanen, men der er selvfølgelig også illustreret nogle af de seværdigheder, der kan opleves.

Jeg kunne have ønsket et lidt tydeligere kortmateriale, hvor flere af de stednavne, der omtales, kunne lokaliseres, men man kan jo ikke få alt!?

Bogen er til UG med kryds og slange!

Holtrup

FRA MY TIL ME

DSB's dieselelektriske lokomotiver,

af Niels-Folke Vallin

Lamberths forlag.

Format 16x23 cm, 80 s. ill.

Pris kr. 198,- i boghandelen.

Bogen rummer en historisk gennemgang af danske dieselelektriske lokomotiver (og -motorvogne), og en omtale af lignende lokomotivtyper i udlandet.

Dernæst en populær/teknisk gennemgang af nogle af lokomotivernes hovedbestanddele biføjet tekniske tegninger, som er delvis kommenteret i teksten.

De enkelte litra og seriers tekniske data er opstillet i tabelform med ganske korte supplerende bemærkninger, og der er et foto fra den pågældende serie.

Og endelig nogle sider om togopvarmning, ombygning og omlægning.

Jeg må indrømme, at jeg ikke helt kan forstå hensigten med bogen. Hvis den tilsigter at gi-

ve en populær fremstilling - er den for teknisk, og hvis den skulle være lærebog - er den for populær.

Jeg fandt læsningen besværlig, bl.a. på grund af alt for mange trykfejl og orddelingsfejl. Da bogen rummer mange tal, og da der også der forekom et par åbenlyse fejl, er jeg usikker på, hvor meget jeg kan stole på oplysningerne.

Holtrup

PÅ SPORET AF 1991

årbog om danske jernbaner. af Jan Forslund og Mogens Duus Forlaget Holsund.

Format 17x25 cm, 56 s. ill. Pris kr. 107,- i boghandelen

Bogen indledes med et tekst-afsnit om årets begivenheder, der bl.a. krydres af vittigheds-tegninger - en ikke dårlig ide. Desuden er der korte artikler om specifikke emner (udvikling af togtyper, DSB's rederivirk-somhed og om privatbanernes udfoldelsesmuligheder).

Resten af bogen er fotoafdelingen med afsnitsbetegnelserne: På banen (helliget DSB), Baner op og baner ned (nyanlæg o.l.), Ved et sporskifte (om nye vogne, nylitreringer o.l.), På et side-spor/uheld, Privatbanerne, Vete-ranbaner og museer, Broer og færger.

Mange af billederne er hel- eller halvsides, men for at der ialt skal blive plads til ca. 125, må der jo nødvendigvis også være adskillige i lille format.

Alle fremstår dog særdeles skarpe og lettydelige og så pyn-tes bogen af 4 helsides- og 4 halvsides farvefotos, alle med et pragtfuldt motivvalg.

En fiks nyhed er et Dan-markskort hvorpå er angivet hvor de bragte fotos er lokaliseret.

Anbefales kraftigt.

Holtrup

JERNBANEÅRBOGEN

På sporet af 1991.

Banebøger.

Format 17x25 cm, 48 s. fotos med tekst.

Pris kr. 124,- i boghandelen.

Bogen er den femte i rækken, og følger det fastlagte mønster.

Der er billeder fra DSB, pri-vatbanerne, veteranbanerne og færgerne. Tog på linien, tog på stationer. Plantog og særtog. Nyt materiel (med H0-tegninger) og smadret materiel (uheld) - alt i alt når man hele spektret igen-nem.

Billedernes kvalitet er i or-den og billedteksten er ved langt de fleste uddybende i re-lation til motivet.

Efter at have gennemlæst bo-gen kunne jeg konstatere, at jeg havde fået et væld af for mig nye tiltag, hændelser eller hvordan jeg skal betegne det. Jeg synes selv, at jeg følger med i de daglige aviser og an-dre medier, men der sker åben-bart meget, som ikke finder nå-de her - og så er det jo rart at få hele året serveret på et sølvfad, som det sker i denne bog.

Holtrup

Et hjertesuk i al almindelig-hed, men det gælder de fleste af de omtalte bøger.

