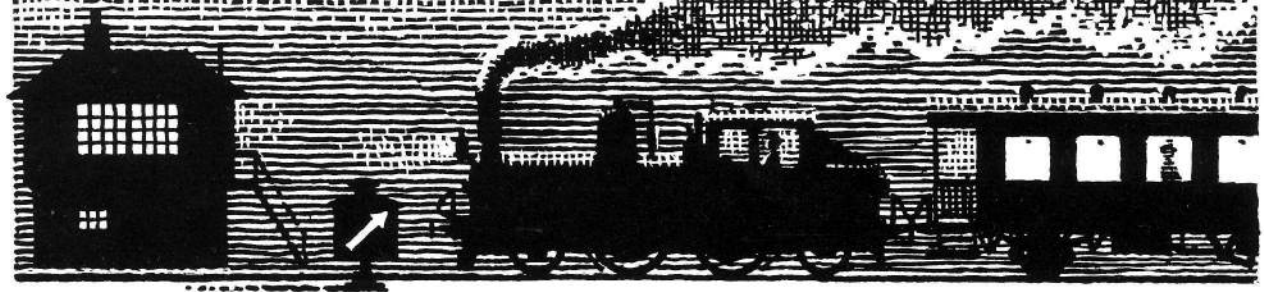


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

28. årgang 1992

dec., nr. 4

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

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

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

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

REDAKTION:

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

REPRODUKTION:

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

TRYKNING og BOGBINDING:

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

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

ABONNEMENTSPRIS for 28. årgang, 1992
Kr. 155,- incl. gældende moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer:
Kr. 42,- incl. gældende moms.

Redaktionens faste medlemmer: Hans Alkjær, Ole Faurhøj 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. 500,-

1/2 side, kr. 300,-

1/4 side, kr. 175,-

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 4 DECEMBER 1992

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, OKMJ, spor og bygninger	147
En duft af Amerika, 4	162
Asfaltværker	168
Klubnyt	172
Læserne bygger	174
Sic Trancit	179
Fripas til modeljernbaner	182
Nyt fra redaktionen	184
JGC in memoriam	184

Forsidebilledet:

OKDJ's remise i Odense, formentlig i banens åbningsår: 1900. Til højre lokofører Anders Mortensen, født 1873, til venstre hans kone Marie Mortensen, født 1877. I midten måske fyrbøderen og evt. hans "pige"? Arkiv: Flindt Larsen.

Nedlagte Baner

OKMJ, HOLDESTEDER m.v.

km	SP nr.	Lokalitet
0,0	1	Odense station, DSB/OKDJ/OKMJ
4,0	2	Biskorup T. fra 5/4 1900 til 11/10 1945 (2a bro over Odense Å)
4,6		
4,8	3	Seden station
6,5	4	Bullerup, oprindelig T, 1907 B+S, aldrig togfølgestation (4a bro over Vejrup Å)
7,2		
7,8	5	Agedrup station
9,2	6	Vester Kærby T. fra 20/11 1929 (6a bro over Geels Å)
9,6		
10,0	7	Dræby station
11,7	8	Trellerup, T+Privat S 6/10 1024, "Østergårds Sidespor". T+S, offentligt 1/5 1932 (ekspedi- tion fra Dræby)
14,3	9	Kølstrup station
17,0	10	Ladby station, nedsat til T+S 1/10 1965
18,4	11	Rynkeby station
20,3	12	Revninge station
23,0	13	Kerteminde station
27,4	14	Taarup T, ca. 1901, T+S 27/8 1930 (ekspe- dition fra Mesinge)
29,3	15	Mesinge station (15a bro for Midskovvejen, ca. 1937)
30,0		
31,8	16	Dalby station
33,0	17	Hersnap T+S fra 26/2 1914 (ekspedition fra Dalby)
34,0	18	Kirkebro T fra 26/2 1914
35,6	19	Martofte station fra 26/2 1914

Redaktionel bemærkning: I den efterfølgende artikel om stations- og sporplaner for OKMJ vil der være gentagelser fra den forudgående På Tur med OKMJ, men her en mere grundig gennemgang af de forskellige stationsdele samlet efter emne.

STATIONS- OG SPORPLANER FOR OKMJ (og bygningsbeskrivelse)

De viste planer er primært tegnet på grundlag af S.A. Guldvangs små skitser i "Jernbanebladet" 1966, dateret "ca. 1/4

1958". De er siden suppleret og korrigeret ved hjælp af talrige fotos, hovedsagelig fra banens seneste år, mens talrige oplysninger fra Lars Viinholt-Nielsen har klarlagt stationernes udvikling gennem banens 66-årige liv.

Specielt fra Kerteminde har vi fået mange interessante detaljoplysninger, fotos og tegninger fra Erik Sejersen, der er vokset op der i byen.

Alle planerne er tegnet med nord opad og holdstederne er nummereret fortløbende, udgående fra Odense, idet alle kendte holdsteder er medtaget.

Tegningerne er skematiske og sporene stærkt forkortede i forhold til bygninger m.v., og de er ikke i noget bestemt målestoksforhold. De egentlige stationsbygningers proportioner er dog korrekte, da vi kender deres omtrentlige mål (man kan tælle mursten på mange fotos!), mens varehuse, folde, ramper m.v. må opfattes som signaturer, da vi ikke har mål på dem.

Stationsbygningerne

var alle (måske på nær Martofte?) tegnet af DSB's berømte arkitekt Wenck.

I Odense havde banen fuld optagelse på DSB's station, men havde dog oprindelig sin egen remise og egne værkstedsfaciliteter her. Kun i Kerteminde havde banen en noget større stationsbygning, der adskilte sig stærkt fra de almindelige landstationer.

Landstationerne

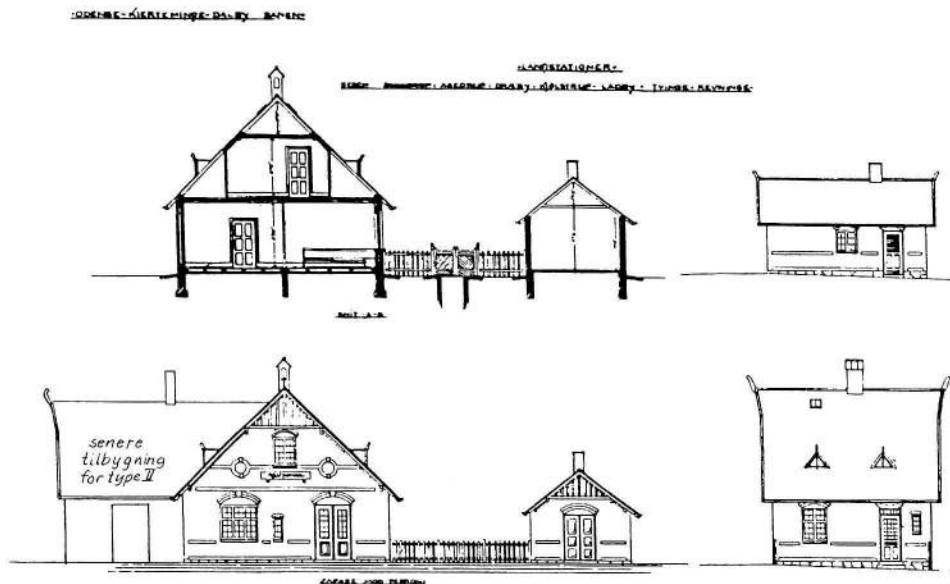
Wenck havde oprindelig (til OKDJ) tegnet to typer, en lille (type I) med udvendig grundflade på 63 kvm og en større, udvidet udgave (type II) på 99 kvm, begge med en lukket gård på 44 kvm og et udhus på 31 kvm - alle omtrentlige, udvendige mål.

Den lille type I var tiltænkt de 8 stationer mellem Odense og Kerteminde samt Mesinge mens Dalby nord for Kerteminde skulle have den udvidede type II.

Det endte imidlertid med, at Bullerup måtte nøjes med en

Station af type nul på OKMJ, Bullerup holdeplads, set af Ib V. Andersen 1957. Oprindelig vogterhus ved den nordre landevej Odense-Kerteminde. Bemærk på perronen de 2 betjeningsstandere til bomspillene. Bommene afløstes først i 1960'erne af blinklyssignaler. Billedet er taget mod nordøst.





endnu mindre bygning - et banevogterhus fra 1907 med billet-salg (61 kvm), her kaldet type 0 (nul).

Holdepladsens beliggenhed skyldtes formentlig primært banens krydsning med den nordlige landevej mellem Odense og Kersteminde. Bullerup omtales senere som "station", men den blev aldrig togfølgestation med hovedsignaler, selv om den fik sidespor, varehus m.v.

Type I, den mindste af de "rigtige" stationer, er vist på en tegning fra før banens åbning i Ousagers bog "Politik på skinner".

Vi har tidligere i SIGNALPOSTEN (nr. 4/1978) beskæftiget os med netop denne stationstype, nemlig Ebeltoftbanens 5 landstationer, og fra en tegning af Balle station på ETJ har vi følgende udvendige mål i danske alen og tommer, omsat til meter:

Hovedbygning:

$$14^0 9'' \times 11^0 3'' = 9,02 \times 6,98 \text{ m.}$$

Gård:

$$10^0 \times 11^0 3'' = 6,28 \times 6,98 \text{ m.}$$

Udhus:

$$7^0 \times 11^0 3'' = 4,39 \times 6,98 \text{ m.}$$

Både hovedbygningen og udhuset vendte gavlen mod perronen, og begge huse var lige lange (vinkelret på sporet) og indbyrdes forbundet med plankeværker eller mure i flugt med gavlene, så der opstod en lukket gård

Rosmus station på ETJ, fotograferet ca. 1957 af Ib V. Andersen. Samme type som OKMJ's type I. Bemærk diverse pyntetremmer og -tunger, også på varehuset og på de 3-kantede kviste. Stationskiltet sidder også på sit oprindelige sted, på ETJ skjultes det nemlig ikke af perrontrær. NB. Skorstene IKKE i original udførelse!

mellem husene. Måske var der oprindeligt kun lave stakitter mellem husene - som vist på originaltegningen.

Både hovedbygningerne og udhusene var af røde mursten og havde skiferdækket sadeltag med 45° hældning på hovedbygningen og kun ca. 40° på udhuset. Bygningerne havde lidt murstenspynt i form af friser af stående mursten, nogle få rosetter samt "unødvendigt høje" murbuer over vinduer og døre. Hovedbygningernes tag havde oprindeligt svagt udadhældende kant over de øverste gavlvinduer, og der var her anbragt lodrette pyntetremmer af træ, som også gik igen på udhusene, og alle gavle havde helt oppe i spidsen en besynderlig, opadbøjet "tunge" - måske et rudimentært dragehoved? - som også gik igen på de små 3-kantede kviste i loftsetagen.

Disse små udslag af "Snickarglædje" forsvandt efterhånden fra de fleste af bygningerne, men de

ses i fuld udfoldelse på Ib V. Andersens billede af Rosmus station på ETJ, hvor de var bevaret både til banen og til vejen helt op i 1950'erne. Kun Seden station på OKMJ havde bevaret de udadhældende tagender og visse gavltremmer og -tunger helt til banens nedlæggelse, og mange af de små 3-kantede kviste erstattedes senere af mere eller mindre moderne tagvinduer, der gav mere lys og mindre vedligeholdelse.

På skifertagene bemærkes i øvrigt forneden de lave jerngitre, der skulle begrænse sne og is i tagrenderne.

Vi har ingen konkrete oplysninger om stationsbygningernes indre indretning, men de har næppe adskilt sig meget fra, hvad vi kender fra andre, små stationsbygninger: Vente"sal", kontor incl. "Post- og Telegraf", køkken, stue samt trapper til viktualiekælder og nogle mindre værelser med skrævægge og kviste ovenpå, hvor der var forholdsvist god plads, fordi taget var "bredt på langs", altså med tagryggen på husets korteste led.

I udhuset var der formentlig - ligesom på ETJ - et mindre pakrum bag de dobbelte fløjdøre mod perronen, mens der i øvrigt var toiletter, vaskehus med skorsten for gruekedlen samt rum til brændsel m.v.

Type II landstation må nærmest opfattes som en udvidet udgave af type I, hvor der til den ene side af grundhuset var føjet en kortere fløj, modsat gården/udhuset. Den havde tagryg parallel med sporet og samme bredde som hovedhusets "længde", regnet vinkelret på sporet, og altså lavere tag end hovedhuset, da tilbygningen var ca. 2 m smal-



Dalby station, april 1964. Det korte udhus' bagende flugter med hovedhusets vejside, mens perronen er trukket noget tilbage, så gårdmuren går på skrå - ikke parallelt med perronfacaderne. Udhuset er formentlig afkortet ved sporomlægningen ved banens forlængelse i 1914. Fot. mod NNV af Holtrup.



lere end dette.

Tilbygningen var ca. 5,2 m lang og forøgede hovedbygningernes grundareal med ca. 50%, men dens indre indretning kendes ikke.

Helt til banens nedlæggelse viste uregelmæssigheder i mureværket, at stationerne Seden, Drøby, Kjølstруп og Mesinge var bygget som type I, men udvidet med den omtalte tilbygning, mens kun Dalby var født som type II. Sidefløjene var ikke helt ens alle steder, men kun i Dalby, den oprindelige endestation, var der en tydelig ydre afvigelse: Sidefløjen havde her kun eet gavlvindue i stueetagen, mens

de øvrige type II-stationer her havde to vinduer. I øvrigt var også udhuset i Dalby anderledes end de andre steder: Det var kortere end hovedhuset, formentlig kortet af, da stationen blev "vendt" i 1914, og havde en enkeltør og et vindue mod perronen, hvor de andre havde en dobbelt fløjdør til et lille pakrum, som i Dalby, fra 1914, og for øvrigt også i Martofte var erstattet af et "rigtigt" varehus.

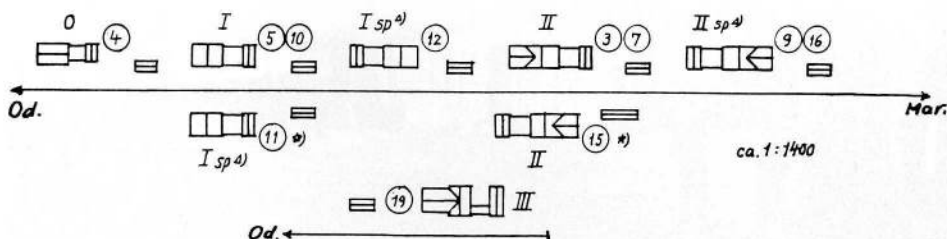
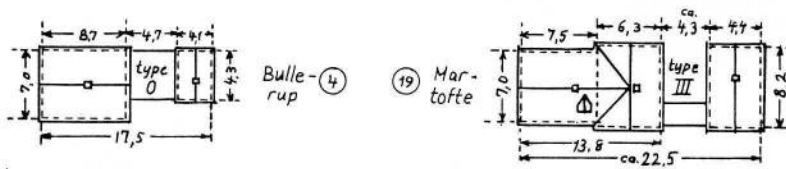
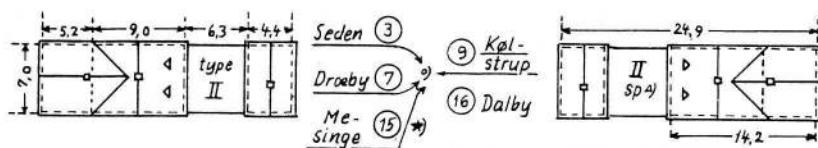
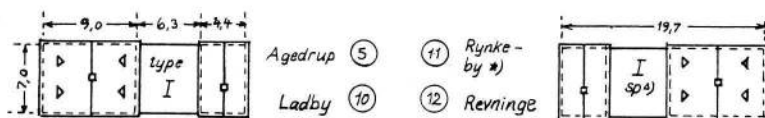
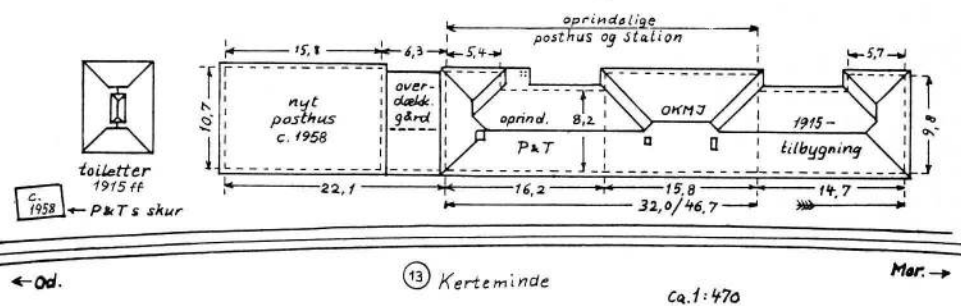
Både type I og II fandtes i både retvendt og spejlvendt udgave, idet bygningerne (også varehusene) lå på samme side af banen som den by, de skulle betjene, og hovedbygningen lå nærmest for, når man kom ad adgangsvejen - med udhuset i baggrunden.

Varehusene lå derimod i Martofte-enden ved alle stationerne - undtagen i Martofte.

Pudsigt nok lå kun 2 stationer på højre side af banen, set fra Odense, de 10 øvrige på venstre side, idet vi ser bort fra Odense station.

Vi må et øjeblik vende tilbage til Bullerup holdeplads og sammenligne med de netop beskrevne stationstyper I og II.

Bullerups hovedbygning var ligesom de andre bygget af røde sten, men den var lidt mindre - grundflade ca. 61 kvm - end type I. Sadeltaget, der var belagt med røde, smårillede tagsten, havde tagryg parallelt med sporet og lå på langs af huset, hvorfor det var lavere end på type I, og tagetagen var meget mindre rummelig og havde ingen kviste, kun små vinduer i gavlene. Huset var uden pynt og dikkedarer, bortset fra en enkelt frise af lodretstillede mursten under vindueshøjde.



*) Rynkeby og Mesinge st. lå til højre, set fra Odense

a) Sp = spejlvendt
o) oprindelig type I

Postkort. Martofte station, ved indvielsen i 1914. Bemærk den høje tagrejsning, tagene er mere spidsvinklede end på de gamle stationer fra år 1900. Men der er stadig petroleumslamper på perronfacaden. (Arkiv KDJ)

Der var dog lukket gård og muret udhus, men gården var kun på 20 kvm og udhuset ca. 17,6 kvm, så det var en udpræget mini-udgave af faciliteterne ved de "rigtige" landstationer, og udhuset havde kun paptag - ikke skifer.

Type III landstation fandtes kun i eet eksemplar, den nye endestation fra 1914: Martofte. Den var kun ca. 4% større i grundflade end type II, som den i øvrigt havde en del lighed med, men i Martofte var tagene højere og mere spidsvinklede, og med sådanne vinkler, at de sammenstødende tage var lige høje.

Jeg ved ikke, om Wenck også havde tegnet dette hus, men stilen lignede meget, og der var bl.a. benyttet samme type døre og vinduer, og der var også opragende dimser og pyntetremmer på gavlene. Men bygningerne var tækket med tegl, ikke skifer, og de små kviste med 3-kantede vinduer var erstattet med en enkelt kvist med "rigtige" vinduer og højt spidst tag - foruden almindelige, gammeldags tagvinduer.

Bygningerne havde også forskelligt murpynt, bl.a. flere ruder-formede blindinger (i stedet for rosetter) - også på udhuset!

Dette havde - i modsætning til de øvrige stationer - toiletterne anbragt i perronenden, men dets øvrige indretning er ukendt. Det var i øvrigt, ligesom hovedbygningen, lidt længere end ved de andre stationer, og det havde højt, spidst tag, så der var et tåleligt loftsrum ovenpå, udstyret med et par tagvinduer.

Mellem hoved- og udhus var der mod perronen indrettet en slags loggia, der nok var tænkt som et udendørs, men overdækket venterum, der formentlig oprindeligt havde en bæk langs bagvæggen. Senere udnyttedes rummet til cykelstald med et primitivt cykelstativ af pindeværk på gulvet.

Kerteminde stations vejside, set mod syd i OKDJ's første år. Bemærk de store gaslygter på hver side af hovedindgangen. Byen havde gasværk fra 1898 men først elværk fra 1911. Bagved skuret i forgrunden anes stationens nordre udhus. Mod syd ses den halvtagdækkede indgang til bygningens postafdeling. (Postkort fra Jernbanemu-seet).



Varehusene

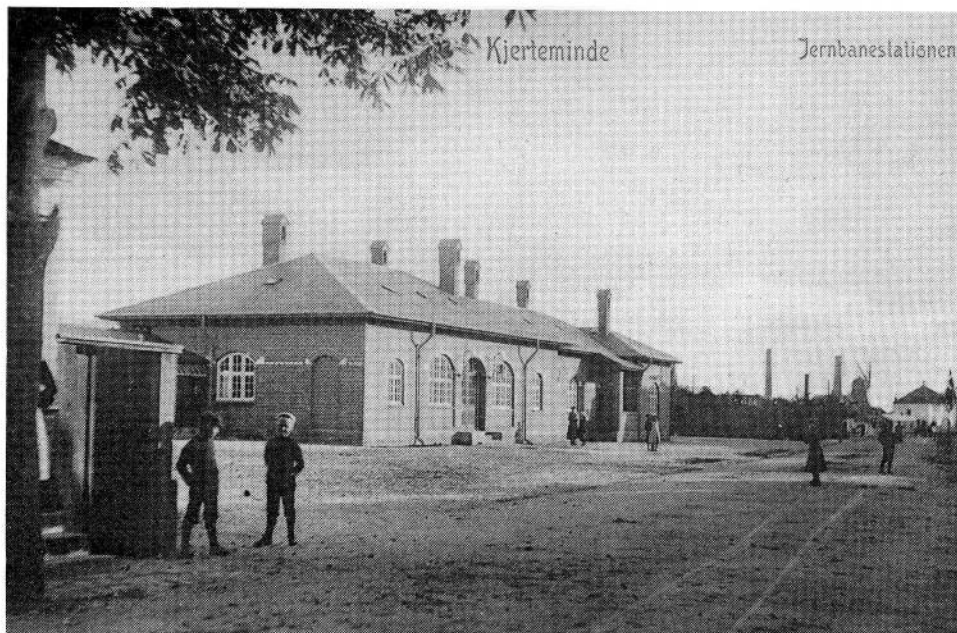
Ved landstationerne klarede man sig den første tid med det lille pakrum i udhuset, der havde dobbelte fløjdøre til perronen, men snart slog det ikke til længere, og der opførtes selvstændige varehuse ved Martofte-enden af perronerne. Husene var af træ med stumpvinklet paptag og klinkbyggede sider, og tæt op under taget i gavlene 2 små, 4-rudede vinduer.