Den tekniske kvalitet er gene-relt god, og lay-out'et velgen-nemtænkt. Der er øjensynlig an-vendt de mest moderne tekniske hjælpemidler under fremstillin-gen, så alt skulle vel være rosenrødt.

Men - jeg kan altså ikke for-lige mig med, at man - tilsyne-ladende - stoler blindt på, at visse tekniske hjælpemidler er ufejlbarlige. Der er i hvert fald ikke noget ordentlig korrektur.

I moderne tekstbehandling er indbygget stavetkontrol; men der er mange stavfejl!

Op og der er også en facilitet, der hedder automatisk orddeling. Desværre er dansk et såre "be-sværligt" sprog - og der er vist ingen programmer, der fuldt ud mestrer denne svære kunst. Der er mange orddelingsfejl:

hvo - rom

indga - aende

stand - ardisering

de - suden

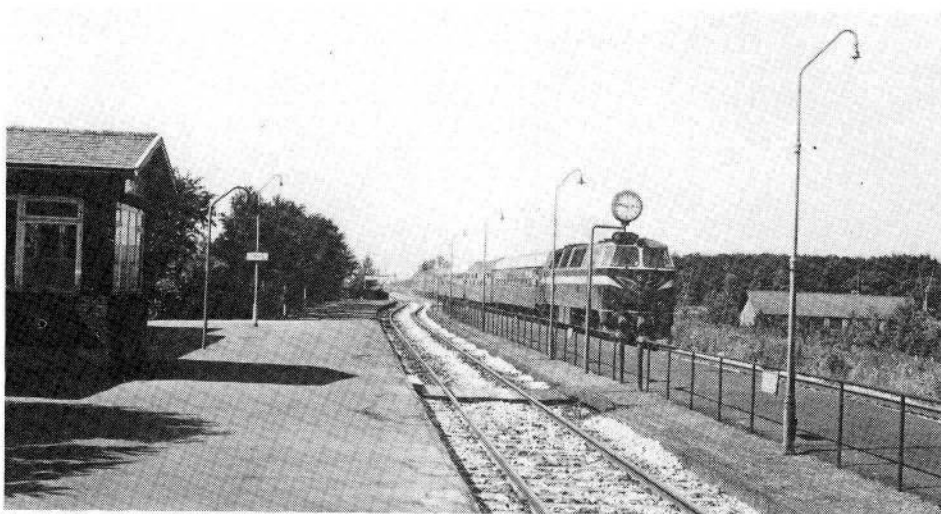
nords - jællandske.

Disse er kun ganske få eks-empler, og de irriterer mig grænseløst, fordi det forstyrrer læsningen, at man så tit skal stoppe op og spørge sig selv: "Hvad var det mon for et ord?"

Jeg vil henstille til alle rette vedkommende, at være særdeles omhyggelig med at værne om det danske sprog - for jeg går da ud fra, at man har lært det!!

Holtrup

BILLEDGALLERIET



Billeder modtages stadig med tak. De skal helst være i sort/hvid (13x18), da jeg så bedre kan bedømme kontrast m.v.

Billedet til venstre viser en MZ på Ore-hoved i 1972 (Bent Lauritsen)

Side 45 øverst: Tog 53/66 på HFHJ i Hun-dested havn, 28/8 1981 (Peter Sloots)

Side 45 nederst: Gammelt billede af ud-sigten over Fredericia (arkiv, JG)

Side 46 øverst: ØSJS 8 med tysk udflugts-tog i Haarlev, 17/9 1983 (S. Jørgensen)

Side 46 nederst: MZ 1421 (forsøg med nye frontruder) med P 1571, Intercity-forlø-ber i Brøndbyøster, 9/8 1985 (Mikael Christensen)

Side 47 øverst: Tog M 7649 (tomt materi-øl) i Gørding afventer krydsning, 24/7 1981, CLS og M0 1872. (Peter Sloots)

Side 47 nederst: Faxe Jernbane nr. V, 6/8 1965 (JG)





SIGNALPOSTEN udsendes gennem Avispostkont postadresseret blad.

Det blanke felt til højre herfor er bere adresseringen.