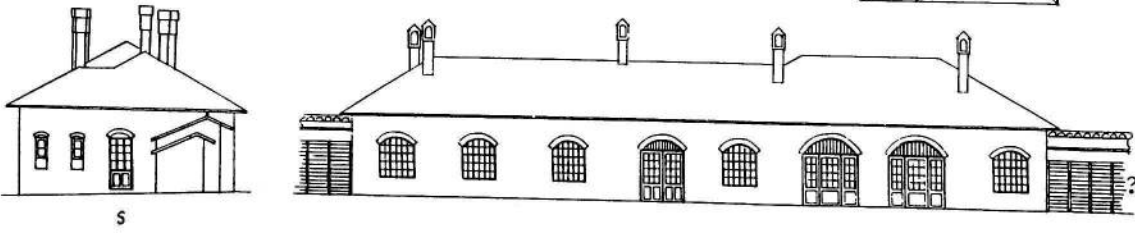
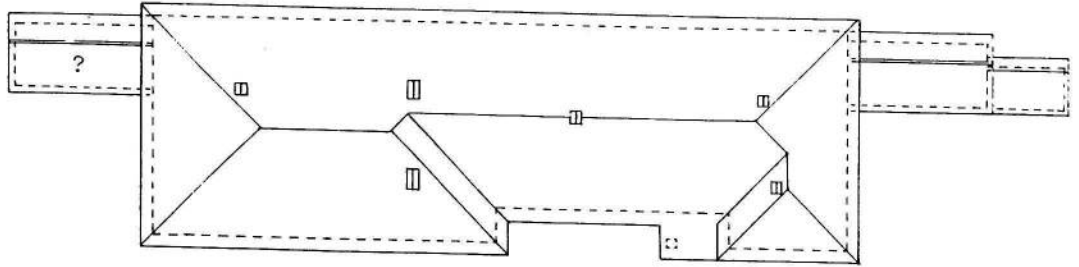
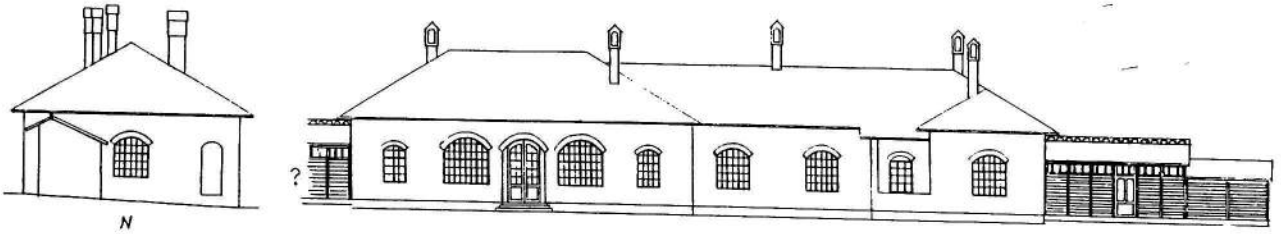
Husene havde dobbelte, indvendige skydedøre såvel til sporet som til vejen. På sporsiden var der foran dørene anbragt en træbro med trappe ned i begge ender. Der var altså ingen ramper her, som ved så mange andre baner. På vejsiden var der også en træbro, men uden trapper. Husene var anbragt på murede piller, altså uden sokkel, så der var god ventilation under gulvet.

Vi har ingen exakte mål på varehusene, men de var vist ikke meget forskellige, bortset fra Mesinge, hvor huset var meget længere end de andre steder og havde 2 dobbeltdøre mod sporet.

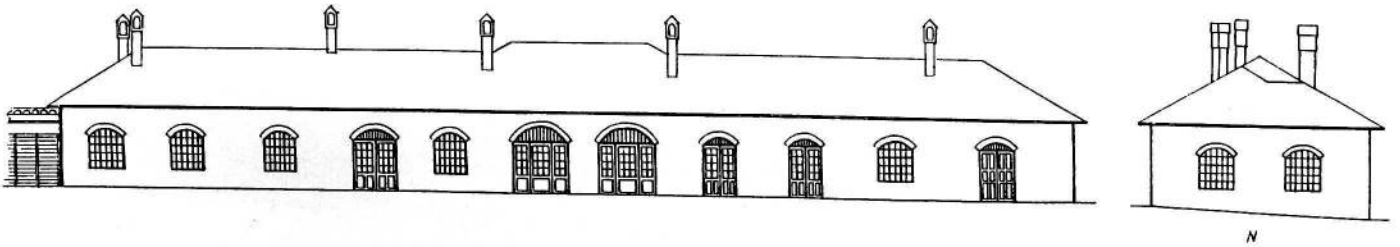
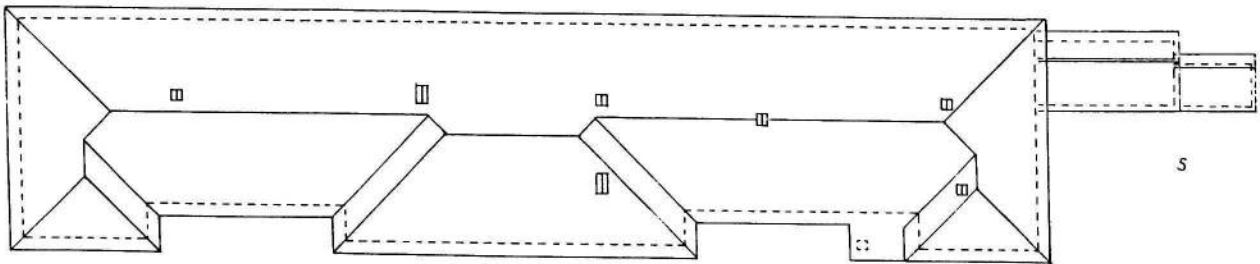
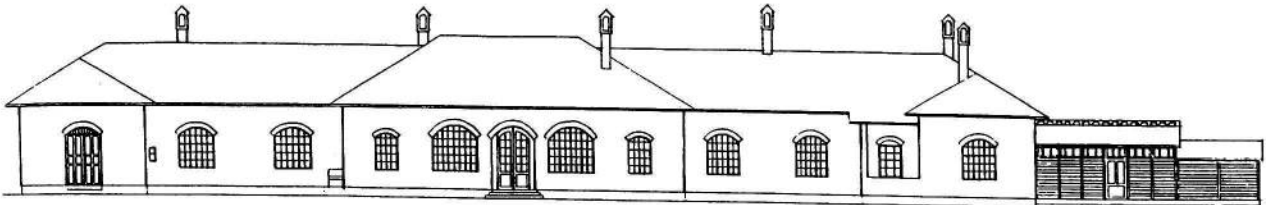
Varehusene var - i hvert fald i banens seneste år - rødmaledede, undtagen i Kølstrup, hvor det var gult.

Kerteminde, banens hovedstation, havde forbavsende ringe lighed med landstationerne. Man kunne måske have tænkt sig en forstørret udgave af disse, eventuelt i lighed med Wencks stationsbygning i Vildbjerg - eller måske noget i stil med ETJ's imponerende pragtbygning i Ebeltoft. Men nej! På OKDJ holdt man sig udpræget ved jorden og lod Wenck tegne en ret lang, lav, 100% een-etages bygning med een, sammenhængende facade mod sporet, men mod gaden med et par lidt fremspringende endefløje.

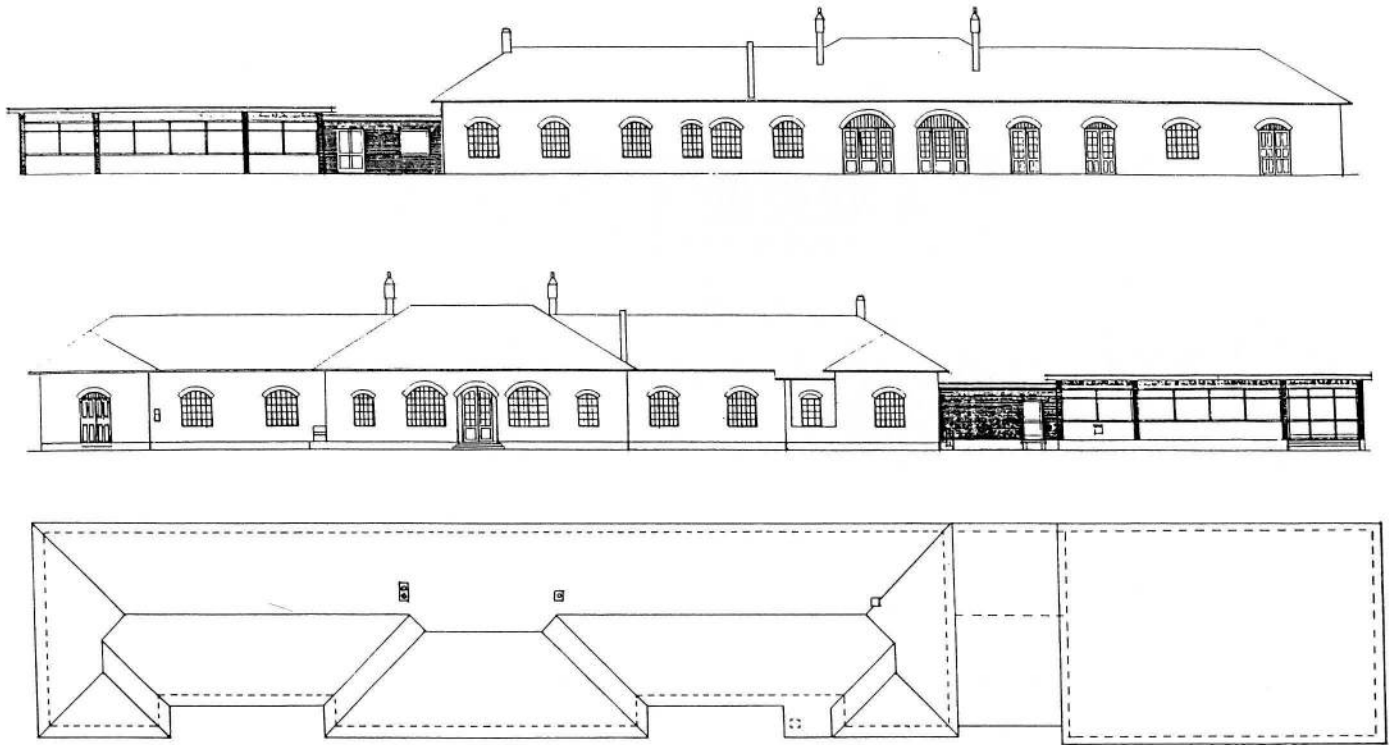




Kerteminde st. 1900-1915



Kerteminde st. 1915-1958



Kerteminde st. efter 1958

Bygningen (af røde sten) havde skiferdækket valmtag med kun 30° hældning, så der var ikke megen reel plads i loftsrummene, der var uegnede til beboelse og da også kun havde små, gammeldags tagvinduer.

Bygningens sydlige ende med den lille, lave fløj mod gaden var helt fra starten reserveret postvæsnet, mens den nordlige, bredere/højere ende rummede OKDJ's faciliteter. Vi ved meget lidt om bygningens indre indretning, bl.a. vides ikke, hvor stor del af huset postvæsnet lagde beslag på, men den rummede, i modsætning til landstationerne, ingen beboelse for jernbanens personale.

Kertemindebanen havde heller ikke sit hovedkontor her. Banen lededes indtil 1. oktober 1903 fra Bogense: Fælles driftsbestyrer med Nordfyenske Jernbane, hvorefter man fik fælles ledelse med Sydfyenske Jernbane med hovedkontor i Odense.

Bygningen virkede alligevel meget lille af en købstadsstation at være, men den blev 1915 kraftigt udvidet med en forlængelse nordud i samme stil som den lavere sydende og ligesom denne endende med en endnu lavere fløj mod gaden.

Kerteminde station set mod NNW, formentlig senest 1910. Bemærk posthusets udhuse og trækvogn. Stationen skæmmes ikke så lidt af de 6 høje skorstene på trods af de fine teglhængte tage. Forreste maskine får vand fra en primitiv vandstander. Bagste loko er nok NFJ damp 2. I forgrunden th. drejeskiven til havnesporet. (Arkiv: Sejersø)

Bygningen var herefter ret nær ved at være symmetrisk, set fra gadesiden, mens facaden mod sporet stadig udviste en forvirret blanding af vinduer og døre i forskellige bredder og udførelser.

Bygningen havde kun meget lidt pynt, men der var dog lidt friser af stående mursten og "stiplede" vandrette bånd af hvide cementsten samt høje murbuer over døre og vinduer - med lidt tremmeværk over de bredeste døre.

I modsætning til landstationerne havde Kerteminde station ikke nogen lukket gård og muret udhuse, men der var fra begyndel-

sen tilbygget primitive udhuse af træ til begge ender af den oprindelige stationsbygning. De rummede formentlig toiletter m.v. og måske tilhørte det sydlige skur postvæsnet og det nordlige OKDJ? Vi kender kun disse skure fra diverse fotos, der dog kun viser en meget lille del af det nordlige skur, hvis størrelse vi kun kan gætte os til.

Det nordlige skur forsvandt, da hovedbygningen blev forlænget her, mens det sydlige først forsvandt, da der her omkring 1957/58(?) tilbyggedes et nyt posthus, og P&T "åd" hele den sydlige del af stationsbygningen,





OKMJ's store varehus i Kerteminde under nedrivning i 1972. Bemærk i forgrunden th. den gamle, brede rampe med granitopmuret front mod sporet, der 5-6 år tidligere lå her langs hus og rampe, idet billedet er taget mod SSV. Foto: Sejer-sen.

bl.a. til bolig for postmesteren. Den fik nyt tag af eternit og adskiltes bombastisk fra OKMJ's del af bygningen med en brandmur, der førtes lidt op over taget.

Posthuset havde ingen lighed med den gamle stationsbygning. Det var et lavt hus med fladt tag i efterkrigstidens stil med store vinduesarealer mellem tværmure af gule sten, der dannede gavle og skillerum. Under vinduerne var der lyse betonelementer. Huset var forbundet med den gamle stationsbygning med en lav mellembygning af ca. samme længde som det gamle træ-udhus.

Lige syd for posthuset lå, med gavlen mod perronen, endnu en bygning med afvalmet tag og en ejendommelig tagrytter. Det var en toiletbygning, der havde afløst det nordre træudhus, men vi har desværre ingen ordentlige billeder af den.

Endelig havde postvæsnet, næsten ved enden af perronen, et skur til sine perronstrækvogne. Det skulle være opført samtidig med bygningen af det nye posthus.

I Kerteminde var der, et godt stykke nord for stationsbygningen, et stort, grundmuret varehus i røde sten med lavt, skiferdækket sadeltag - kun ca. 25° hældning. Huset havde to rum til varer - et stort med 2 indvendige skydeporte og et mindre med 1 port til hver side. Til banesiden var der en lang træbro i hele husets længde og med trappe i hver ende til terræn. På vejsiden kun bro med trappe ved midterste port. Mellem de to rum var der et kontor med 2 rum med kakkelovne og indgang med indvendig trappe op fra vejsiden. Under det mindre varerum var der en kælder med nedgang fra sydgavlen.



Det ser stærkt ud til, at også dette hus var tegnet af Wenck, både vinduer og døre var i samme stil som på stationsbygningerne og der var enkelte friser af stående sten i murværket, men ellers ingen dikkedarer, måske fordi huset lå så langt fra hovedbygningen at det ikke indgik i stationens "ansigt" udadtil.

Trinbrætternes bygninger

Fra Biskorup T kendes intet venteskur, men de øvrige 5 havde - måske helt fra oprettelsen eller kort tid herefter (ca. 1 år) - venterum af en slags.

Vester Kærby, Trellerup og Kirkebro havde næsten ens små træbygninger af lodrette brædder med dæklist, og de havde halvtag med tagpap. Desuden vinduer og skydedør med smårunder. Der var også blevet råd til lidt pynt på tagkanterne, der fortil havde en slags tunger i kanten, og sidebrædderne havde lidt "løvsavsarbejde" i de udragende ender.

Venteskurene havde forskellige farver - i hvert fald i banens seneste år. Vester Kærby var vistnok gult, Trellerup var blåt, Kirkebro grønt, mens Hersnap var rødt.

Hersnap havde en noget større ventebygning, der ved et skillerum med skydedør var delt i en lukket afdeling mod nord og en halvåben del mod syd med en bred åbning mod perronen.

Bygningen var mere pyntet end standardtypen - med "løvsavsarbejde" over døre og vinduer og tagkanter med diverse snedker-gløde.

Hersnap-bygningen var ekstra stor på grund af stor sommerferietrafik her til stranden ved Storebælt.

Taarup havde for en gangs skyld en trinbrætbygning helt uden romantiske dikkedarer: En grim og kold sag, bøjet i jernbeton! Den var dog udstyret med både vinduer og døre, og foran med et par særdeles nagelfaste bænke. Dette ræddelige hus havde i 1946 afløst et ældre træskur sammesteds. I øvrigt lå

Hersnaps ret store ventehus var banens mest "pyntede" med diverse løvsavsarbejder på tagkanter og over frontens vinduer og døre. Gavlenes brædder var skåret spidst af forneden, og bænkene indendørs blev båret af ben med bugtede kanter. Det var nok hyggeligere at vente her end i Taarups stenhus. Foto Holtrup, 1964.

Mesinge station set mod NNV. "Der sættes signal for tog fra Martofte". Det foregår i det lille skur til venstre, hvorfra der er trådtræk til det eenarmede indkørsels-signal i stationens nordende. Signalet på perronen kan nemlig ikke ses i tide fra tog nordfra. Foto, Guldbæk 1956.



trinbrættet oprindeligt nord for tværvejen med perron vest for sporet. Herfra flyttedes perron og skur til den viste position syd for vejen, måske i forbindelse med oprettelsen af sidesporet i 1930 og/eller på grund af oversigtsforholdene i henhold til vejkrydsloven i begyndelsen af 1930'erne.

Træer

Ved alle landstationerne, på nær Bullerup, Dalby og Martofte, var der på perronen, foran hovedbygningen, plantet 5 træer, der efterhånden blev klippet, så kronerne tilsammen dannede een,

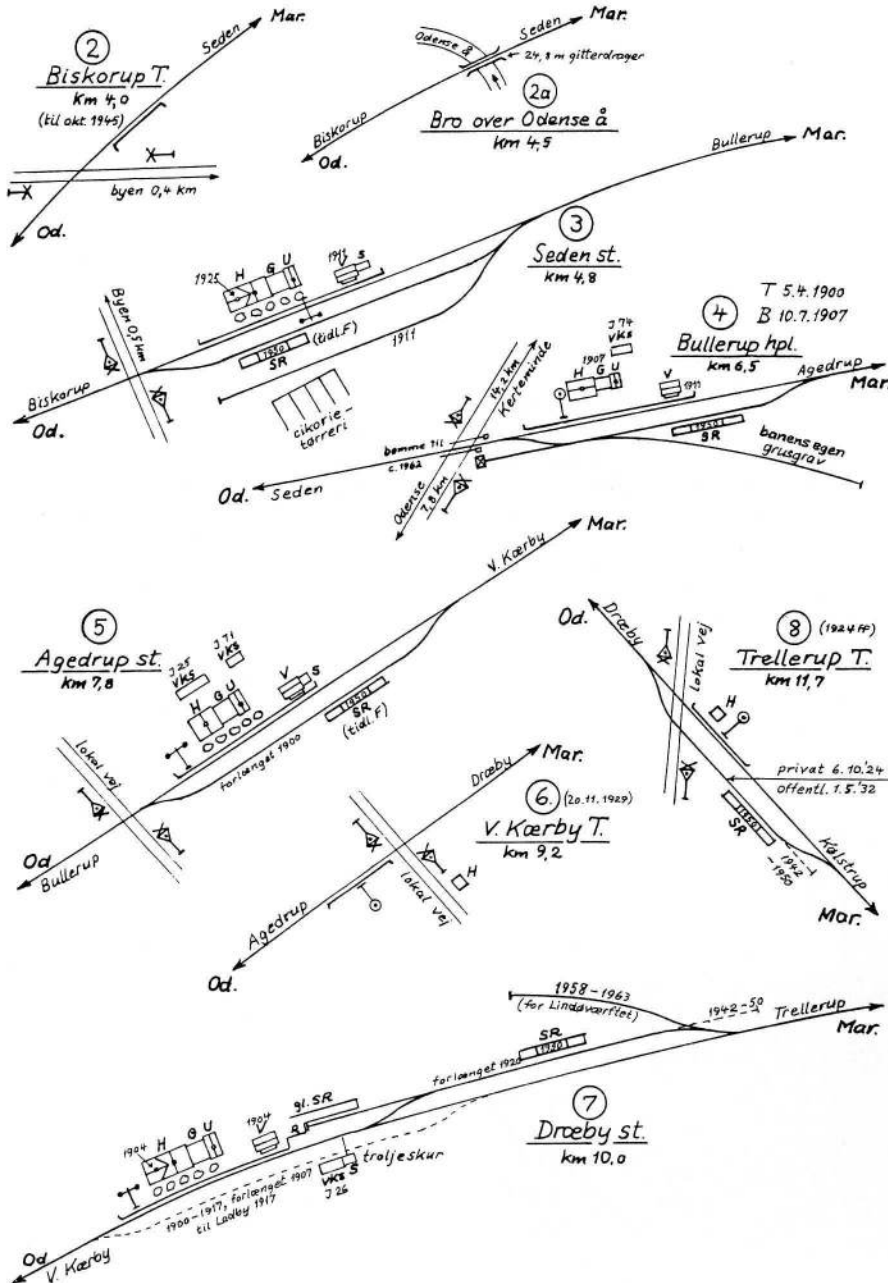
lang "kasse", der dækkede de oprindelige stationsnavneskilte, så nye skilte måtte sættes op

længere nede! I Ladby var der dog kun 4 træer på perronen, men til gengæld 5 stk. vest for bygningen længere borte fra sporet og hen til stationsforstanderens have. Disse træer var ikke blevet vansiret ved kasseklipping!

Endelig havde Dalby station 3 stk. kasseklippede træer stående på skrå mellem hovedbygningen og varehuset.

I Kerteminde var der ikke træer på perronen, men efter udvidelsen i 1915 kom der efterhånden også kasseklippede træer ved begge ender af stationsbygningen, i syd hen til toiletbygningen og i nord hen til

Ved Vester Kærby så trinbrættets betjeningsknap sådan ud, men der var vist ikke to steder med helt samme skilt og trykknaptypen. Ved Hersnap var der oven i købet 2 lamper/knapper: for tog mod Martofte hhv. mod Kerteminde, måske fordi trinbrættet lå i en skarp kurve, så lamperne skulle "skæve" noget til siden. Foto, Holtrup 1964.





Seden station med sidespor til det nedlagte cikorieterri i billedets venstre side. Det var et 144 m langt blindspor, som visse tog mod Kerteminde bakkede ind på ved krydsninger. Billedet er taget mod VSV af Holtrup i april 1964.

I Dråby, Kerteminde og Mesinge var der fra starten anlagt krydsningsspor, uafhængige af læssesporene, og i hvert fald i Kerteminde var der her anlagt en 2. perron.

Krydsningsspor i Dalby flyttedes i 1917 til Ladby, hvor der også anlagdes en 2. perron.

Sporet i Mesinge fjernedes omkring 1940.

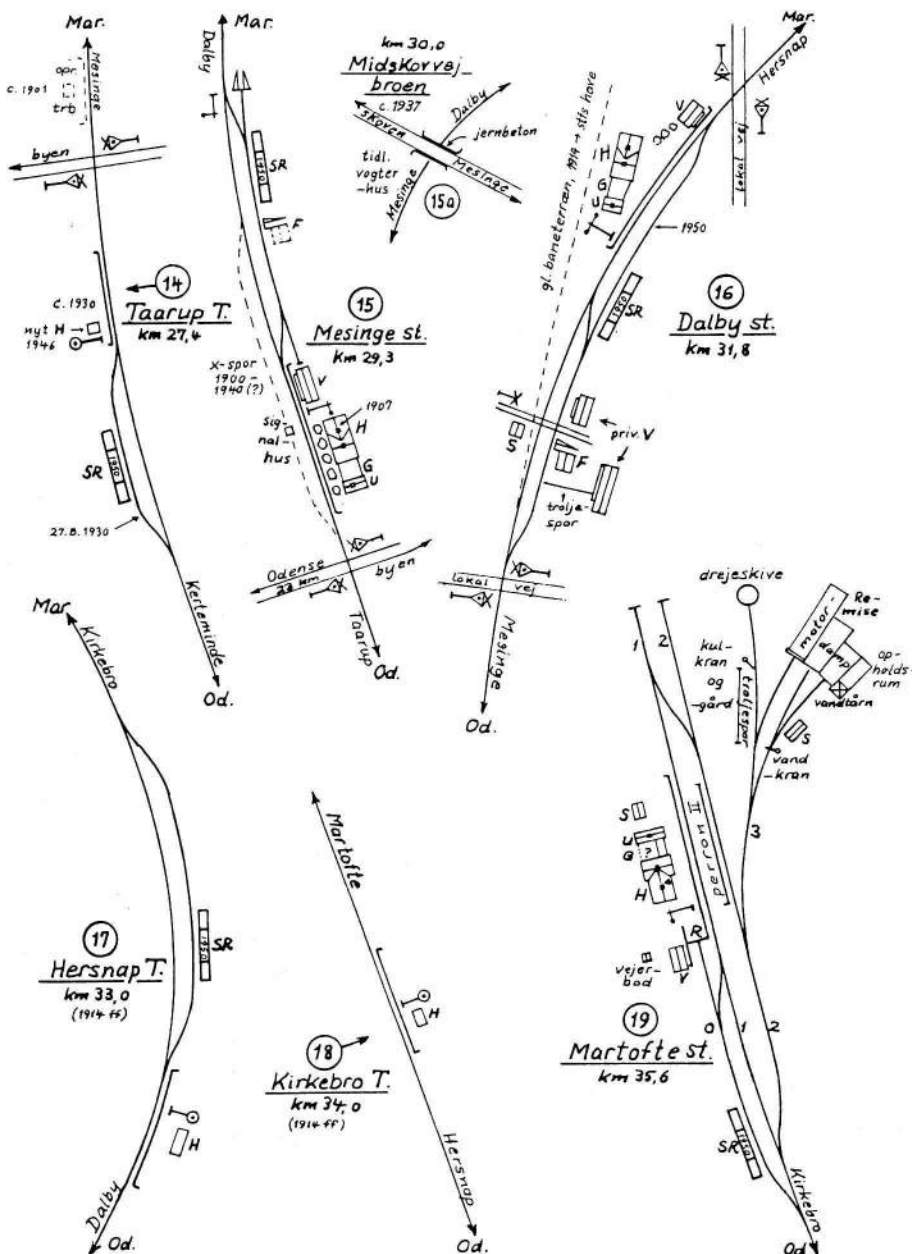
Ved 2 landstationer oprettedes efterhånden private sidespor: I Seden til et Cikorieterri, og i Dråby i anledning af bygningen af Lindø skibsværftet, hvortil store og tunge maskindele leveredes til nærmeste jernbanestation, som var Dråby, hvor store mobilkraner iflg. Hans Gerner var beskæftigede med omladning af disse ting til blokvogne omkring 1957/58. Der var også her en overgang opstillet en fast kran til samme formål. Et planlagt sidespor fra Dråby og helt ud til værftet blev aldrig realiseret. I Bullerup havde banen iøvrigt sit eget, "private" sidespor til sin meget flade grusgrav, der i 1960'erne forlængst var udtømt.

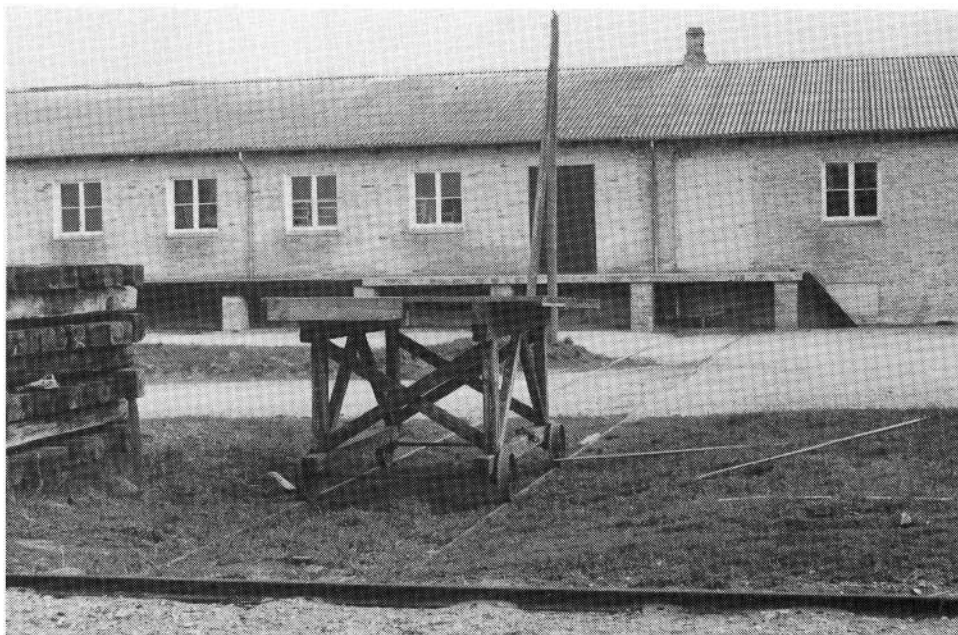
Ved 2 trinbrætter oprettedes offentlige sidespor: I Hersnap 1914, i Taarup 1930. I Trellerup oprettedes i 1924 et privat sidespor, der fra 1. maj 1932 ændredes til offentligt. Disse sidespor havde, i hvert fald i de senere år, sporskifte i begge ender.

Folde

I de go'e, gamle dage hørte der til de allerfleste, danske stationer en svine- og/eller kvægfold med tilhørende rampe, og det var da også tilfældet ved OKMJ, hvor kvægrampe er rapporteret fra alle stationer, på nær Bullerup og Dråby, hvor de kan være blevet fjernet så tidligt, at vi ikke har hørt om det - eller man kan have benyttet "bevægelige kvægramper", som vi fx. så ved Kolding Sydbaner.

Endnu i 1960'erne fandtes der mere eller mindre velbevarede rester af kvægramper og/eller folde ved Kølstrup, Revninge, Mesinge og Dalby, de understregede steder oven i købet bevarede, overdækkede svinefolde, mens der de to andre steder kun var bevaret de betonstøbte sideramper med deres karakteristiske trægelandere. OKMJ havde endnu visse svinetransporter indtil 1950.

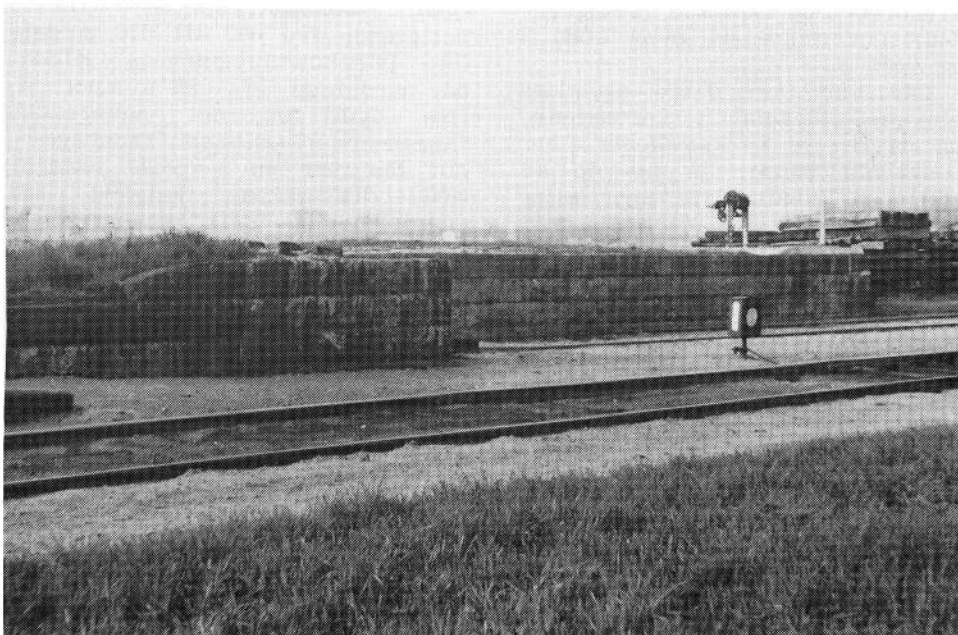




Også et sidespor! Denne "Fætter Højben" af en trolje forbandt OKMJ's læssespor på Dalby station med et privat varehus på den anden side af en lokal bivej. Billedet er set mod øst og er taget i 1964 af Holtrup.

Roeramper

Da lastbilerne efter 2. verdenskrig var ved at true banens indbringende roetransporter til sukkerfabrikken i Odense, fik man endelig omkring 1950 lov til at anlægge nye, bekvemme sideramper ved alle stationer og ved de 3 trinbrætter med sidespor, så læsning af roer i jernbanevogne lettedes betydeligt. De gamle sideramper med mure af tilhuggede granitsten, som fandtes i Dråby og Kerteminde, viste sig åbenbart for ubekvemme, så også disse steder opførtes nye betonstøbte sideramper med passende højde og bekvemme tilkørselsforhold. Det lykkedes derved at beholde disse transporter helt frem til 1964, hvor sukkerfabrikken ikke længere ville modtage roer pr. bane, da det var lettere at få roerne tipet af en lastbil end at skovle



Dråbys gamle, granitmurede side- og enderampe. På enden af siderampen står, solidt faststøbt, et stærkt nedgearret spil med rullekædegear. Det vides ikke, hvad det har været anvendt til - skulle det eventuelt være rester af den tidligere nævnte, faste kran til Lindøværflets transporter i 1950'erne? Foto, Holtrup 1964.

dem af en gammeldags jernbanevogn - og så kunne fabrikken desuden afskaffe både spor og lokomotiver, der ikke var helt billige i drift og vedligeholdelse.

Kerteminde. Spornettet var naturligvis her mere omfattende end på landstationerne, men det bød ikke på de store mærkværdigheder. Der var 2 perronspor, og perron II var en Ø-perron mellem spor 1 og 2. Spor 3 var opstillingsspor og spor 4 læssespor.

På stationssiden lå spor 0, til varehuset, med en blind ende mod syd til traktorskuret og mod nord til en 5 m drejeskive og en enderampe. På drejeskiven kunne kun de små, gamle lokomotiver samt mindre, 2-akslede vogne vendes.

Der har aldrig været remise m.v. i Kerteminde, men der var vandkran ved nordenden af perron II og ved sammenløbet af spor 1 og 2 mod syd.



Kerteminde, den sydlige vandkran ved blindsporet mellem hovedsporet og havnesporet. En ganske lignende var anbragt ved den nordlige perron 2 - den ses i brug på næste billede. Foto, Holtrup 1964

Udsigt mod nord fra vandtårnet i Kerteminde. Den nordre vandkran ses i funktion ved en jernbaneentusiastudflugt med ureglementeret færdsel over sporene. Th ses den nye røerampe og det 4 etager høje frørenseri. Nord herfor trælasthandels savværk og hinsides den krydsende Peder Møllers Stræde, Kolds savværk med diverse kraner og træstabler. I forgrunden traktorremisens bølgeeternittag og tv et hjørne af den gamle Taarup maskinfabrik. Bag skorstenen varehuset, hvor Pedershaab-traktoren holder med en personvogn ved siden af Kielervognen OMB MH 6. Damploket er OKMJ nr. 14. Foto, Jens Bruun-Petersen, 1966.

Fra sydenden af læssesporer grene et spor til havnen fra mod øst. Det delte sig kort efter i 2 grene, der havde en transversal halvvejs ude ved de østlige ender af kajsporene.

Havnesporer udgik oprindeligt fra en 5 m drejeskive i spor 3. Det var den, der 1929 anbragtes ved nordenden af spor 0, da havnesporer blev lagt om.

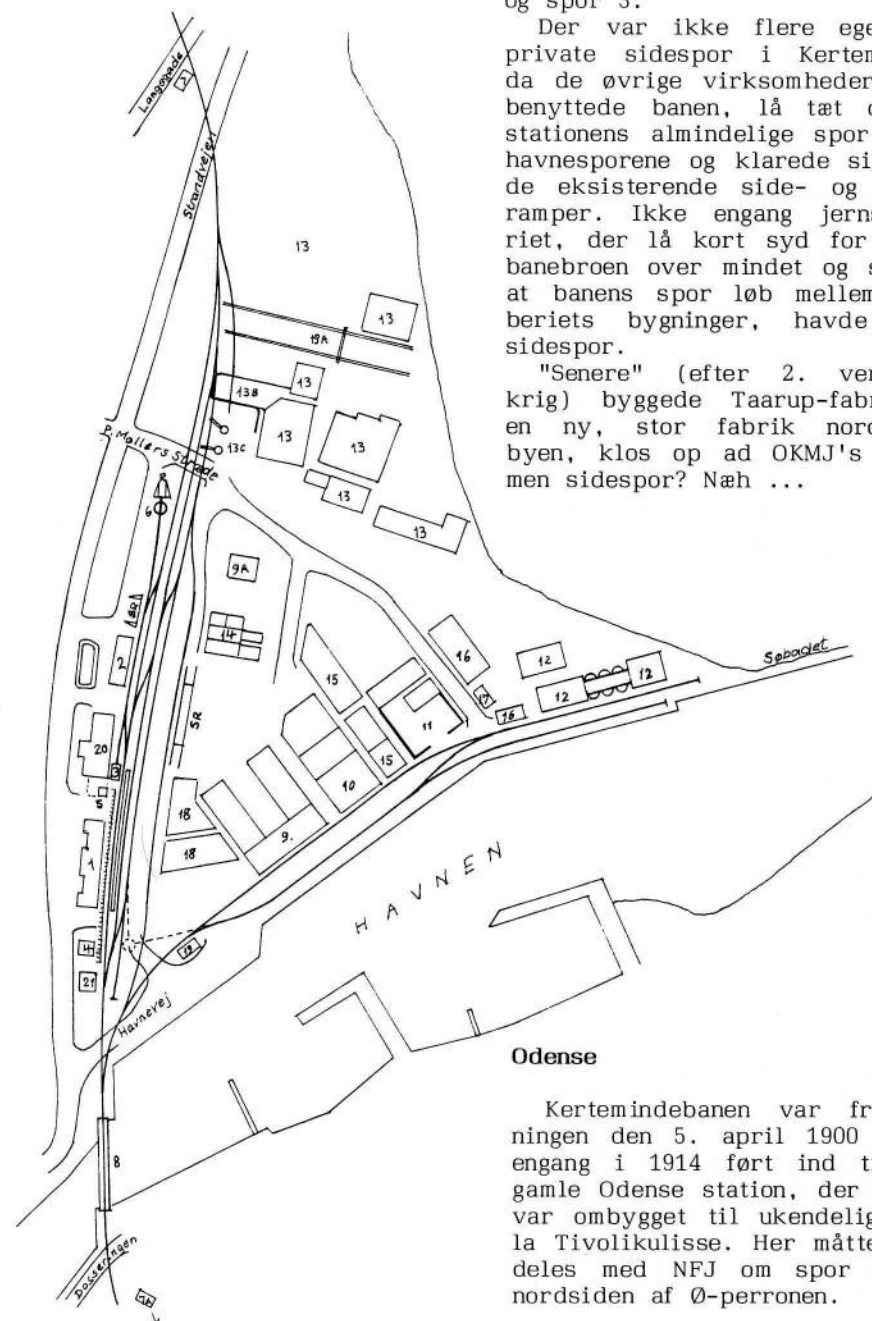
Fra hovedsporets nordende udgik et privat sidespor "5" til Kolds savværk, der lå nord for Peder Møllers Strædes sydøstlige



forlængelse. Kold havde diverse kranbroer og spinkle svingkraner, der rakte ud over spor 5 og spor 3.

Der var ikke flere egentlige private sidespor i Kerteminde, da de øvrige virksomheder, der benyttede banen, lå tæt op ad stationens almindelige spor eller havnesporene og klarede sig med de eksisterende side- og enderammer. Ikke engang jernstøberiet, der lå kort syd for jernbanebroen over mindet og sådan, at banens spor løb mellem støberiets bygninger, havde eget sidespor.

"Senere" (efter 2. verdenskrig) byggede Taarup-fabrikken en ny, stor fabrik nord for byen, klos op ad OKMJ's spor, men sidespor? Næh ...



Odense

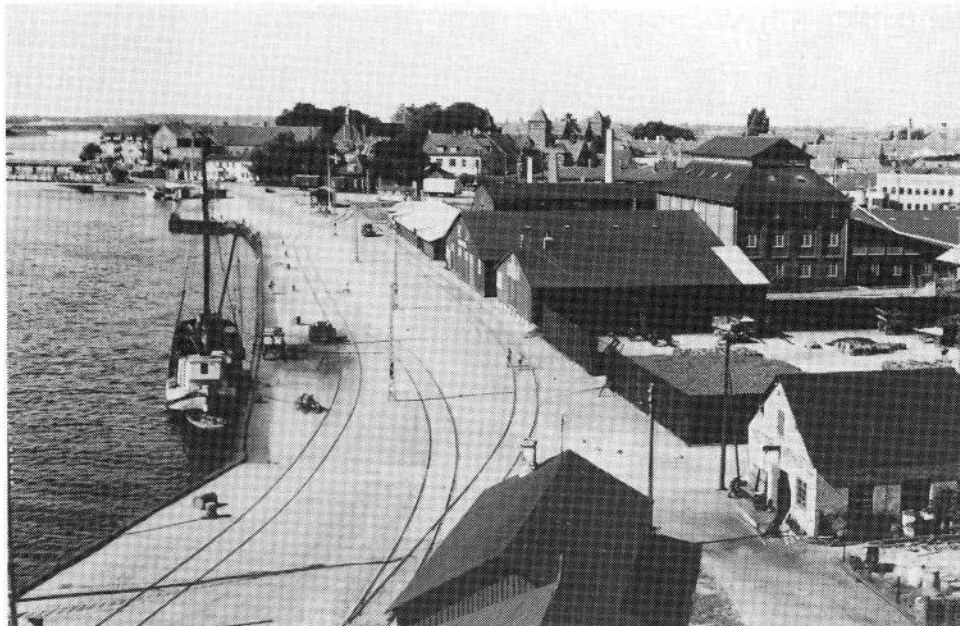
Kertemindebanen var fra åbningen den 5. april 1900 og til engang i 1914 ført ind til den gamle Odense station, der i 1886 var ombygget til ukendelighed á la Tivolikulisse. Her måtte OKDJ deles med NFJ om spor III på nordsiden af Ø-perronen.

Derudover havde OKDJ sin egen "Lokomotivstation m.m." beliggende fra 650 til 900 m øst for DSB-hovedbygningens midte på nordsiden af DSB's spor - lige syd for det nuværende "Kræmmermarksanlægget"/Kochsgade. Her var en 2-sporer remise med drejeskive, kulgård og vandforsyning fra "Byens Vandledning" samt nogle beskedne værkstedsfaciliteter. Dertil kom et omløbsspor på ca. 75 m og fælles med DSB et rangerhoved mellem de to baners parallelt forløbende hovedspor.

Sporplan m.v for Kerteminde station og havn.

Planen nedtegnet af Erik Sejersén efter luftfoto fra ca. 1955.

- 1 OKMJ's hovedbygning med posthus
- 2 OKMJ's varehus
- 3 OKMJ's traktorremise
- 4 OKMJ's toilet m.v.-bygning
- 5 OKMJ's vandtårn
- 6 OKMJ's drejeskive (5 m), tidligere i havnesporer
- 7 OKMJ's vogterhus ved Långegade for overkørslerne ved Långegade og Strandvejen.
- 7A Tilsvarende vogterhus (uden for planen syd for banebroen) ved Klintevej for overkørslerne ved Klintevej og Skovvejen. Gamle fotos viser dobbelte led hvor der senere kom dobbelte, håndbetjente bomme, til sidst afløst af blinklys.
- 8 Jernbanebroen over mindet
- 9 Kerteminde trælasthandel, 9A sammes savværk
- 10 "Frøkulturnen, brændt ca. 1960, aldrig genopført
- 11 Fyns Kul. Flere fotos viser her larvefodskran med grab
- 12 Elias B. Muus, korn og foderstoffirma. Siloen senere udvidet til 10 "rør".
- 13 Kolds savværk. 13A Lang, dobbeltsporet kranbro med løbekran. 13B enkelt kraninne med løbekat. 13C diverse svingkraner med wireafstivede mæster.
- 14 Et frørenseri, navnet ukendt
- 15 Dansk Andels Gødningsforretning
- 16 Fyns Andels Foderstofforretning
- 17 "Motor-Værksted", omtalt som skibssmedien
- 18 Fiskekonservesfabrikken "555", senere overtaget af Dansk Andels Æggesport
- 19 Vejerbød, vistnok kun for vejgående køretøjer
- 20 Maskinfabrikken Taarups gamle afdeling ved spor 0.
- 21 Det tidligere sømandshjem



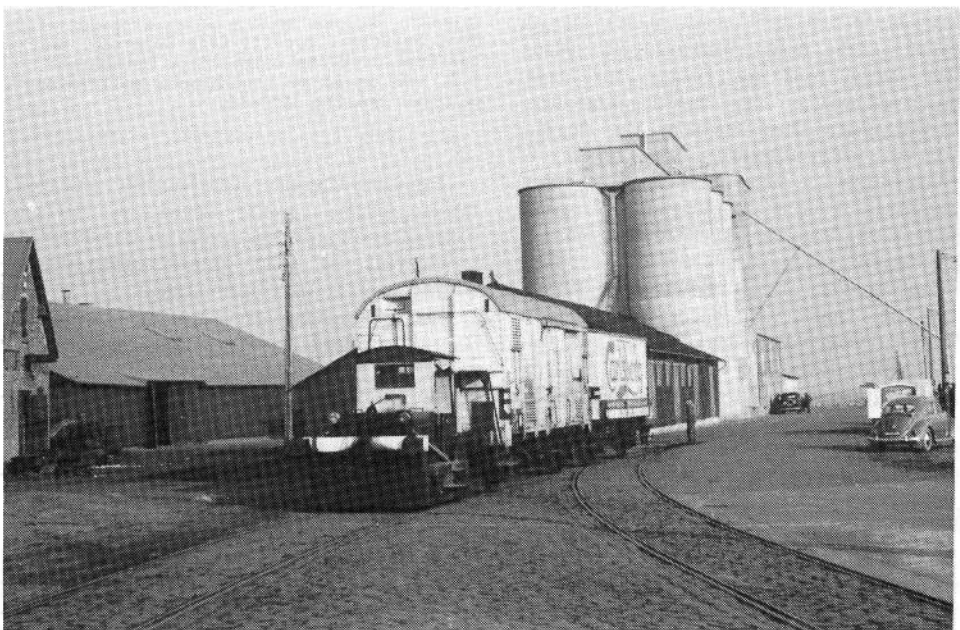
Kerteminde havnespor, set mod vest fra toppen af Elias Muus' kornsilo først i 1950'erne. I forgrunden FAF's pakhus, th Motor-Værkstedet, bagved Fyns Kul. Den store, høje bygning er "Frøkulturen". Yderst tv ses et stykke af jernbanebroen og gennem dens gitterværk en stump af den gamle manglebenede vejbro. Foto, Bent Sejersten.