Skulle der være grund til at reklamere over forsendelsen eller skifter du adresse, bedes henvendelse herom først rettet til det lokale postkontor.

MODELJERNBANEKLUBBEN HO
V/ P KJÆR-LARSEN
SKOV SANGERVEJ 4
2600 GLOSTRUP

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Ja, så kan jeg atter byde velkommen i en ny årgang af mit hjertebarn, SIGNALPOSTEN.

Det er nu 28. årgang, der løber af stabelen, men det er ingen nybygning. For vi fortsætter i det valgte spor fordi vi har fået så mange roser (og kun få tidsler) i tilkendegivelserne fra vore abonnenter - med grundtemaet: fortsæt endelig i samme spor, og det gør vi så.

Der er dog en lille ændring i dette nummer, idet der kun er få, men til gengæld lange artikler, som går dybt i emnet. For KEJ's vedkommende også langt dybere end vi troede det muligt for et par år siden. - Vi takker atter en gang for den hjælp med tekstoplysninger, fotos m.v. som så mange har hjulpet os med.

Regnskabet for året 1991 ses hosstående. Det endte som bebudet med et større underskud, og også lidt større end egentlig påregnet. Til gengæld fik vore abonnenter ialt 208 sider at forlyste sig med. I abonnenttal blev årets resultat 822 stk., så på det område holdt vi altså skindet på næsen - men det er jo ikke nogen hemmelighed, at jeg gerne så tallet vokse - meget stærkt!!

Noter iøvrigt venligst, at vi i fremtiden vil undgå potenser i teksten, hvorfor betegnelsen m² ændres til kvm og m³ til cbm og så fremdeles. Gradtegnet vil dog fortsat forekomme.

Yderligere en P&T-aversion: Man har indført et gebyr på 10 kr. ved betalinger til og fra udlandet - en mistelten, som jeg ikke nåede at få taget i ed, da jeg beregnede prisen for et udlandsabonnement.

Her i disse dage, hvor disse linier konciperes, er der vild diskussion om øget moms og fjernet AMBI (arbejdsmarkedsbidrag). For SP's vedkommende betyder det - heldigvis kun lidt for 1992, fordi hovedparten af indbetalingerne har fundet sted inden 1/1 1992. Men ved indbetalinger i 1992 skal vi af de 155 kr. "slippe" 31 kr. til staten mod påregnet 27,95 kr., altså 3,05 kr. pr. "hoved" i merudgift. At AMBI bortfalder er en ringe trøst, fordi vi har været fritaget for denne skat.

Og så en lille, glædelig meddelelse: Ved oprydning i "forlagskælderen" fandt jeg et par pakker, som jeg troede var noget helt andet end det, det viste sig at være:

14 eksemplarer i materie af vor første "store" bog:

DSB OLD-TIMERE I MODEL

At de er "i materie" vil sige, at arkene ligger falset, klar til bogbinding og uskåret, altså lidt i over størrelse.

Disse sæt udbydes til salg for kr. 70,- (alt incl.) til dem, der kommer først. Beløbet indbetales på vor girokonto 6494722. Men der er som skrevet kun 14 sæt, så mon ikke vi skal aftale, at man ringer først for at reservere et sæt? Så slipper jeg for at skulle returnere overskydende indbetalinger.

Næste nummer, 28. årgang nummer 2, er så godt som færdigkomponeret, men vil først blive udsendt til normal tid - i slutningen af maj måned.

På genhør!

Holtrup

SIGNALPOSTEN, DRIFTSREGNSKAB 1991

	indtægter	udgifter
27. årgang, 1991	106.821,10	114.795,26
Gl. årgange	4.256,35)	
Danske jernb. + Trine	196,80)	
Fotohefter 3-4	314,30)	2.550,00
Romantik	200,80)	
Damptrækkraft	804,85)	
Årets underskud	4.751,06	
Balance	117.345,26	117.345,26

STATUS pr. 31. december 1991

	aktiver	passiver
Beholdninger	104.755,42	
forudbetalte abonn.		60.244,23
MOMS-mellemværende		10.066,92
Formue 1/1-91	39.195,33	
Underskud	4.751,06	= kapital 31/12 34.444,27
Balance	104.755,42	104.755,42