1912-14 foretog DSB en meget omfattende ombygning af Odense station, idet der bl.a. opførtes en helt ny stationsbygning lige øst for den gamle, netop der, hvor DSB før havde sit beskedne maskindepot. Dette flyttedes nu over på nordsiden af banen, hvor der opførtes 2 "stumper" rundremise omkring en 20 m drejeskive, der kunne tage selv de største DSB-lokomotiver. Mod øst fik DSB herved en 4-sporet remise, mens der mod vest byggedes en 5-sporet remise for privatbanerne NFJ, OKMJ og OMB samt kulgårde og vandkraner for disse baner - NFJ's som sædvanlig for sig - den var "sg'u sin egen"!

OKMJ fik desuden en mindre værkstedsbygning samt spor for hjulsæt m.v., delvis i fællesskab med OMB.

Den nye Odense station fik nu 3 Ø-perroner med adgang gennem en perrontunnel, og OKMJ fik tildelt spor VII på nordsiden af den mellemste Ø-perron, mens OMB fik spor VIII og NFJ spor IX ved den nordligste, noget kortere perron.

Kerteminde havnespor, set mod NØ: Pedershaabtraktoren rangerer ved Muus' kornsilo i april 1961. Tv det gamle Motor-Værksted, kaldet "Skibssmedien". Foto, stationsforstanderen i Kerteminde, arkiv S.A. Guldvang.



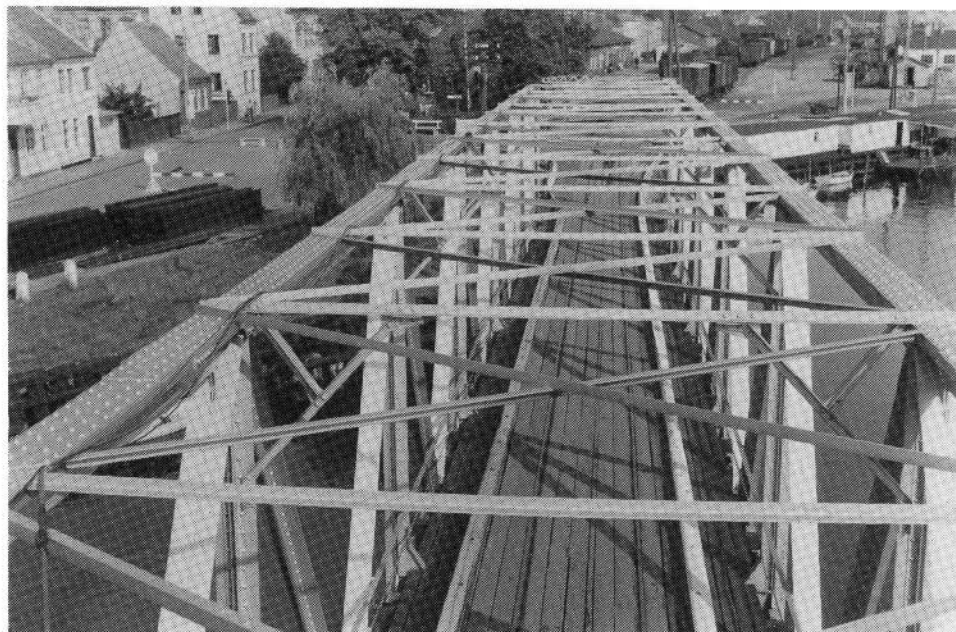
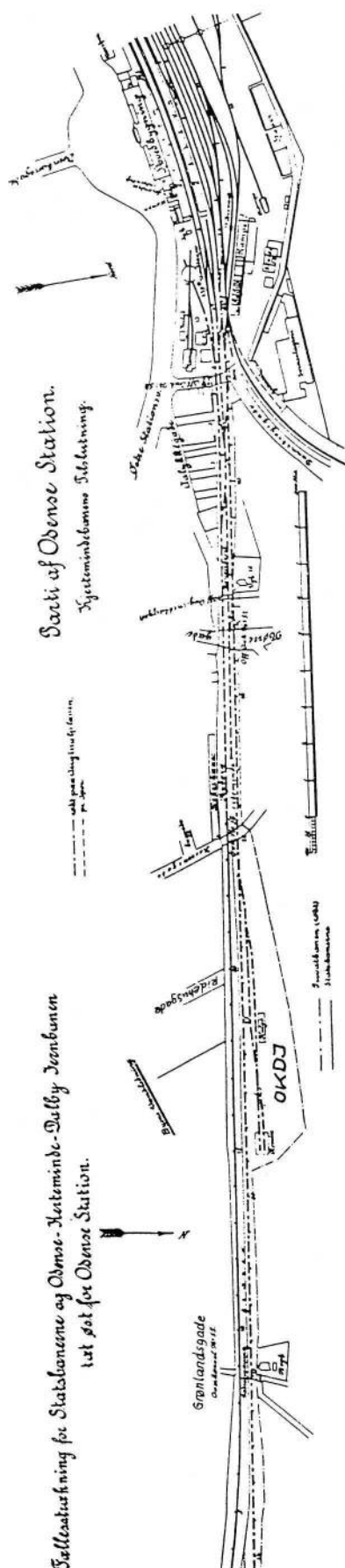
Efter 2. verdenskrig overtog DSB de sydfynske privatbaner, og Svendborgbanens spor blev forlagt, så togene herfra førtes ind til DSB-stationen sammen med DSB's, OMB's og NFJ's tog vestfra, og det gamle SFJ maskindepot blev nedlagt. Det krævede til gengæld, at DSB's remiseanlæg måtte udvides kraftigt, så det kunne rumme de sydfynske lokomotiver og motorvogne.

Man forestillede sig først at udbygge de eksisterende remiser til ialt 21 spor, så de sluttede halvkredsen omkring drejeskiven, samtidig med, at man ville udvide remisesporenes længde til 26 m, så alle damplokomotiver (pånær de store N-maskiner) og alle de fynske motorvogne kunne få tilfredsstillende pladsforhold.



Omkring 1955/56 erstattedes den gamle "mangefodede" og smalle vejbro, Langebro, af en ny bro, og mens arbejdet stod på, ledede man vejtrafikken over jernbanebroen + en interimistisk gang- og cykelbro ved siden af. Fra et lille hus oven på brogitteret dirigerede politiet færdselen, bl.a. med en megafon i hver ende af broen.

Del af Odense sporplan år 1900



Det viste sig, at de 2 gamle remise-"stumper" var i så ringe stand, at man vedtog at rive dem helt ned og bygge en helt ny remise efter mere moderne principper. Her skulle de nordfynske privatbaner så have 6 remisespor, mens der blev 15 spor til DSB's trækraft, inklusive det fra de sydfynske baner overtagne.

Derudover fik OKMJ - i samarbejde med OMB - et pænt stort vognværksted, tilbygget remisens bagside og med 2 spor i forlængelse af remisens spor 5 og 6, mens spor 4 var forlænget ud gennem remisens bagvæg til opstillingsspor for vognværkstedet. Endelig fik privatbanerne DSB's gamle "opholdsbygning", der kom til at ligge tæt op ad den nye remise med en kort "stilk" ind til denne mellem sporene 2 og 3. Alle disse anlæg færdiggjordes sidst på året 1954.

Et vue fra politiets "kommandopost" på jernbanebroens sydende og mod nord hen over brogitteret og med stationen i baggrunden. Billederne fra broen er taget af Bent Sejersen, far til Erik Sejersen, der har lånt os disse usædvanlige optagelser. B.S. var en af de vagthavende politimænd på broen omkring 1955-56.

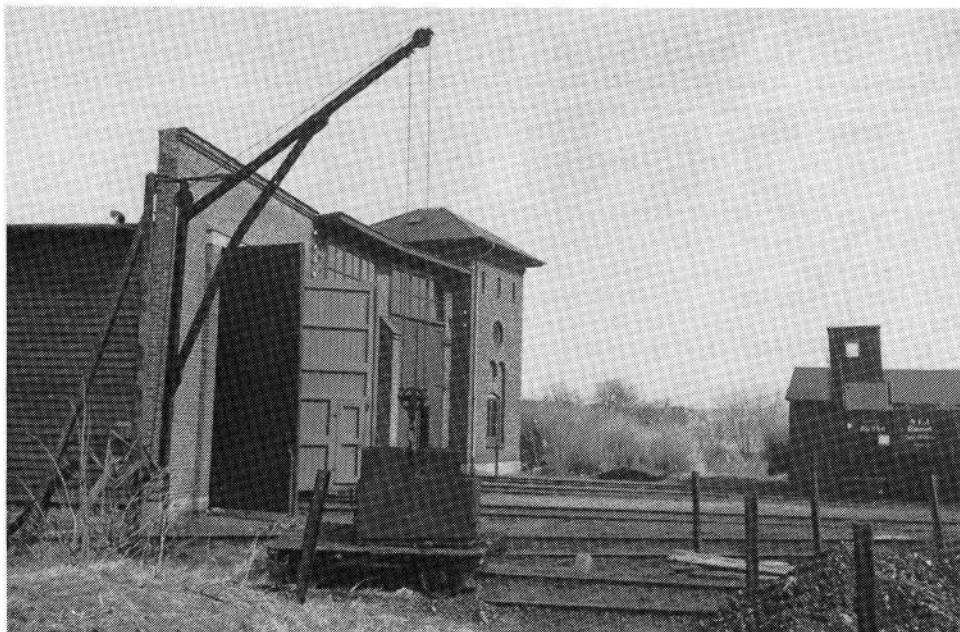
Privatbanerne nedlagdes allerede 1966, men først i 1975 overdroges deres remisepladser, værksted og den gamle opholdsbygning til Jernbanemuseet.

Kertemindebanen havde selvfølgelig også fra starten et maskindepot i nordenden, i første omgang i Dalby, men dets indretning har vi som nævnt intet fundet om. Derimod kender vi en del til arrangementet i

Martofte. Her var fra starten i 1914 en muret lokomotivremise med 2 spor og vandtårn, og altså med 2 lokomotivpladser. Bag vandtårnet var der diverse opholdsrum for lokomotivfolkene.

Odense 1963. Vue mod NØ fra signalposten mod den ca. 10 år gamle remise med en del udrangerede vogne fra privatbanerne. Der er dog også et loko af OMB-typen under damp! Bemærk, at remisen er højest bagtil, hvor vinduerne ikke så hurtigt tilsmudses af loko-røgen. I baggrunden det 8-kantede vandtårn. Foto, Holtrup.





Senere udvidedes remisen, og Viinholt formoder, at man først i 1926 forlængede den vestre del af den oprindelige remise, så den kunne rumme banens første motorvogn, Kielervognen M 1, mens man så i 1931-32 tilføjede den lange træremise til den dieselmekaniske 3-trucker M 2 eller OMB's dieselelektriske 3-trucker M 3. Herefter kunne remisen så rumme 2 motorvogne og 1 damplokomotiv.

Træremisen anbragtes op ad den murede remises vestvæg, der således udgjorde en del af træremisens østvæg - med både vinduer og stråbepiller ind mod den gamle remise!

Træremisens portgavl var også af mursten, sammenmuret med den gamle remises front, men jeg ved ikke, hvordan resten af træbygningen var koblet sammen med den gamle remise, der var udformet som en lille del af en rundremise med taghældning mod nord, mens træbygningen havde halvtag med fald mod vest.

Formentlig lå drejeskiven oprindeligt midt foran dampremisen, men er så senere af praktiske grunde flyttet til den på planen viste plads. Skiven var for lille til at fungere som sporskifte for motorvognene, der desuden ikke havde behov for at blive vendt.

Vest for remisen var der efter 1932(?) en veludrustet kulgård med kulkran og troljespor i kulbunken, og der var vandkran ved sporsammenløbet fra dampremisen.

Overkørslerne

OKMJ havde kun få overskæringer med stærkt trafikerede veje, og der var kun bevogtede overkørsler i Odense, Bullerup og Kerteminde samt ved Midskovvejen, knap 1 km nord for Mesinge station, hvor overkørslen i 1937 erstattedes af en vejbro. I Odense varetog DSB bevogtningen ved de 3 aktuelle steder, da banerne fulgtes ad inden for det dengang bymæssigt

Martoftes maskindepot. Kulkranen står her endnu i resterne af en kulgård med trolje til kulkasser og spor ind i kulbunkerne. De er små, og plankeindramningen er borte, kun de nøgne jern stritter op i luften. Som regel nøjedes man med at skovle kul på lokomotivet fra godsvognen i baggrunden. Foto, Guldbæk 1956.

bebyggede område. Det drejede sig om overkørslerne for Nørregade, Kasernegade og Grønlandsgade, og disse niveauskæringer forsvandt ved den store omlægning af Odense stationsterræn i 1912-15.

Ved Bullerup opførtes i 1907 vogterhus (og billetalsgssted) med bomme for landevejen til Kerteminde fra 1907 til en gang mellem 1962 og 1964, hvor de erstattedes af blinklyssignaler med klokkeværk.

I Kerteminde var der vogterhuse med bolig ved Klintevej og Langegade, og der ses her på gamle fotos dobbelte led, senere håndbetjente bomme for Skovvejen/Klintevej og Strandvejen/Langegade. I de seneste år erstattedes bommene her af blinklys, samtidig med, at talrige andre gader og veje sikredes på denne måde i Kerteminde, se listen fra 1963, hvor systemet var fuldt udbygget, på nær overkørslen lige nord for Kirkebro trinbræt, der fik blinklyssikring året efter.

H. Alkjær

Fortegnelse over blinklyssignaler 1963

Trak. nr.	Vej- eller stedsbetegnelse
200 bb	Odense Petersmindevej
201	Biskorupvej (Bivej Biskorup-Ny ldv.)
202	Seden st. (Bivej Seden landevej)
203	Bullerup st. (L.dv. Odense-Assum-Kerteminde.)
204	Agedrups st. (L.dv. Agedrups-landevej)
205	V. Kærby (Bivej Kærbygade-landevej)
206	Trællerup (Bivej Dræby-Ostergaard)
209	Kølstrup st. (Bivej Kølstrup-Hundslev)
209 db	Kølstrup st. (Bivej Kølstrup-landevejen)
210	Ladby st. (L.dv. Kerteminde-Odense)
211	Rynkeby st. (Bivej Rynkeby-Revnings)
212	Revnings st. (L.dv. Kerteminde-Ullerslev)
213	Louisenlund (Bivej Lundsgaard ldv.)
214	Kerteminde „Skovvejen“
215	Kerteminde „Klintevej“
216	Kerteminde „I. A. Larsensvej“
217	Kerteminde „Doserings“
218	Kerteminde „Havnevej“
219	Kerteminde „Peter Møllers Stræde“
220	Kerteminde „Strandvejen“
221	Kerteminde „Langegade“
221a	Kerteminde „Frøstegylde“
221b	Kerteminde „Gedskovvej“
222	Taarup (Bivej Taarup-landevej)
223	Mesinge st. (L.dv. Odense-Hindsholm)
225	Hindsholm landevej
226	Dalby syd (Bivej Dalby-Ellekær)
227	Dalby st. (Bivej Dalby-Viby)
228	Hersnapvejen (Bivej Dalby-Hersnap)
230	Martoftes st. (Bivej Stubberup-landevej)

Forskrifter for passage af overkørsler, ved hvilke blinklyset ikke fungerer, findes i signalreglementet i bemærkning til signal nr. 79c.

Husk omgående indberetning, hvis signalet svigter.

Dirktæren.



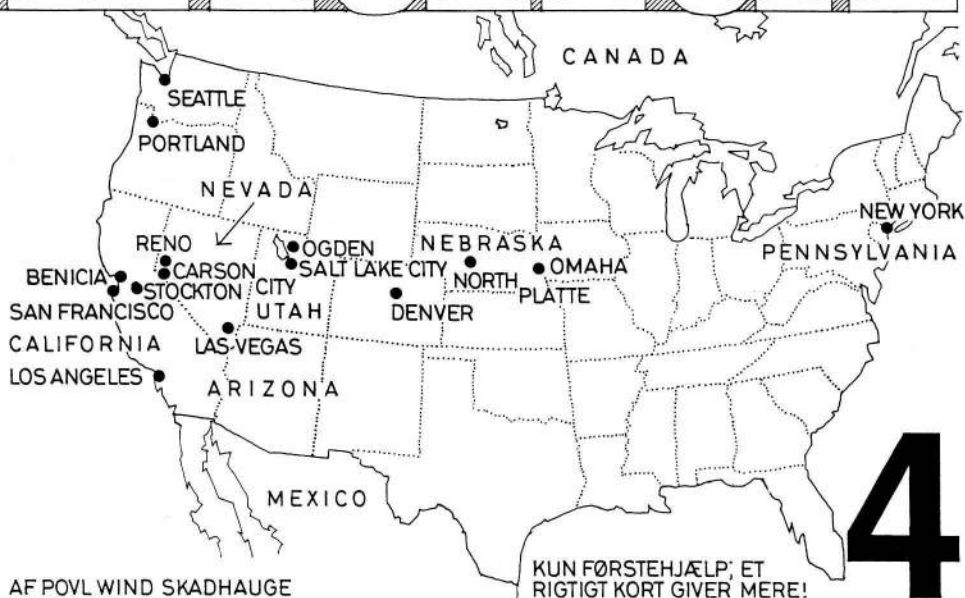
Bullerup holdeplads og overkørsel 203 med blinklyssignaler og klokkeværk, set af Holtrup, april 1964. På dette sted var der få år tidligere håndbetjente bomme. Ved læssesporset ses roerampen fra 1950 og lige foran den svinger grusgravsposet til højre. I højre side af billedet anes rækken af udrangerede godsvogne.



AMERIKA



Med dette bringes serien til afslutning; der er i hvert fald indtil videre ikke planlagt flere afsnit. Med en række fotografier fra 1984 trækkes først nogle linier frem mod nutiden, hvorefter et xylografi færges os tilbage til før-postkort-tiden. Det sidste billede er derimod både postkort og foto, men fra et helt andet Amerika - og på sin vis det interessanteste af alle de billeder, der har været bragt under overskriften "En duft af Amerika", skønt det ikke ser ud af meget.



AF POVL WIND SKADHAUGE

KUN FØRSTEHJÆLP, ET RIGTIGT KORT GIVER MERE!

4



ENGLEWOOD, NEW JERSEY



Hvis nogle af amerikanerne i forgrunden skulle forekomme læserne bekendt, er forklaringen ganske simpel. De er nemlig ikke amerikanere, men musikere fra det danske radiosymfoniorkester, der i foråret 1984 var på turné i USA. I den periode var forfatterens søn Jørgen Skadhauge medlem af orkestret, og det er ham, der har optaget dette og de følgende fotos.

Englewood ligger vest for Hudson-floden og kan siges at høre til New York på lignende måde, som fx Frederikssund og Hillerød hører til det danske hovedstadsområde. På billedet venter man ved sænkede bomme, der næsten til forveksling ligner dem, der benyttes i Danmark (men man kan ikke se dem). Og var det ikke for skiltet (som nogen har moret sig med at lave om på) og lokomotivet, kunne man næsten tro, at stedet var en dansk provinsby.

Men diesellokomotivet er i en stilart, som ikke har vundet indpas herhjemme, og bogstaverne CR på fronten fortæller en egen historie. De står for Consolidated Rail (Corporation), sædvanligvis forkortet til Conrail. Med offentlig støtte, men uden at der var tale om nogen



egentlig nationalisering, blev dette selskab på grundlag af en i 1975 vedtaget lov dannet ved sammenslutning af de fallerede jernbaneforetagender i USA's nordøstlige, tættest befolkede og stort set også mest industrialiserede del. Det drejer sig om følgende, hvoraf nogle allerede i 1960'erne var fusioneret: Penn-

sylvania - New York Central - New York, New Haven & Hartford - Erie - Delaware, Lackawanna & Western - Central Railroad of New Jersey - Lehigh Valley - Reading. Conrail overtog 1. april rundt regnet 100.000 ansatte, 5.000 lokomotiver, 200.000 vogne og et enormt net med mange konkurrerende strækninger,

hvoraf en del for længst var blevet overflødige (og måske i virkeligheden altid havde været det?).

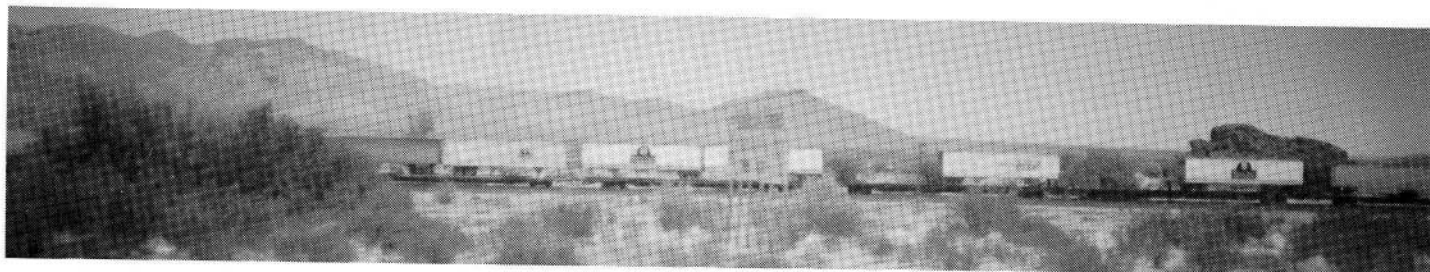
Dannelsen af Conrail var resultatet af en sørgelig udvikling, især siden 2. verdenskrig. Man kan roligt sige, at USA's jernbaner blev mishandlet, nogle af dem til døde. Der indtraf en konkurrencemæssig forvridning i forholdet til de andre trafikformer, ikke uden paralleller i Europa. Men den politiske holdning - eller mangel på samme - gjorde det ikke alene. I deres glæde over bilerne glemte de fleste amerikanere simpelt hen jernbanen, uanset dens mangeåri-

ge betydning for landets udvikling og fremgang. Dette er fx illustreret således i den 1961 udgivne bog af Henrik V. Ringsted, hvis titel er lånt til overskrift for nærværende artikelserie: Mens Ringsted opholdt sig i New York, tog han på en søndagsudflugt nordpå. Men da han dagen efter fortalte sine amerikanske bekendte om det, blev ordet løgnhals luftet. Man nægtede at tro hans beretning og henviste til, at på sådan en smuk efterårs søndag ville hovedvejen op langs Hudson være en eneste prop af biler. Den bageste ville måske ikke være nået mere end en halv kilometer

hjemmefra, når mørket faldt på ... Det gjorde et chokerende indtryk, at Ringsted var taget med toget; det havde ingen tænkt på. Citat: "Saa forklarede jeg den undrende skare, at der gik udmærkede, men ikke opsigtsvækkende tog hver halve time fra Grand Central-stationen op ad Hudson. At jeg havde løst billet til et saadant tog. Var steget op i det. Og var ankommet rask, frisk og i god behold i Tarrytown ca. tre kvarter senere. Mine tilhørere stirrede på mig, som om jeg just var vendt tilbage fra en rejse med H.G. Wells' tidsmaskine." - Det er allerede en menneskealder siden!



ARIZONA



To billeder, taget fra vinduet i en kørende bus på en vejstrækning parallel med en jernbanelinie gennem uopdyrket land i det sydlige Arizona, viser et udsnit af et ligeledes kørende, "uendeligt" godstog, hvor lastbil-trailere transporteres på særlige fladvogne. Det er det princip, der kaldes TOFC som en forkortelse for Trailers On Flat Cars - og modsætningen er COFC, som står for Containers On Flat Cars. Begge metoder omtales i USA med betegnelsen Piggyback. Dette ord betyder egentlig griseryg, men det bruges sædvanligvis med den mening, at noget bæres på skuldre eller ryg, og er så overført herfra til jernbanedriften. Ligheden er vel for øvrigt ikke alt for påfaldende?

Nævnte omstændigheder ved optagelsen har bevirket, at de to fotos er lidt uskarpe. Men når man ved, hvad der skal stå

- og har en lup til hjælp - er det dog muligt at læse ordene SOUTHERN PACIFIC på den caboose, som er togets sidste vogn. Det bør man også kunne. For i modsætning til mange andre af Nordamerikas forenede stater, hvor forskellige jernbaneselskabers linier er blandet på næsten uoverskuelig måde, er der nemlig i Arizona en ret klar arbejdsdeling: Southern Pacific Railroad betjener statens sydlige del, mens den nordlige er overladt til Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad. Begge disse selskaber er blandt dem, der fortsat har klaret sig på egen hånd, og for hvem piggyback-trafikken spiller en væsentlig rolle.

TOFC-systemet blev indført i 1953, netop med Southern Pacific som pioner, og har udviklet sig under fem forskellige driftsformer, der klassificeres som følger:

- I. Jernbaneejede fladvogne, vognmandsejede trailere. Vognmanden sørger for modtagelse og levering.
- II. Jernbaneejede fladvogne, jernbaneejede trailere. Jernbanen sørger for modtagelse og levering, men kan eventuelt engagere vognmandsfirmaer hertil.
- III. Jernbaneejede fladvogne, trailere ejet af den, der forsender godset. Denne sørger også for modtagelse og levering.
- IV. Den der forsender godset ejer både fladvogne og trailere samt sørger for modtagelse og levering.
- V. Jernbaneejede fladvogne, trailere ejet af jernbane eller vognmand. En af parterne udfører en vejtransport i tilslutning til den ene eller begge ender af jernbanetransporten.



HOLLYWOOD, CALIFORNIA



Da emnet for nærværende artikel ikke er film, men jernbaner, må billedet af denne station kun opfattes som en spøg, skønt også det viser en side af Amerika. Det drejer sig nemlig om en "italiensk" station i Hollywood. På det malede skilt står nederst, lidt udvisket, PERUGIA og herover, tydeligt optrukket med røde bogstaver, BENVENUTI, som er det italienske ord for velkommen. Men den nærmere sammenhæng kan ikke refereres.

At det er en kulisse, man ser, fremgår ikke alene af alt det elektriske grej, der er linet op i forgrunden, men også - og desto mere sikkert - af, at det, der fremtræder som murværk, ikke er det. På en film, hvor man er optaget af handlingen, virker det uden tvivl, som det skal. Men når man har ro til at se nærmere efter, afslører forbandtet i bygningshjørnerne, at der er benyttet et eller andet murstens"tapet", som er svøbt omkring et pladebeklædt skelet af træ eller stål. Fremgangsmåden er ikke meget forskellig fra den, hvorefter mange huse til modelbaneanlæg bliver til!



LAS VEGAS, NEVADA



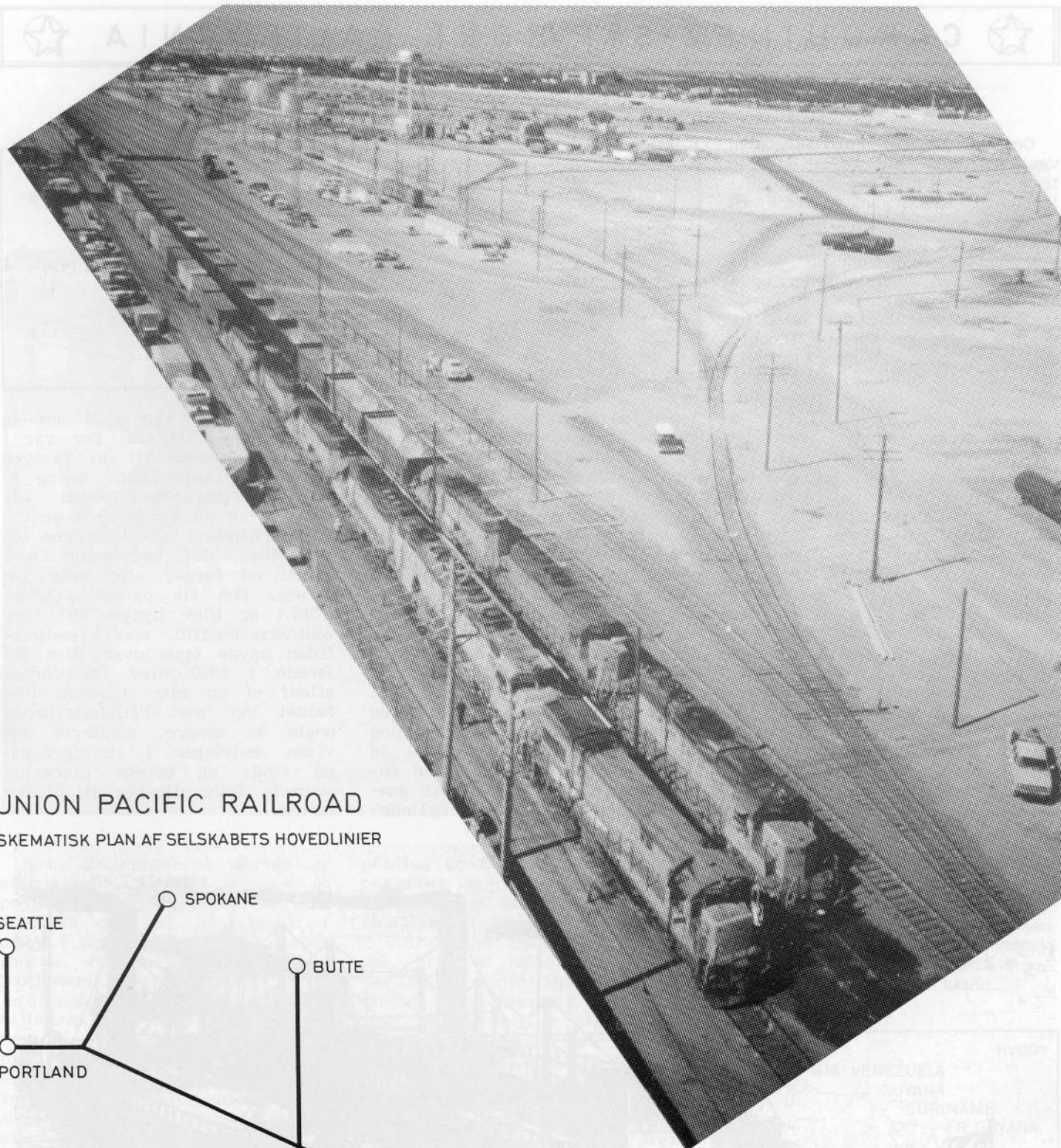
USA erobrede Nevada fra Mexico i 1848. Området fik status som "territorium" i 1861 og blev stat 1864. Arealet er godt 286.000 kvkm, altså mellem 6 og 7 gange så stort som Danmarks. Landet er i nogen grad sammenfaldende med den ca. 1500 m over havet liggende højslette Great Basin. Ædle metaller og en lang række stoffer udvindes. Men klimaet er tørt, og en stor del af landet er ørken; det sparsomme landbrug beror på kunstvanding. Så befolkningstallet er lille, men har dog udviklet sig markant siden 2. verdenskrig. Væksten har navnlig været eksplosiv i Las Vegas, der er blevet verdenskendt i modsætning til hovedstaden Carson City og den i mange år største by: Reno. Begge disse ligger i nord, Las Vegas i syd. Nevada har været kendt for en speciel ægteskabslovgivning. Men grundlaget

for Las Vegas, der selv efter amerikanske forhold må siges at være en opkomling, er turisme og legaliseret hasardspil. Skatterne fra casinoerne i Las Vegas hævdes at udgøre en væsentlig del af staten Nevada's indtægter. Men der spilles også på anden vis; Radiosymfoniorkestret gav bl.a. koncert i denne by.

Orkestret medlemmer var indkvarteret i et hotel, fra hvis værelser der, som fotografiet viser, er en helt god udsigt - et syn, man vanskeligt kan indfange uden at forlade de indgroede regler om op og ned. Byen, som bare var "et hul i jorden", da banen blev anlagt, er station på Union Pacific Railroad's linie fra Ogden over Salt Lake City til Los Angeles. Las Vegas' jernbaneterræn er i sin udformning præget af, at der er plads nok og ingen særlige niveauproblemer. Men at der i øvrigt er

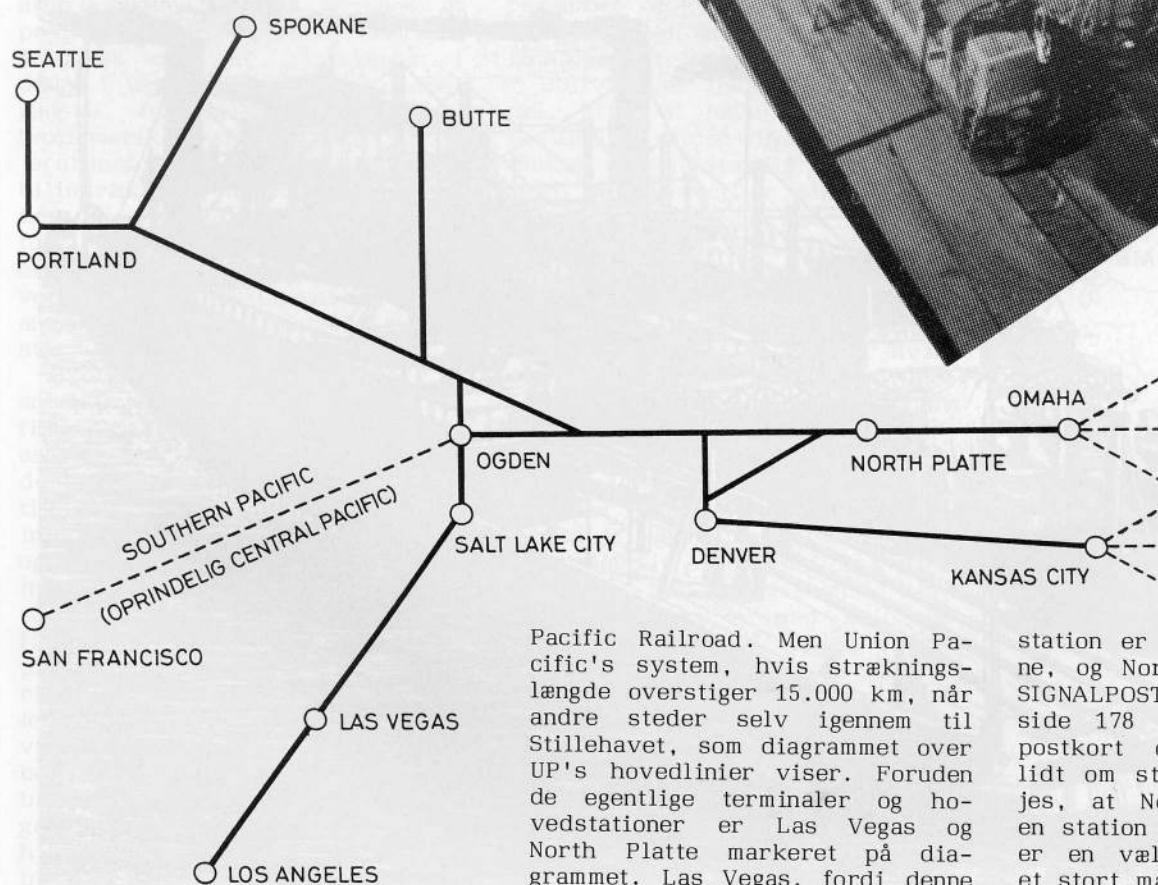
betydelige højdeforskelle at overvinde, bevidner antallet af lokomotiver på de tog, der ses. Der er ikke mindre end seks maskiner foran piggyback-toget og tre som trækraft for det, der består af selvtømmere. Der ses en del forskellige typer blandt lokomotiverne, men billedet er ikke så tydeligt, at i hvert fald forfatteren er i stand til at fastslå hvilke. Måske er der blandt læserne nogle, som har nordamerikanske diesel-lokomotiver i den grad på rygmarven, at de kan?

Union Pacific Railroad begyndte som et led i USA's første transkontinentale jernbane, og strækningen fra Omaha i Nebraska (en af de stater, der fik stor dansk indvandring) gennem Wyoming til Ogden i Utah er stadig hovedruten, som fortsættes mod vest af en anden: Southern Pacific, oprindelig Central



UNION PACIFIC RAILROAD

SKEMATISK PLAN AF SELSKABETS HOVEDLINIER



FORBINDELSE TIL ATLAN-
TERHAVSKYSTEN VIA AN-
DRE SELSKABERS LINIER,
BL.A. OVER CHICAGO EL-
LER ST. LOUIS

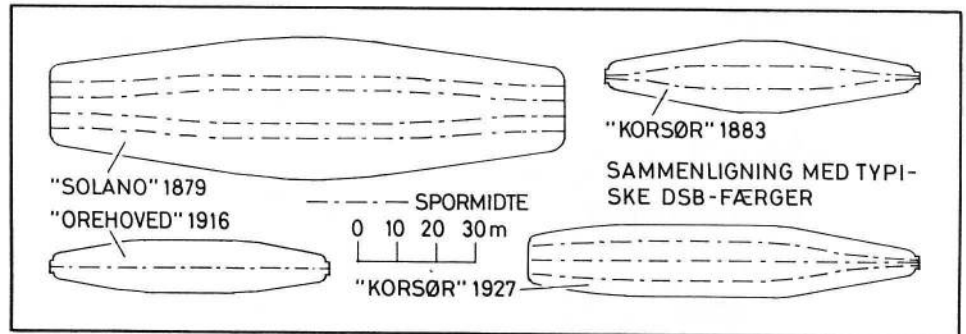
Pacific Railroad. Men Union Pacific's system, hvis strækningslængde overstiger 15.000 km, når andre steder selv igennem til Stillehavet, som diagrammet over UP's hovedlinier viser. Foruden de egentlige terminaler og hovedstationer er Las Vegas og North Platte markeret på diagrammet. Las Vegas, fordi denne

station er det aktuelle billedemne, og North Platte, fordi der i SIGNALPOSTEN nr. 4/1982 på side 178 var gengivet to gamle postkort derfra samt forklaret lidt om stedet og UP. Det tilføjes, at North Platte fortsat er en station af stor betydning; der er en vældig rangerbanegård og et stort maskindepot.



Central Pacific Railroad, den vestlige del af USA's første transkontinentale jernbane, etablerede i slutningen af 1879 en overfart med jernbanefærge over Carquinez-strædet, gennem hvilket vandet fra floderne Sacramento og San Joaquin løber ud i San Francisco-bugten. Den nordlige færgehavn var den lille by Benicia i Solano County (county svarer til amt i Danmark), hvis indbyggertal endnu i år 1900 lå under 3.000. Den sydlige var landingspladsen Port Costa i Contra Costa County. Formålet var at opnå en mere direkte forbindelse mellem Sacramento, som var den transkontinentale banes oprindelige endestation, og San Francisco-bugten. Hidtil havde man kørt over Stockton, og det er en omvej.

Der synes ikke at eksistere synderlig mange billeder fra denne gamle færgeoverfart, men det gengivne xylografi forekommer pålideligt, når det sammenholdes med kendte fotos. Færgeren SOLANO, som blev bygget til og indsat på overfarten, var væsentlig forskellig fra europæiske jernbanefærger. Den var bygget i træ og skroget afstivet efter samme princip som oldtidens

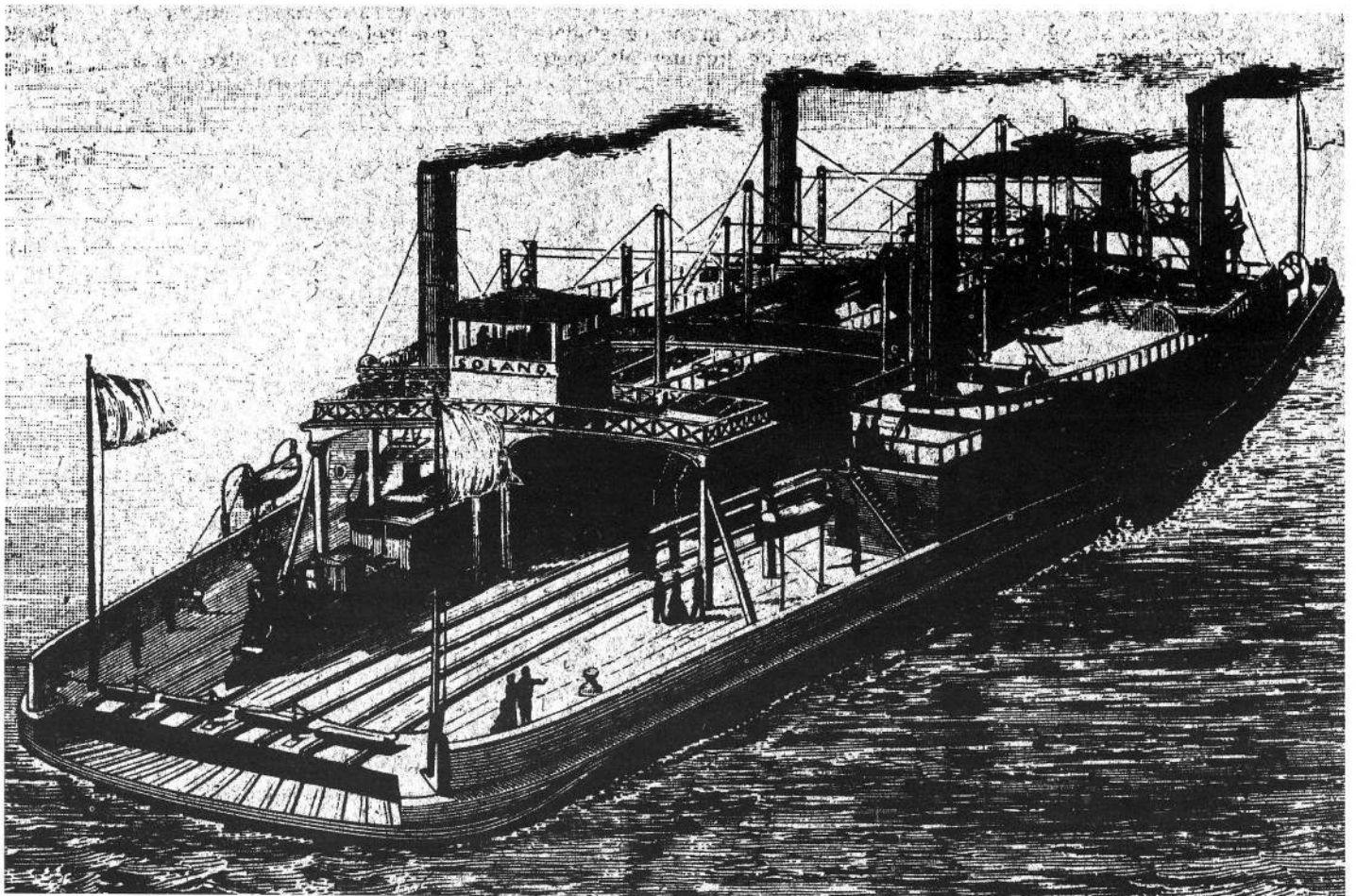


skibe på Nilen og forrige århundredes mange små og store amerikanske floddampere. Det fremgår klart af billedet. Der var hele fire gennemgående spor på dækket, da ideen var at overføre både godstog og passagertog incl. trækraften. På hvert spor kunne stå lokomotiv, tender og fire af datidens store bogievogne. Med en længde på 128 m og en bredde på 35 m var SOLANO da også i mange år verdens største færge.

Skibet var fuldstændig ens i begge ender, og man skiftede styrehus for hver tur; svajning brugtes ikke. Hvert af de to skovlhjul blev drevet af en én-cylindret dampmaskine med ganske artige dimensioner: cylinde-

rens diameter var 1524 mm og slaglængden 3353 mm. Der var i alt otte kedler til at forsyne maskinerne med damp, to og to om én skorsten; færgeren var symmetrisk på kryds og tværs.

Efterhånden, som trafikken tog til, blev det nødvendigt med endnu en færge, stor som den første. Den fik navnet CONTRA COSTA og blev bygget 1914 for Southern Pacific, som i mellemtiden havde taget over. Men allerede i 1930 blev færgefarten afløst af en bro. Ligesom tilfældet var med Lillebæltsbroen nogle år senere, medførte det visse ændringer i linieføringen på land, og broens placering svarede ikke direkte til overfartens.



BOLIVIA



Som afslutning på serien af amerikanske billeder bringes et postkort fra Sydamerika. Dermed erindres om, at udviklingen i denne verdensdel er forløbet ganske forskellig fra den i Nordamerika, specielt USA, hvis jernbaneforhold ellers har været billedrækkens tema. Optagelsen, der er fra Bolivia, drejer sig for øvrigt heller ikke primært om jernbanen; der er i bogstavelig forstand fokuseret på indianerne i forgrunden, men resten står uskarpt.

Skulle man give billedet en anden overskrift end den geografiske, måtte det være "Kultur-sammenstød" - et sammenstød, der ikke er en hændelse, men en tilstand. Det er derfor uden stor interesse af kende årstallet for optagelsen, selv om man kunne have lyst i den retning. For så vidt mødes noget tidløst. Der findes i øvrigt heller ingen præcise holdepunkter for datering, idet kortet, som er et ægte fotografisk aftryk, ikke har været brugt til at sende noget budskab. Den trykte tekst på bagsiden oplyser kun, at fotografen hedder Piérola og er hjemmehørende i La Paz (hvor billedet måske er taget?). Re-

pública de Bolivia, samt at varemærket er Velox. Forfatteren tror dog, at kortet stammer fra tiden før 1. verdenskrig.

Bolivia var Inkarigets centrale del. Efter at have været spansk besiddelse siden 1530'erne blev landet en selvstændig republik i 1825. Territoriet er siden reduceret ved afgivelse af land til Chile (hvorved Bolivia mistede sin adgang til havet), Brasilien og Paraguay.

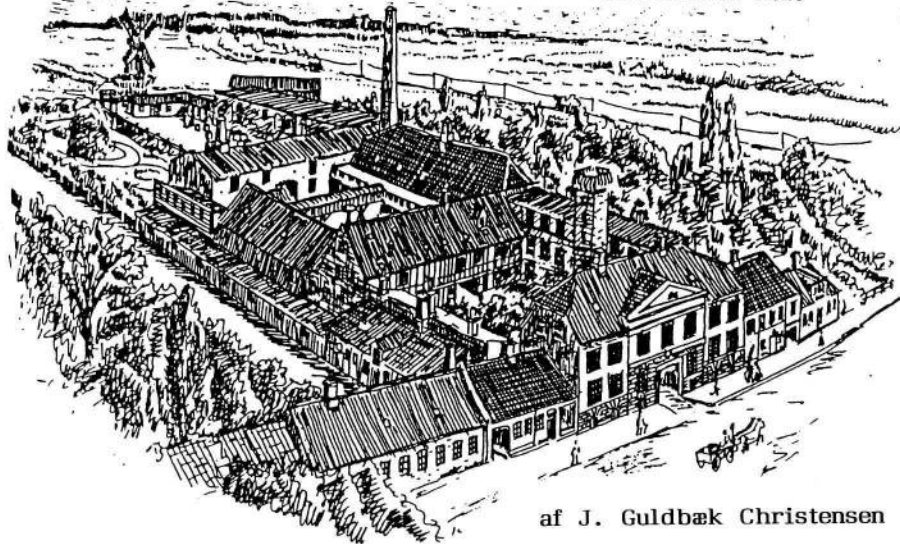
Bolivias jernbaner har næsten alle sporvidden 1 meter, hvad man godt kan få begreb om ved at se personvognens bogie, skønt manden med ryggen til forstyrrer indtrykket noget. Der har i årevis været to adskilte systemer, et vestligt og et østligt. De er til gengæld forbundet med jernbaner i Argentina, Brasilien og Chile. Der er også en forbindelse til Peru - med skib på Titicaca-søen, som ligger i ca. 3.800 meter højde over havet! Skibene på søen er transporteret dertil i sektioner og samlet på stedet; foretagendet drives af den peruvienske sydbane, hvis normalsporede linie har endestation i sø-havnebyen Puno.

Det store problem for jernbanerne i Bolivia er de to høje

bjergkæder Vestcordillererne og Østcordillererne. De har givet anledning til adskillige verdensrekorder og muliggør, at man kan bruge det i nutidigt dansk desværre så misbrugte ord utrolig i fuldt revalueret stand.



FABRIKSKOMPLEKSER, BAGGÅRDSVÆRKSTEDER o.l.



af J. Guldbæk Christensen

**ASFALTVÆRKER
også kaldet
VEJMATERIALEFABRIKKER.**

Det lød grangiveligt, som stod der en stor petroleumsmotor og arbejdede et eller andet sted inde på den indhegnede plads, og lyden trak mig nærmere: tøv tøv tøv ... ganske regelmæssigt; men lyden kom nu fra en sten-tygger eller kæbeknuser, trukket af en kraftig elmotor. Ned gennem en tragt rullede marksten af vekslende størrelse, og forinden kom de ud som perlestøve, skarpkantede småsten. En sigte nedenunder sørgede for, at de, der var for store, kom med en kopelevator op i en mindre keg-leknuser, mens sand og gryn på et transportbånd blev sendt op i en stor dyng, hvorfra en gummiged tid efter anden hentede et læs til en kasseføder.

Længere henne på pladsen buldrede et oliefyr inde i en roterovn, hvori sand og andet tilslagsmateriale blev tørret og ophedet, inden det blev blandet i den varme asfaltmasse og sendt op ad et skråhejs til udleveringsbeholderne.

Oprindeligt var et sådant foretagende en meget primitiv affære, hvis eksistens som oftest blev afsløret på stor afstand af en fed røgfane fra fyrets aftræk suppleret med en damp- og støvsky over blanderiet.

Fig. 3. Skuffeføderen (I) fra den modsatte side med transportbånd op til roterovnen (K), der her er skjult bag filteranlægget. Under dette ses pladekanalerne fra sugetræksblæserne; i baggrunden skråophejset og tilhørende siloer. I forgrunden dyng af skarpkantede småsten fra kæbeknuseren.

Mange gange var der tale om transportable, mindre anlæg, der flyttedes efter behov til en grusgrav i nærheden af en ny, større vejstrækning. Senere blev der tale om større, faste anlæg, som blev for kostbare at flytte rundt med i forhold til kørselsomkostningerne for lastbilerne.

Allerede i 1960'erne blev virksomhederne mere miljøbevidste og begyndte af hensyn til omgivelserne at indkapsle maskineriet og forsyne det med støvfiltre, røgforbrændere, støjindkapsling osv. De i denne artikel gengivne billeder er alle fra 1969 og skyldes tilladelse fra en god - nu afdød - ven, men han ville ikke rykke ud med ma-

Fig. 2. Nærbillede af skuffeføderen (I) med stor gummiged klar til aflæsning af supplerende materiale.



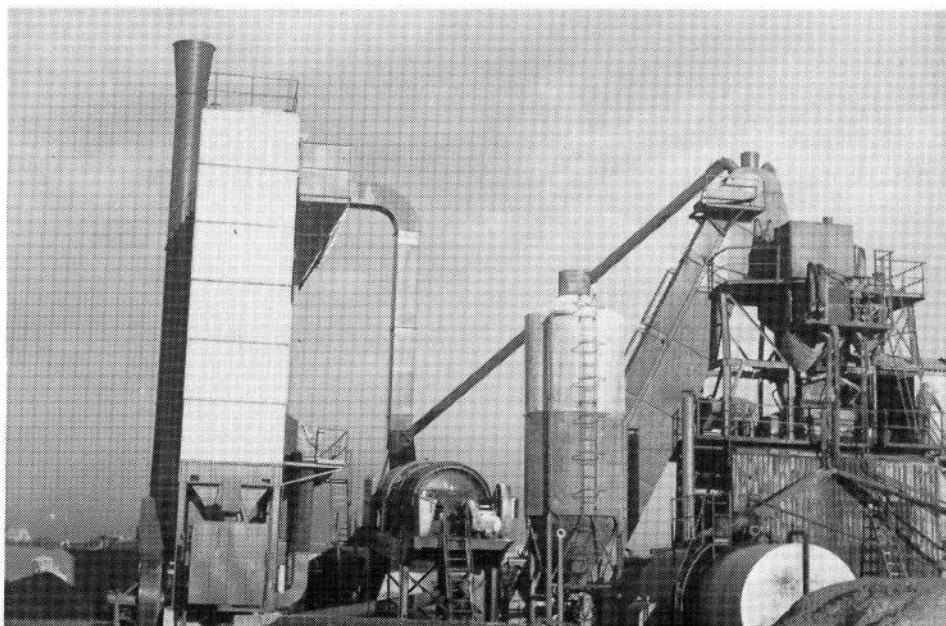
Fig. 4. På dette billede ses i midten roterovnen og bag denne filteranlægget. Til venstre ses den indkapslede kopelevator, fra hvis top det skrå rør dels fører frigivet støv til filteranlægget, dels sørger for undertryk i transportanlægget, så der ikke kan slippe støv ud i atmosfæren. Sammensuriet under kopelevatoren er blanderiet, endnu kun delvist indkapslet. Rundt omkring på pladsen ses også her dynger af råmaterialer, som gummigeden yderst til højre transporterer rundt efter behov.



skintegningerne, da de indeholdt for mange fabriktionsfinesser.

For imidlertid ikke at snyde mig fra et ideoplæg til brug for modelbyggere har jeg "sammenkogt" flere forskellige virksomheders hovedingredienser til den i fig. 1 viste plan, som vil blive gennemgået længere henne i artiklen.

Fig. 5. Til venstre den imponante filterbygning, midtfor roterovnen fra fyrenden, stående og liggende tjære- og asfalttanke, der er opvarmede (der anes røg fra aftræksskorstenen bag den liggende tank). Blandermesteren på galleriet på 1. sal th. angiver størrelsesforholdet; tv. anes i baggrunden den tilhørende grusgrav og nogle af husene i den nærliggende landsby.



Før i tiden var det vigtigt at have råmaterialerne nær for hånden; det betød ofte, at anlæggene blev opstillet i en grusgrav (morænegrus, iblandet håndstore sten). Senere udvides imidlertid antal og arter af råmaterialer med fx. bornholmske granitbrokker, tilført med skibe og biler - eller naturligvis i modellandskabet med jernbane! og samme transportmiddel er det nærliggende at benytte, for så vidt angår tjære og asfalt, samt brændselolie. Derimod er den færdigblandede mix altid blevet udkørt med dertil indrettede lastbiler med sækkestofoverdækning til brugsstederne såsom nye vej anlæg, P-pladser, fabrikkers gårdspladser m.v.

Gennemgang af planen i fig. 1:

Fig. 7 Blanderiet og skråoppejs med tilhørende siloer. En lastbil har tilsyneladende tømt den sidste sjat fra siloen og venter på, at den næste blanding skal nå op til aftømning. Skydespjældene er endnu manuelt betjent, men her med kæde og kædehjul på aksel, så håndteringen kan ske fra jordoverfladen.



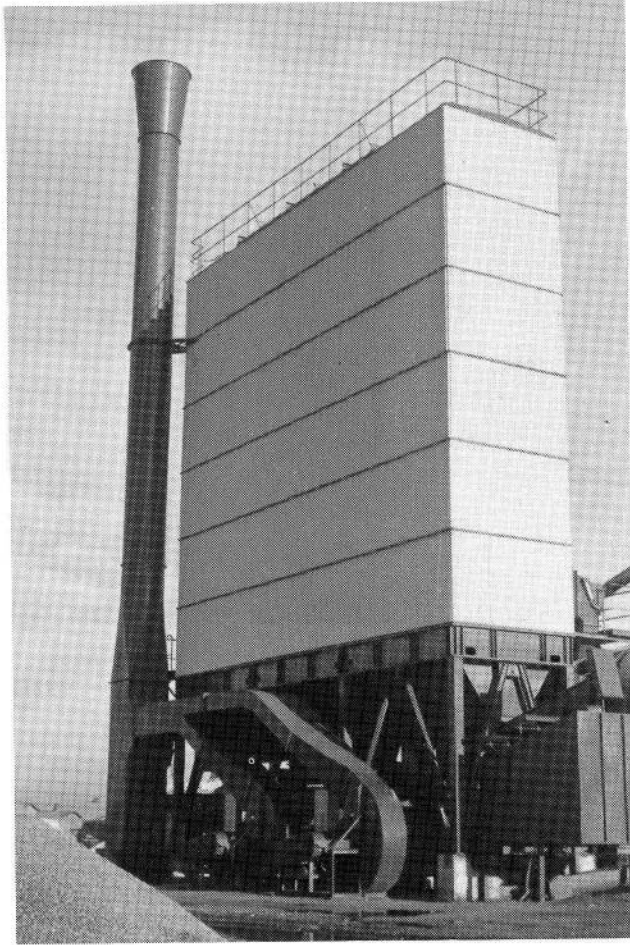


Fig. 6. Det er ikke filterhusets størrelse, der koster pengene; det er det, der er indeni! Forneden th. ses den skruetransportør, der fører det opsamlede støv tilbage til nyttiggørelse i blanderiet.

I denne er A ved indkørslen en mindre kontorbygning (eller pavillon, det lyder bedre end barak), hvor formanden - om fornødent bistået af en kontormedarbejder - holder styr på ind- & udleveringer, lønninger og andet regnskab.

Ofte er der i tilknytning hertil placeret en vognvægt B. C er den - i dette tilfælde - tilknyttede grusgrav, hvor en Pedershåb slæbeskovlssvingkran D sørger for, at sorterværket E får tilført den fornødne grusmængde gennem fødetragten. Selve sorteren består af en svagt skråtstillet cylinder med riste og trådvæv, der opdeler gruset i forskellige fraktioner, hvoraf den groveste sammen med markstenene går videre til købeknuseren F, mens sandfraktionen går til dyngen G og perlestenene til dyngen H ved hjælp af skråbåndstransportører (med medbringerribber). Af og til ser man også kopelevatorer anvendt her.

Fra disse dynger kører en gummiged efter behov materialer til siloerne over skuffeføderen I, der i de rette mål fodrer kopelevatoren J, der fører materialerne op til indløbet til den oliefyrede roterovn K, hvori råvarerne først gøres knastørre, siden ophedet, så de er klar til at komme i blandemaskinerne i

blanderiet L, hvor den hede asfalt (henholdsvis tjæreemulsion) tilsættes.

Asfalt og tjære er i dette tilfælde kommet pr. jernbanelokomotiv, der ligesom lagertankene M holdes ophedet, så materialet er så letflydende, at det kan pumpes frem til blanderiet. Varmen hertil kommer fra kedelanlægget i bygning N. Denne kan være fritliggende (på grund af brandfaren, specielt hvis der benyttes hed olie som varmeoverførende medie), men kan også være bygget sammen med et reparationsværksted Q; anlæggets brændselsolietank er markeret med O.

I tilslutning hertil kan personalerumsbygningen P være opført; jeg har endda set sauna indrettet til brug for "de sorte". Men jeg har unægteligt også set disse henvist til deres eget - noget malerisk (gud bevare os), men ofte pauvert udstyrede skur.

Det var dengang, at ordet VAND ikke fandtes i det lokale sprog; sidenhen har de fleste af denne slags virksomheder fået eget vandværk eller måske tilslutning til det kommunale forsyningsnet med WC, brusebad osv. til følge, så de nu står på linie med øvrige erhvervsvirksomheder.

Fra blanderiet går de færdi-

ge mix'er ad skråoppejs R op til udleveringssiloerne S, der ofte findes i forskellige størrelser med de største til de mest benyttede blandinger. Før i tiden var siloerne gerne kubiske med en omvendt pyramidestub nedenunder. På fig. 7 ses cylindriske siloer med keglestubbe under med udløbstudene i bekvem højde over lastbilerne.

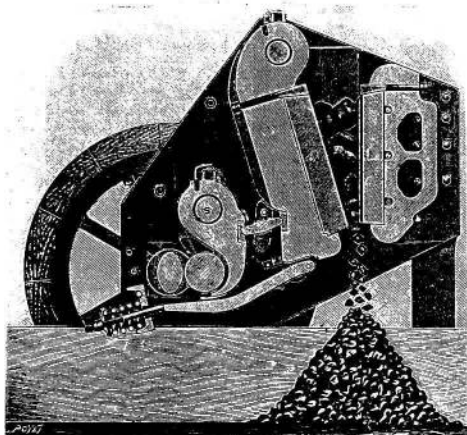
Før i tiden var skydespjældene i udløbstudene manuelt betjente fra lastbilladene, senere blev alt styret hydraulisk fra manøvrepult i blanderiet. Det siger sig selv, at siloerne er velisolerede - evt. endda holdt opvarmet med damp eller hed olie.

Rundt omkring på pladsen er placeret mindre garager for gummiged og traktor, men ikke for lastbilerne, idet disse i reglen ejedes af tilknyttede vognmænd. Endvidere fandtes tidligere mange mindre skure til materialer og hjælpegrej; men gennemført rationalisering har i tidens løb ændret meget på sådanne virksomheders totaludseende. Hånd i hånd hermed har miljømæssige foranstaltninger som det ses af efterfølgende billeder betydet indkapsling af støv-, røg- og støjgivende processer, således at virksomhederne fortsat ser moderne ud trods de mange mellemliggende år.

I model kan en sådan virksomhed nemt komme til at fylde 1 x 0,5 m eller mere, og det kan jo være for meget på et privat anlæg; men som så mange gange før kan også mindre gøre det, når dele af det udføres som baggrundkulisser. Her gør sig specielt støvfilter og blanderi velegnet; så kan roterovnen og skråoppejs træde frem foran til lige med jernbanespor, skærvedynger og kedelhus m.v., hvorved dybden kan begrænses til ca. 0,25 m, uden at ideen går fløjten.

Et specielt "pift" gør sig gældende ved denne type virksomhed i forhold til mange andre: Den kan "levendegøres" bl. a. derved, at roterovnen kan bringes til at rotere (10-15 o/m), skråoppejsvognen kan køre op og ned (da den er overdækket, kan man ikke se, om den bliver tømmt!) og svingkranen kan dreje rundt, sigtetromlen kan snurre, ja, kun fantasien sætter grænserne.

Fig. 8. Virksomheden set fra den nærliggende bivej; kontorbygningen anes th. bag elmasten.



En »Stentygger«.

Fig. 9. For det tilfælde, at nogen ikke skulle vide, hvad en kæbeknuser er - eller tror, at det er noget helt andet - har jeg medtaget fig. 15 fra Opfindelsernes bog I, side 24, hvoraf fremgår af den også kaldes en stentygger.

Fig. 10. En keglebryder anvendes undertiden til sønderdeling af skærver til perlestøbe småsten. Kneblen 2 drives rundt i excentrisk bevægelse af drivhjulet 4, hvorved skærverne knuses mellem kneblen og den timeglasformede cylinder 1. Kneblen er ophængt i kuglen 3, og skærverne falder ned gennem tragten 5 og kommer ud gennem tragten 6.

guldbæk

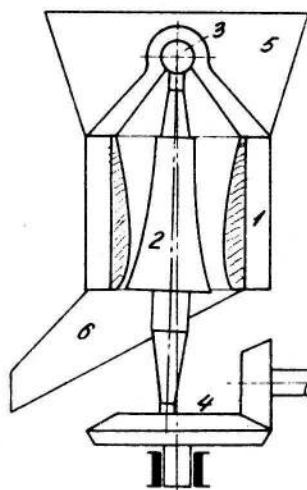


Fig 10

medlemmer et enestående stykke frivilligt arbejde, der på længere sigt skal muliggøre oprettelsen og vedligeholdelsen af en velfungerende veteranjernbane. Med støtte fra tipsmidlerne og kommunale myndigheder krydser klubmedlemmerne nu skiftespor for, at de endelige tilladelser og den fornødne støtte vil blive givet. Hvis alt går efter planen, kan byerne langs banen om 1-2 år være blevet tilført en ny givtig og tiltrængt turistattraktion, der kan kombineres med andre seværdigheder undervejs.

Men allerede i denne sommer har den gamle jernbane været rammen om en stor succes: **Banecykling!** Det gamle rullende transportmiddel kan på en let og fleksibel måde bringe turisterne en oplevelse af et landskab, som man ellers kun fanger flygtigt fra bilvinduene.

Cyklerne er tilgængelige for alle, der melder sig ind i veteranklubben VSVJ. Sognepræst Egon Weber Paulsen, Nr. Vium, der er sekretær i klubben, fortæller, at man nu lader fremstille et helt nyt sæt trehjulede banecykler på Teknisk Skole, så mange flere kan prøve en tur ud af skinnesporene. Fra 1. juni 1993 er det meningen, at man vil sætte udlejningen af cykler i system.

På en varm eftersommerdag forlægger vi familieudflugten til en "cykeltur" med udgangspunkt i Herborg gamle station, hvor en del af cyklerne er opstaldet. Når disse køretøjer først er sat på skinner, ruller de villigt ud ad de solide spor, der hører til nogle af landets mest holdbare. Vores mål i dag er at nå frem til det andet cykeldepot langs ruten - Rækker Mølle Planteskole.

KLUBNYT

PÅ SPORET AF ET STYKKE VESTJYLLAND

Når solen skinner fra en skyfri augusthimmel, bliver der ganske lunt på de lyngklædte skrånter langs den gamle Skjern-Videbæk Jernbane.

I foråret legede ræveungerne uden for gravkomplekset midt på skråningen.

Nu lyser rønnebærrerne om kap med hinanden, mens gederammens frøfnok flyver gennem luften ...

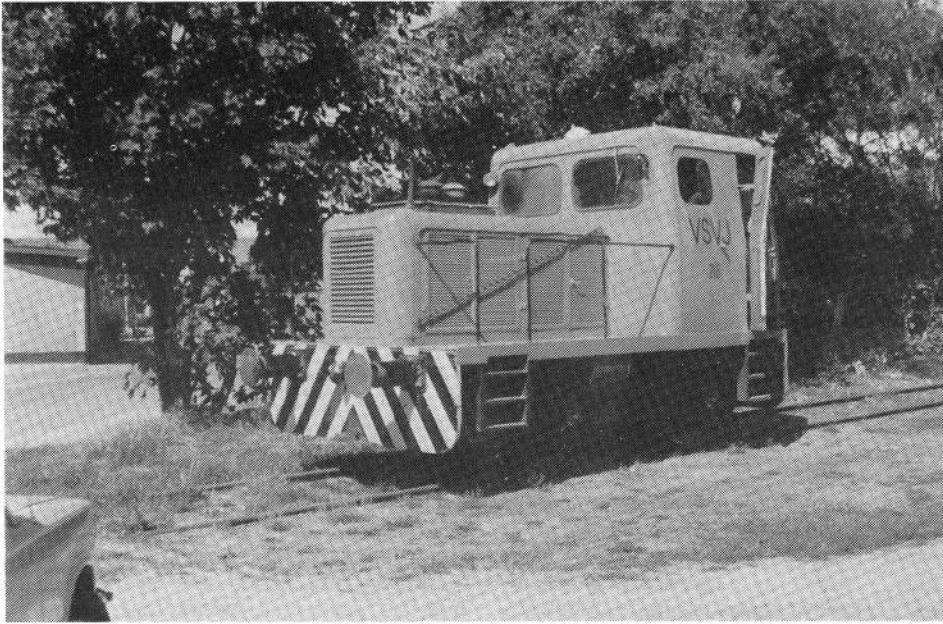
En gang var Danmark gennemvævet af et omfattende jernbaneland, der forbandt næsten alle landsdele. Selv den mindste station eller det mest beskedne trinbræt fungerede som "lillestedets" livline til omverdenen. Men udbygningen af de danske landeveje betød ofte døden for

de små baner. Mange steder er de blevet sløjfet eller omdannet til naturskønne cykelstier. Enkelte udfylder fortsat deres oprindelige mission som sporveje for fløjtende damplokomotiver og knirkende veteran tog i turistsæsonen.

Nu er en gruppe togentusiaster ved at bane vej for en vestjydsk veteranrute på Herborg-Kongsholm banestrækningen, der ikke har været benyttet til persontransport siden 1955.

VSVJ (Videbæk Skjern Veteran Jernbane) står allerede malet på siden af det køreklare 23 tons modificerede diesel-rangerlokomotiv, som er den hurtigt ekspanderende jernbaneklubs første erhvervelse.

Jakob Bechsgaard, Videbæk, der hører til blandt projektets drivende kræfter, har nu fået liv i den gamle maskine, men må foreløbig holde sig til en få meter lang tur på stationsarealet, indtil overkørsler og sidespor er blevet bragt i orden. I det hele taget gør klubbens



Banen fører gennem et landskab med marker og lidt skov så langt øjet rækker. Nu er høstmaskinerne i gang alle vegne, og enkelte steder har landmændene begyndt efterårssåningen.

Men i et få meter bredt bælte på begge sider af banelegemet fører naturen "det store ord". Det fungerer som en korridor - et fristed for mange vilde vækster og dyr. Netop i denne eftersommer lyser rønnebærrene rødt. Torskemunden repræsenterer den gule del af farvespektret, og den lilla nuance tegner lyngen sig for. Hyldebærrenes klaser er tunge af modenhed, og de vilde æbler hænger med deres indbydende rødgrønne ansigter.

En banecykel er ikke støjfri, men så tit vi har lyst, standser vi op og lytter i stilhed til vindens susen i de bornholmske røn eller lader de fritvoksende bævreasp's dirrende blade give os et venligt klap på kinden.

Vi iagttager sangfuglene, der opholder sig i de tætte buske inden trækket sydpå. Stenpikkerne, som elsker de små markstønsbunker, flytter sig konstant et par trælængder foran os, og en musvåge sejler på stive vinger hen over det varme skinneparti.

En gang imellem kan jeg sidde og falde i staver over et udgået træs krogede grene, der har fået lov til at stå på baneskråningen.

De flittige bier indfinder sig, når frokosten indtages i det grønne - siddende på ladet af de gule trehjulere. Det primitive element understreger oplevelsen og hører med til en rigtig skovtur.

Nysgerrige kreaturer kommer hen til hegnet for at se gæsterne an, indtil de bliver drevet hjem over banen til aftenmalkningen. Det er iøvrigt bemærkelsesværdigt i hvor høj grad landmændene langs ruten har respekteret banens forløb og givet cyklisterne frie passagemuligheder.



Foruden sanseindtrykkene oplever man følelsen af at være alene i et lille hjørne af paradiset - langt væk fra trafiklarm og civilisationens mange støjkilder. Tempoet bestemmer man selv - og tilmed gives chancen for at møde venlige mennesker, der har deres daglige gang langs banen eller blot - som en selv - er ude for at opleve landskabet i al sin mangfoldighed.

Desuden er der mange gode chancer for at fastholde sine oplevelser på foto og video, mens man cykler. Banecyklisterne er nemlig meget villige til selv at køre - og der er ingen risiko for at køre af sporet, selvom man slipper cykelstyret!!

En eftermiddag mellem grashopper, guldsmede og sangfugle langs veteranjernbanen - alt sammen set og sanset fra sadelen på en god gammel stålhest med udsigt til alle sider - har sikkert også fået træthed og solbrændthed til at indfinde sig. Men betaler man ikke gerne nogle ømme muskler for at kombinere motion, frisk luft og naturoplevelser i en cykeltur?

Fremtiden

Den turistmæssige værdi af VSVJ behøver ikke at indskrænke sig til selve banestrækningen. Jernbanens nærmiljø passer fint ind i den forhåndenværende ide om "Drivvejen" som et led i Økomuseets aktiviteter. Skjern ligger som kommende endestation for VSVJ, og byens museumstilbud kan naturligvis også benyttes af skinnecyklisterne.

Bundsbæk Mølle vil fra Rækker Mølle være et overkommeligt udflugtsmål - specielt hvis udlejningen af skinnecykler kan kombineres med almindelige cykler til ture i oplandet. På den måde kan det også blive muligt at nå nogle af omegnens smukke kirker i fx Sædding og Bølling. Endnu et skud på Skjern Kommunes blomstrende museumstamme kunne desuden blive et jernbanemuseum på en station langs banestrækningen med genstande, som har tilknytning til den gamle jernbanedrift og nærmiljøet.

Forhåbentlig vil VSVJ fortsat være en klub med fut i, hvor folk med både teknisk, turist- og naturinteresse kan mødes og arbejde på fælles mål.

Thorbjørn B. Sund,
Lem station.

Medlemsskab af VSVJ koster 150,- kr. årligt. Nærmere oplysninger fås hos formanden, Carsten Hansen, Videbæk, tlf. 97 17 30 70 eller sekretæren, Egon Weber Paulsen, Videbæk, tlf. 97 17 80 27.

LÆSERNE BYGGER

EN NYBEGYNDERS BEKENDELSER

af Steen Lystmose, Vojens.
Fotos: SKP-FOT

Tillad mig, som nybegynder indenfor byggebranchen, at give mit besyv med med hensyn til mine modeller.

Ikke fordi mine modeller kan bruges som forbillede for andre modelbyggere. Dertil er mine ikke pæne nok, men for at vise eventuelle andre nybegyndere, at det er faktisk ikke så svært, som det umiddelbart ser ud til. Du skal bare væbne dig med tålmodighed.

Lidt forhistorie

For ca. 20 år siden besluttede jeg mig til at skifte fra Märklin H0 til størrelse N, thi:

RIGTIGE MÆND
KØRER STØRRELSE N,

men jeg nåede ikke ret langt førend jeg skulle flytte, og modelbanen blev pakket ned og gemt væk.

Modelbanen har derfor ligget stille i nogle år.

- 19 år, for at være helt nøjagtig, og jeg er nu startet på en frisk igen. Ja, faktisk helt fra bunden, for i den mellemliggende tid er jeg flyttet en del gange (på grund af mit arbejde), og en hel del af materiellet har taget skade af flytningerne, så de brugbare ting kunne tælles på én hånd.

Det var rent faktisk min samleverske, Lissi, der gjorde det muligt at komme i gang igen. Måske fordi hun også selv er interesseret. - Ikke i modeljernbane som helhed, men i landskabsopbygning.

Nå, men for at få et "brush up" på alt det nye, der er kommet på markedet i de sidste år, anskaffede jeg de fleste kataloger over størrelse N, samt afleverede en bestillingsseddel så lang som et ondt år til biblioteket. "Kun" 130 bøger/tidskrifter.

Deriblandt var også SIGNALPOSTEN, dog ikke årgang 1988, da den åbenbart var i "fast udlån". Man har i hvert fald ikke kunnet finde den.

Der er flere gode byggevejledninger i SIGNALPOSTEN, både om rullende materiel og om huse. Dog fortrinsvis i de store størrelser. Jeg blev derfor enig med mig selv om, at selvfølgelig kan man da også bygge i

størrelse N. Det skulle blive det samme, bare i en anden målestok.

Nu er jeg lidt klogere, men man skal som sagt også lære, så længe man lever.

Jeg skal her fortælle om min måde at bygge på:

2-akslet containervogn

Mit første forsøg var en ødelagt vogn fra Roco. Hvad vognen har været født som ved jeg ikke, for jeg havde kun undervognen tilbage, men det var jo også denne del, jeg skulle bruge.

Jeg skar et stykke plastcard med bræddeprofil til, så det

dækkede vognbunden, og satte 2 stykker plast på i hver ende. Derpå tog jeg en lastvogn med container (fra Micromashines), afmonterede containeren, som jeg satte på min vognbund.

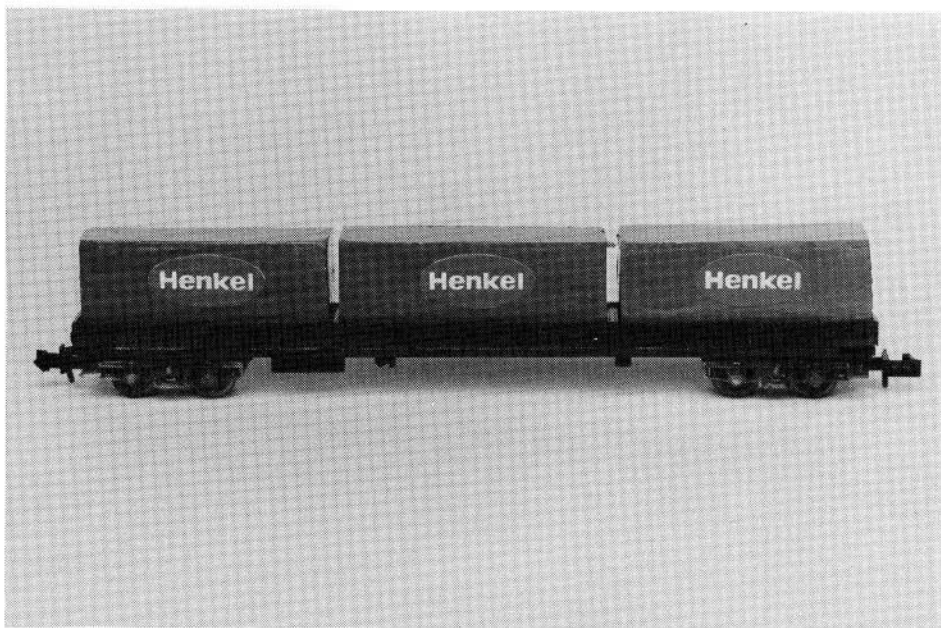
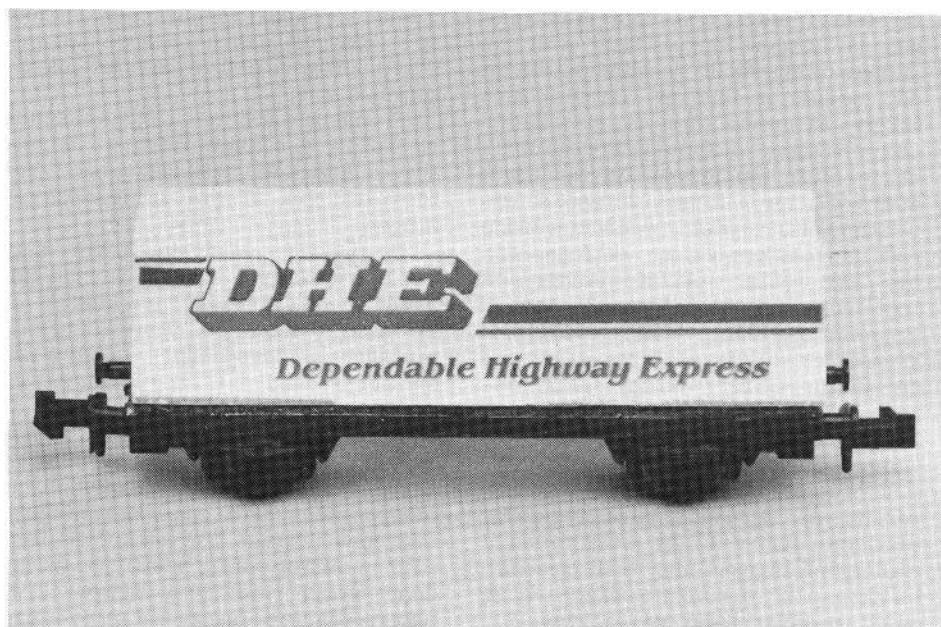
De to plaststykker holder containeren på plads, da de er slebet til, så de lige nøjagtigt passer til bunden af containeren. Containeren er ikke limet fast, men er aftagelig.

4-akslet containervogn

Det gik jo nemt med den første vogn, så jeg gik i gang med den næste. Denne gang var det en 4-akslet personvogn fra Minitrix, der havde fået knust hele den ene side samt taget.

Jeg afmonterede overdelen, gemte gummivulsterne til eventuelt senere brug, og smed resten af overdelen i skraldespanden.

Nu havde jeg kun undervognen



tilbage, men her var det ikke så let som med den første vogn. For det første var bogiernes fastgørelse ikke i plan med vognbunden, og for det andet var der langs hele siden en temmelig (2 mm) høj kant.

Jeg sleb kanterne så langt ned, jeg kunne, uden at komme under oversiden af møtrikkerne til bogierne. Derefter skar jeg et stykke plastcard med bræddeprofil til, så det lige akkurat flugtede med kanternes inder-side.

Da først jeg havde limet det fast, kunne jeg godt se, at det ikke så så pænt ud.

Det havde været bedre, om jeg havde ladet plastcard'et hvile på oversiden af kanterne, og så lade det gå ud til ydersiden af kanterne, men det er sådan noget, man lærer efterhånden.

Jeg tog derefter igen plastcard'et og skar nogle 2 mm brede strimler, som jeg limede på siden af vognen. Nu så den da lidt mere tilforladelig ud, men stadig ikke godt nok. Den sorte kant mellem ladbund og sidefæl irriterede mig. Den trådte for tydeligt frem, også efter at vognen var blevet malet brun.

Der var ikke andet at gøre, end at finde på et eller andet, som vognen kunne lastes med.

Det gik jo fint med den første containervogn, så hvorfor ikke lade den anden også køre med containere?

Ergo tog jeg et plastcard (1 mm tyk) og byggede mig tre containere. De er ikke i målestok, da de primært skulle dække for min fejltagelse. Den ene er da også 2 mm længere end de to andre.

Den ene container har jeg i øvrigt døbt Lissi (efter min

samleverske): Den gik fuldstændig op i limningen!

Containerne har fået en klat lim, men de kan i påkommende tilfælde tages af igen, hvis jeg en dag skulle få lyst til at lave vognen om igen.

Containerne er herefter malet mørkegrå med reklameskilte fra et Herpa-byggesæt.

2-akslet personvogn

Hvad skulle jeg nu finde på? Jeg havde ikke flere ødelagte vogne, jeg kunne bruge, så jeg klagede min nød til Bjørn Schultz fra PÅ SPORET.

Han havde lige det helt rigtige, nemlig nogle undervogne fra Ibertren, som man så selv kunne bygge overdel til.

Jeg købte to undervogne, og i et af de gamle numre af SIGNAL-POSTEN fandt jeg en vogn, jeg ville prøve at efterligne. Hvilken tegning jeg har benyttet kan være lige meget. Den kan såmænd ikke genkendes alligevel.

Jeg startede med vognsiderne, idet jeg på bagsiden tegnede de steder op, hvor der skulle skæres ud til vinduer. Jeg fandt dog ret hurtigt ud af, at det var lettere at tegne vinduerne op på forsiden, altså direkte på bræddeprofilen. Det giver et pænere snit, da man kan følge mellemrummet mellem brædderne.

Gavlene skar jeg også ud, men gjorde dog disse 2 mm højere, af hensyn til tagets facon. Jeg brugte en 10-krone som skabelon til tagets runding, men da først taget var sat fast, kunne jeg godt se, at det nærmest var blevet til at tøndetag. Det ser ikke særlig pænt ud, så en dag vil jeg lave det om.

De fire sider limede jeg så på vognbunden, hvorefter de blev malet brune.

Og nu kom problemet: **Taget.**

Jeg prøvede først at varme et stykke plastcard op under den varme hane, og så bøje det over et stykke rundjern (i dette tilfælde et hylster til en penlight), men vandet var ikke varmt nok.

Jeg var ikke helt sikker på, om plastcard'et kunne tåle kogende vand, men som Lissi sagde: Der er kun en måde at finde ud af det på. Nemlig ved at prøve.

Altså satte jeg igen de to stykker plastic på hylsteret ved hjælp af elastikker, og ned til kartoflerne i et par minutter. Den skarpsindige læser har nok allerede fattet, at det var lige før spisetid ...

Det gik udmærket. Taget bøjede lige nøjagtig efter hensigten. Der var kun et aber dæbt: Elastikkerne lavede aftryk i taget.

Det var ikke andet at gøre, end at prøve igen, så jeg "satte lige vand over til en togvogn", denne gang med et ekstra stykke plastic mellem taget og elastikkerne. Det gik da også som forventet: Helt OK.

Tagene blev malet grå, og mens de tørrede, monterede jeg vinduer og døre i vognene. Vinduerne var glasklar celluloid fra noget brugt emballage, og dørene skar jeg ud i plastcard som blev limet på bagsiden af gavlen.

Endeperronnens gelænder voldte mig en del problemer. Jeg prøvede først med et stykke af et havehegn fra Herpa, men det var for spinkelt. Første gang, vognene væltede, ville gelænderet brække af.

Jeg valgte derfor den mest simple løsning: Et stykke plast, 4 x 14 x 1 mm, som jeg limede på vognbunden.

Men vognene så stadig så "nøgne" ud, og da jeg havde kigget på dem et stykke tid, fandt jeg ud af, hvad der manglede: Selskabets navn på siden. Da jeg ikke havde bygget nogen bestemt vogn (sådan da!) kunne jeg ikke så godt anvende et navn fra virkeligheden, så jeg klippede bogstaverne S, M og J ud fra nogle ugeblade, limede dem på et stykke tyndt plastcard, og monterede dette midt på vognsiden.

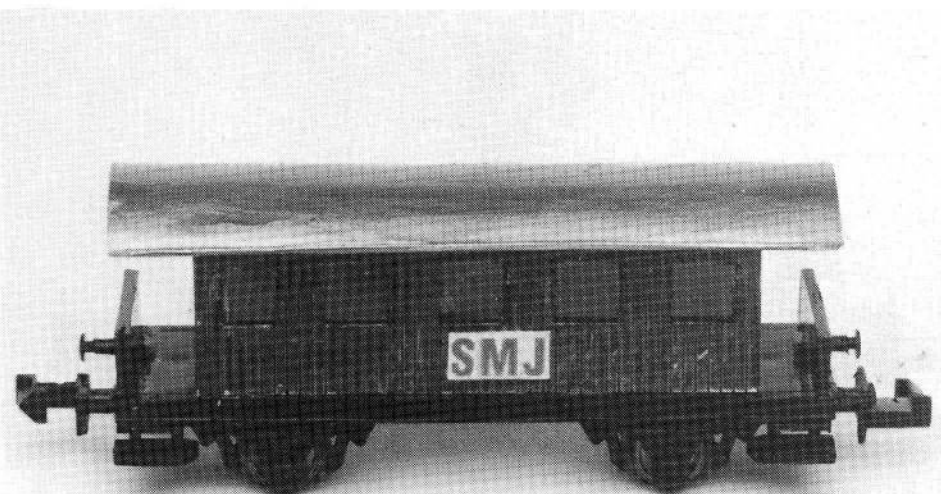
Hvis læseren undrer sig over, hvad SMJ står for, kan jeg fortælle, at det slet og ret står for:

Steens Model Jernbane.

2-akslet lukket godsvogn

Nu var jeg ved at få blod på tanden, for sjovt var det jo.

Jeg havde dog fået, om ikke et forbud, så dog en lille på-



mindelse fra Lissi om, at min "futtogskonto" var overtrukket i betragtelig grad, så foreløbig kunne jeg ikke købe flere undervogne.

Hvad gør man så? Jo, man går sin vognpark igennem, og finder de vogne, der alligevel ikke ville blive brugt på grund af udseendet.

Jeg fandt da også to åbne godsvogne fra et Minitrix begynder sæt, og da de var henholdsvis grøn og rød, lignede de hverken fugl eller fisk. Jeg kunne selvfølgelig bare have malet dem, men det ville være for nemt.

Jeg tog overdelen (ladet) af, og gemte dem til eventuelt senere brug. Nu havde jeg igen to undervogne, jeg kunne bygge på. Denne gang ville jeg prøve med lukkede godsvogne.

De 2 gange 2 vognsider blev skåret ud i plastcard med brædeprofil, og de 4 gavle (ligeledes i brædeprofil) blev også skåret ud, men for at taget ikke skulle runde lige så meget som på personvognene, brugte jeg min vinkelmåler som skabelon. Den havde faktisk lige den rette runding.

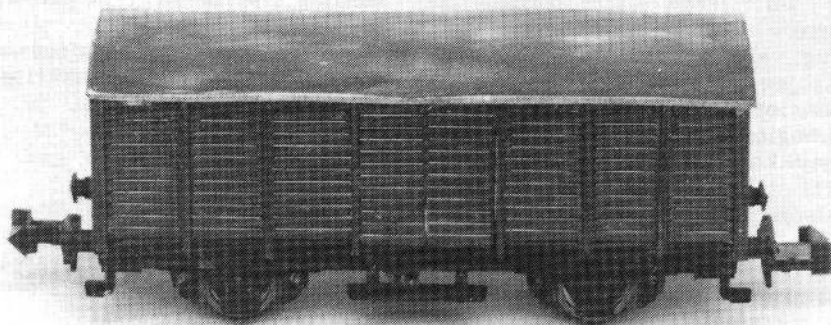
Skydedørene opgav jeg på forhånd at få til at virke, så jeg skar dem bare ud i plastcard, og lime dem uden på vognsiden.

Derefter tog jeg en plaststrip på 0,5 x 0,5 mm, som jeg skar i længder, der var 1 mm længere end vognsiden var høj, og lime dem på vognsiden. I hjørnerne satte jeg dog strips på 1 x 1 mm.

Nu var jeg efterhånden nået langt nok til, at jeg igen kunne "sætte vand over til en togvogn", og denne gang satte jeg plasticstykkerne fast på en ølflaske. For ikke at flasken skulle springe ved kontakten med det kogende vand, fyldte jeg flasken halvt op med vand, og lod hele baduljen varme op samtidig.

Det første forsøg gik ikke så godt, for det viste sig, at vandet i flasken ikke var varmet op, så taget, der jo sad nærmest flasken, ikke var blevet varmt nok. Kun det yderste lag plastic (beskyttelsen mellem tag og elastikker) var blevet varmt nok, så der var ikke andet at gøre end at prøve igen.

Anden gang gik det bedre, omend en ølflaske runder lidt mere end en vinkelmåler, så taget buede lidt mere end gavlene. Det kunne dog let rettes, blot ved at lægge taget på bordet, og så trykke det fladt. Når man så løfter fingeren igen, vil taget godt nok "krølle" sig sammen, men ikke nær så meget.



Man bliver kort og godt ved, indtil den rette runding er der.

Nu skulle det så blot males, vognkassen mørkebrun og taget gråt.

Det sidste var så at fastgøre vognkassen til undervognen. Jeg havde med vilje ikke villet lime siderne direkte på undervognen, for i tilfælde af, at jeg på et tidspunkt skulle skifte koblingerne ud, ville jeg få et problem.

Jeg skar en plastplade ud, der havde samme størrelse som indersiden af vognkassen, og lime 3 små firkanter af plast oven på hinanden midt på pladen. Vognsiderne blev derefter limet sammen med pladen, så pladen virkede som bund i vognkassen. Derefter borede jeg et hul (2 mm) gennem bunden og de 3 firkanter, og vognkassen kunne nu skrues på undervognen ved hjælp af en skrue (som jeg

fik fra en kasseret afbryderkontakt).

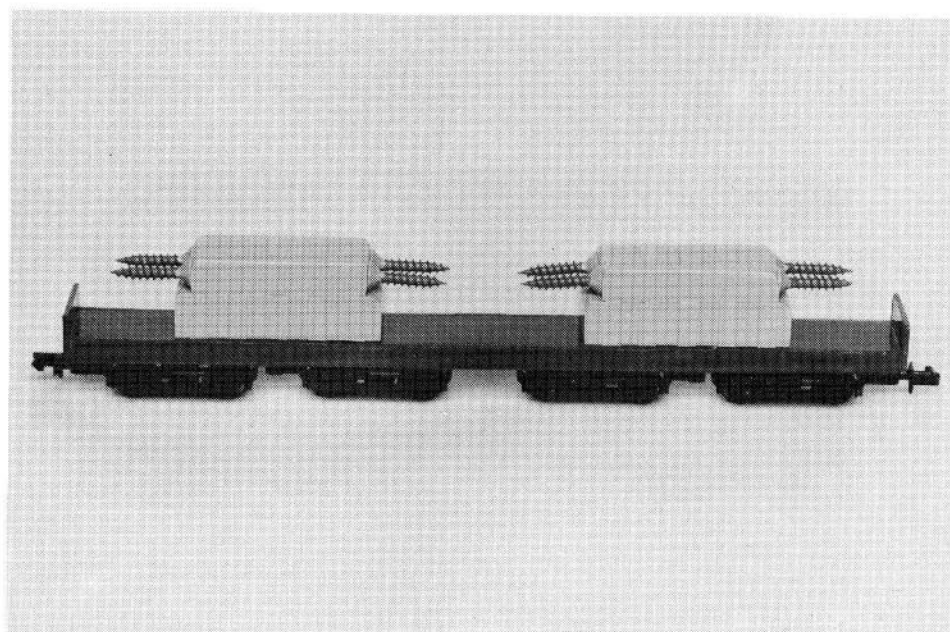
Så var der kun tilbage at lime taget fast, og det voldte ingen nævneværdige problemer.

8-akslet sværvægts godsvogn

For at prøve noget helt nyt, prøvede jeg at lave en 8-akslet sværvægts-godsvogn. Hvornår og hvorfor jeg fik ideen til en vogn med dobbelte bogier, husker jeg ikke. Jeg har aldrig set sådan en, men jeg har i lang tid tænkt på, at en vogn med dobbelte bogier må kunne lade sig gøre.

En påstand, der senere viste sig at være rigtig.

Jeg købte 4 bogier af Bjørn, og satte dem parvis sammen med et stykke plastic. De er samlet med skruer, jeg har afmonteret fra kasseret legetøj m.v., da vognen skulle kunne skilles ad



igen, hvis ikke det kunne lade sig gøre at få vognen til at køre med de 8 aksler. For at få møtrikkerne til at blive på plads, så de ikke skruer sig selv ud på grund af bogiernes sideværts bevægelser, dappede jeg skruer og møtrikker med ganske almindelig neglelak.

For at tilgodese udsvinget under kørsel i kurver, er mellemstykket skåret af, så der er plads til, at hele bogiesystemet kan svinge nogle grader. Midt i mellemstykket er der igen boret hul, og et længere stykke plastic, der senere blev til bunden af vognkassen, er derefter sat som forbindelsesstykke mellem de to bogiesystemer. Her var det dog nødvendigt at bruge undersønkede skruer med møtrikkerne ovenpå bunden af vognkassen, da bogiernes koblingsholderne ellers ville skrabe mod. Man kunne selvfølgelig bare have skåret holderne til koblingerne af, men som før sagt, så skulle bogierne kunne bruges igen, hvis vognen viste sig ikke at stå til forventningerne.

Vognsider og -gavle er blot rektangulære stykker plastic, der er limet på. Pufferne blev jeg nødt til at undvære, da de, hvis de blev sat på vognkassen, ville sidde for højt, og sat direkte på bogierne ville de sidde for lavt og for langt tilbage. Uanset hvilken måde, jeg monterede dem på, ville det ikke blive pænt. Så hellere undvære.

Lasten er 2 "hjemmestrikkede" transformere. Jeg har limet de 4 nederste sider sammen af plaststykker, 2 på 5 x 40 mm, og 2 på 5 x 13 mm. Derefter er der lagt et låg på, og overbygningen er lavet på samme måde, dog i størrelsen 4 x 35 mm og 4 x 13 mm, og til sidst slebet i

den ønskede facon. Derefter er der limet plaststrips på 0,25 x 2 mm på siderne for at få den "bølgede" facon. Isolatorerne er ganske almindelige skruer, der er limet fast.

Transformerne er ikke limet fast på vognen, men sidder i spænd på samme måde som containeren på den 2-akslede containervogn.

Til sidst er vognen malet. Bogierne beholdt den sorte farve, vognkassen er mørkegrå og transformerne er lysegrå (isolatorerne dog lysebrune).

Jeg var spændt på prøvekørslen. Kunne den i det hele taget køre i kurverne, eller ville den blive afsporet hver gang?

Det gik over al forventning. Selv på en bane, der udelukkende bestod af radius 1 (R = 195 mm) og 6 sammenhængende sporskifter, så toget kørte i zigzag, kørte vognen bare "som i olie". Da jeg prøvede med fuld fart på, var det lokomotivet, der blev afsporet 2 af 5 gange. Men det var altså også med en hastighed, der omregnet svarer til 350 km/t! Vognen blev stående på sporet.

Af optiske grunde skal vognen dog ikke køre på radius mindre end ca. 40 cm, svarende til ca. 75 cm i H0.

På et tidspunkt, når jeg skal bruge bogierne til bygning af andre vogne, vil sværvægtsvognen blive demonteret. Den har jo intet med virkeligheden at gøre, den er blot anderledes, men til gengæld fik jeg da styret min nysgerrighed.

Nøjagtig gengivelse

Mine modeller ligner overhovedet ikke noget fra virkelig-

heden, og det kan da også godt være, at der rundt om i landet sidder nogle erfarne modelbyggere, der har fået hikke af grin over mine ubehjælpsomme vogne.

Lad dem bare grine.

Til gengæld har jeg haft det pragtfuldt, mens jeg byggede vognene, og det var det, der var hovedsagen.

Bygning af huse m.v.

Nu er det ikke kun rullende materiel, jeg vil "komponere" selv, men også huse m.v.

Lissi har i en bog set sit livs drømmehus (bondehus med stråtag), og det vil hun gerne bygge i model. Jeg har vist hende en artikel, hvori det nævnes, at et stråtag ikke vil blive pænt, men nærmest vil ligne et "væltet hølæs".

"Selvfølgelig kan det lade sig gøre", sagde Lissi. "Det er blot et spørgsmål om at bruge de rigtige materialer".

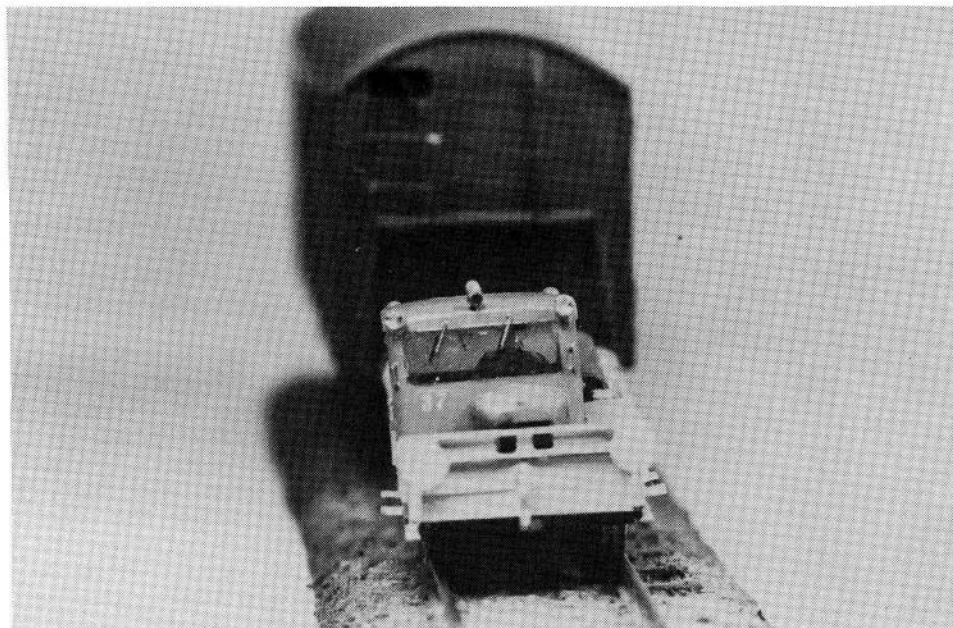
Vi er nu i gang med, hver for sig, at finde den rigtige måde at lave stråtag på.

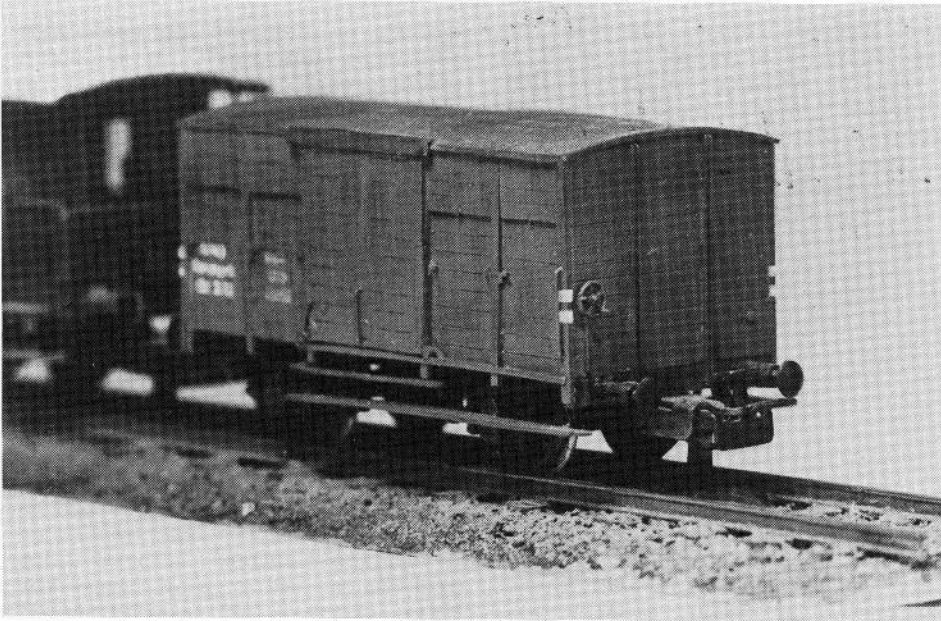
Resultatet kommer i en senere artikel.

SIGNALPOSTEN INSPIRERER

Sæt dig ned en dag og kik igennem bunken af gamle numre fra SIGNALPOSTEN. Det er hyggeligt, og det inspirerer til fornyet indsats på modelbyggefronten. I en tid, hvor alt ved jernbanerne bliver mere og mere strømlinjeformet og effektivt, så er det godt at møde den gamle gode jernbaneatmosfære, som mange af bladets fotografier bærer vidne om. Du kan faktisk blive så fascineret af et motiv, at det formelig kribler i fingrene for at komme igang med en modelmæssig gengivelse. Lad os bare tage nogle eksempler på resultatet af at lade sig inspirere af SIGNALPOSTEN.

Mit første eksempel er hentet fra 12. årgang, nummer 2. I det blad kan man læse om redaktionskomiteens udflugt på godsbanen til Løgstør. Dette var en tur med glæder og lidt forviklinger i ordets egentlige betydning. Læs om hvordan det var at køre på en strækning, hvor landmænd havde trukket sine elektriske tråde på tværs af køreretningen. Specielt ilde når man sad på ladet af en trolje! På mit billede er selskabet på vej hjem fra Løgstør. Troljen er retvendt og trukket tungt afsted med en Gs-vogn. Redaktionen må





være trukket ind i godsvognen på grund af regnen, eller er de alle ude for at skaffe benzin?

Troljen er loddet sammen af messingprofiler for undervognens vedkommende, og ellers er der anvendt plastic til overbygningen. Den fremstår i sine fine røde, gule og grå farver, som disse små troljer havde i 1960'erne. Troljen er bygget over en Bachmann skinnebil, som har fået forbedret strømoftagelsen gennem nye hjul på bageste aksel og tynde fjederbronze-strimler. Vognen, som den akkurat klarer at trække, er en ombygget Lima G-vogn, som har fået bremseplatform og ændrede ventilationslemme. Et hyggeligt lille tog, kan man sige.

Den anden illustration har sit ophav i en af Alkjærs interessante og rigt illustrerede artikler om dansk motormateriel. (SP 16. årgang, nummer 1). Langelandsbanen byggede nogle Qa-

vogne i 1931, som skulle fungere som motorbivogne. Først efter deres motorvogne og senere som påhængsvogne til skinnebusserne. Fra en rejse over Langeland husker jeg at have en sådan vogn rumlende efter skinnebussen til Spodsbjerg. Valget faldt derfor på at bygge en sådan vogn, når man så den fine tegning og de medfølgende billeder. Jeg troede så blindt på Alkjærs tegning, at jeg faktisk fik udeladt overliggeren over lemmene. Se selv på tegningen og fotoet. Men det ses nu ikke når musikken spiller.

Vognen har en undervogn, som begyndte sit liv som en Airfix model af en engelsk kulvogn. Akselafstanden er den samme, og bremsetøjet ligner med små modifikationer. Resten af vognen er bygget op af plastplader i forskellige tykkelser. Byg en sådan vogn og hæng den efter din Triangelmotorvogn, og glød dig over et rigtig lille privatbanetog.



Det sidste eksempel finder vi i 21. årgang, nummer 3. Her beskrives VaGJ i tekst og billeder. Som soldat i Varde fik man anledning til flere ture med den bane, som syntes at være glemt af de nedlæggelseshungrige politikere. Men ak, også denne bane blev til sidst indhentet af skæbnen. Så nu har vi bare de hyggelige minder og de fine billeder fra banen at glæde os over. På Nordenskov station har Just Andersen indfanget et sjovt køretøj ved banen. Jeg fik aldrig selv set denne trolje, så mit farvevalg til modellen er det rene gætteværk. Men valget faldt nu på en grumset rødbrun farve. Modellen drives af en gammel Faller bilmotor påsat Bemmo hjul. Banemesteren har læst troljen med en del ting og sager. Dette er gjort for at give modellen lidt tyngde, så den kan trække afsted med en specialvogn til skinnetransport.

Motorvognen i baggrunden er ikke fra VaGJ, men en model af HOJ M2. Den er taget med her for at genskabe situationen fra Nordenskov. Et fint lille arbejdstog til sidesporet, ikke sandt?

Nu er det imidlertid din tur til at gå på jagt efter motiver i gamle numre af SP. Lad dig inspirere og udfordre til at bygge nogle modeller. Og så lige til sidst; glem ikke at vise dine resultater for bladets læsere. Det er også en inspiration at se, hvad andre har frembragt!

Peter Aasted Holm
(Geithus, Norge)

SLOW MOTION

En dag efter usædvanlig mange ophold undervejs og utallige frem- og tilbagerkninger på mellemstationerne, nåede toget omsider til købstaden. I kupeen rejste en lille energisk kone sig op, samlede sine pakkenelliker sammen og udbrød lettet:

-Gud ske lov, no æ' de' værst' øverstået!

-Na, De skal måske ikke længere, bemærkede en venlig medrejsende.

-Jow da, a ska' te' Nebraska!

Også i denne historie er temaet fastholdt. For ikke at træde nogen for nær, er bynavnet udeladt. Forpustet mand ved billetlugen: -Hvis jeg løber som bare Pokker, kan jeg så nå toget til ...? Manden bag lugen: -Hvis De løber som bare Pokker, kan De komme til ... før toget.

SIC TRANCIT

Den latinske overskrift - der i sin fulde ordlyd er således:

Sic transit gloria mundis

betyder - oversat til dansk:

Således forgår denne verdens herlighed!!

Efter denne kryptiske overskrift følger så historien, der er ren nostalgi.

Fjernelsen af det sidste armsignal (semafor) på Sjælland.

Efter at armsignalerne på banen Roskilde-Køge-Næstved, samt i Frederikssund, forsvandt for en del år siden, da nye sikringsanlæg blev taget ibrugtaget, og da armsignalerne på Lersøen blev erstattet af daglyssignaler da DANLINK startede, har der været stille.

Der **var** et enkelt tilbage på Sjælland.

I Hillerød.

Hvor?

Jo, indkørselssignalet for tog fra Kagerup. Altså for GDS' privatbanetog.

Nå, det!

Ja. På grund af indkørselshastigheden (40 km/t) var det såmænd udmærket, - meeen det var ved at falde sammen pga rust!

Det måtte altså erstattes med et daglyssignal.

Vod'den gør man så?

Ja, allerførst må man finde ud af, hvad signalet skal vise.

Armsignalet kunne kun vise "STOP" og "KØR". Med (som alle vel ved) "Armen vandret (rødt lys om natten)" og "Armen skråt opad (grønt lys om natten)".

Mere var det ikke nødvendigt at det nye daglyssignal skulle vise (på grund af den lave indkørselshastighed), men der måtte nu 3 lanterner til, idet signalreglementet (SR) nu foreskriver: "STOP" = gult lys over rødt lys, - og "KØR MED LAV HASTIGHED" = gult lys over grønt lys.

Det gamle signal stod - på sin høje mast - i en skarp kurve kun 171 meter foran indgangsspor skiftet. Samtidig var det suppleret med et fremskudt signal.

Et daglyssignal kan - af gode grunde - ikke sidde oppe i himlen. Der er normalt kun 3,8 meter fra skinneoverkant (SO) til midten af nederste lanterne.

Signalet måtte altså flyttes mod Kagerup, så det kunne ses i den foreskrevne synlighedsafstand på 400 m.

Der blev indkaldt til "**Signalkommission**". Det lyder fornemt, men der er ingen "kommissærer"

tilstede. Til gengæld er det ret vigtigt, at signalet bliver placeret, så det kan ses af de der **skal** kunne se det - lokoførerne.

I en signalkommission deltager følgende:

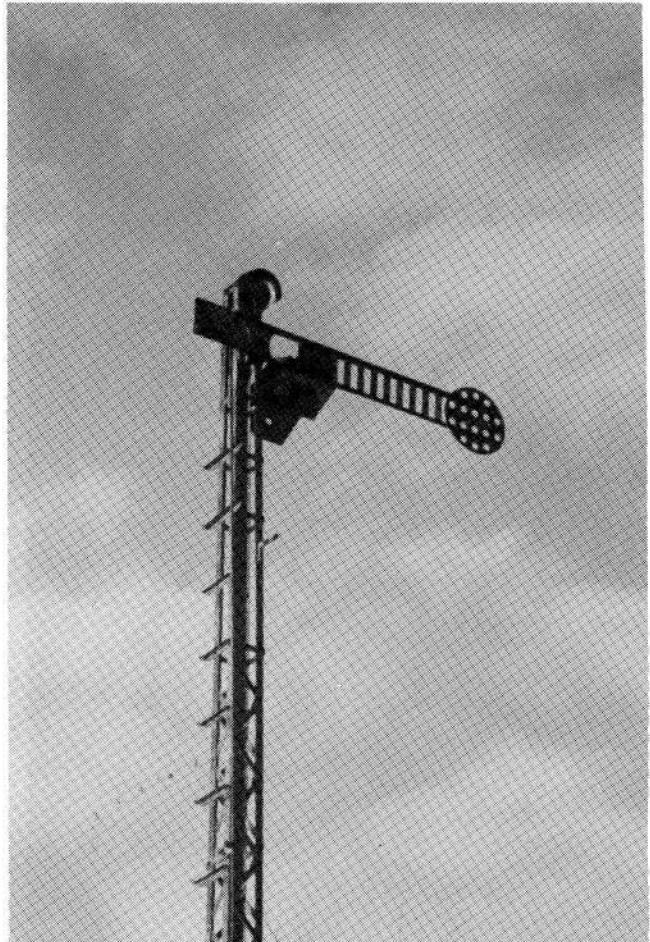
- En repræsentant for lokoførerne (i vort tilfælde både en fra GDS, og en fra DSB. Den sidste for at man kunne sikre sig, at signalet **ikke** kunne ses fra banen Hillerød-Snekkersten (Lille Nord)).
- En repræsentant for stationen. (I vort tilfælde også en fra GDS).
- En lokoinstruktør.
- En eller flere signalfolk (sikringsingeniøren, sikringsmesteren og projektlederen).

(Endvidere vil der ved DSB også blive indkaldt en fra banetjenesten).

Signalkommissionen blev afholdt den 19/9 1990.

Der blev opstillet et prøvesignal (fremstillet af en masonitplade på en trælægte) på det sted, hvor man på forhånd havde beregnet, at det ville stå bedst.

Alle deltagerne besteg et GDS-tog, og kørte af sted. Man fandt placeringen god. - Men kørte derefter en tur ud af "Lille Nord" (stadig i GDS-toget. "UPS". - Den gik ikke. Signalet måtte længere mod Kagerup, så det ikke kunne ses fra "Lille Nord".



Tilbage til GDS. - OK! Signalet kunne tydeligt ses 400 meter. Det betød, at det nye signal nu var blevet flyttet 350 meter længere ud end det gamle. Men de betød også, at man kunne spare det fremskudte signal.

Så kom det trælse arbejde med at grave kabler ned, grave jordfod til det nye signal ned, og montere relæer m.v. i centralapparatet inde i kommandoposten.

Endelig, den 22. november 1990, var man klar til ibrugtagning.

Kl. 7 samledes personalet til morgenkaffe, hvor man drøftede arbejdet (program var lavet).

Kl. 9 var alle på plads:

- 3 mand i kommandoposten.
- 5 mand "i marken".

Kl. 9.25 kørte det sidste tog ind fra Kagerup, med armsignalet på "KØR"!

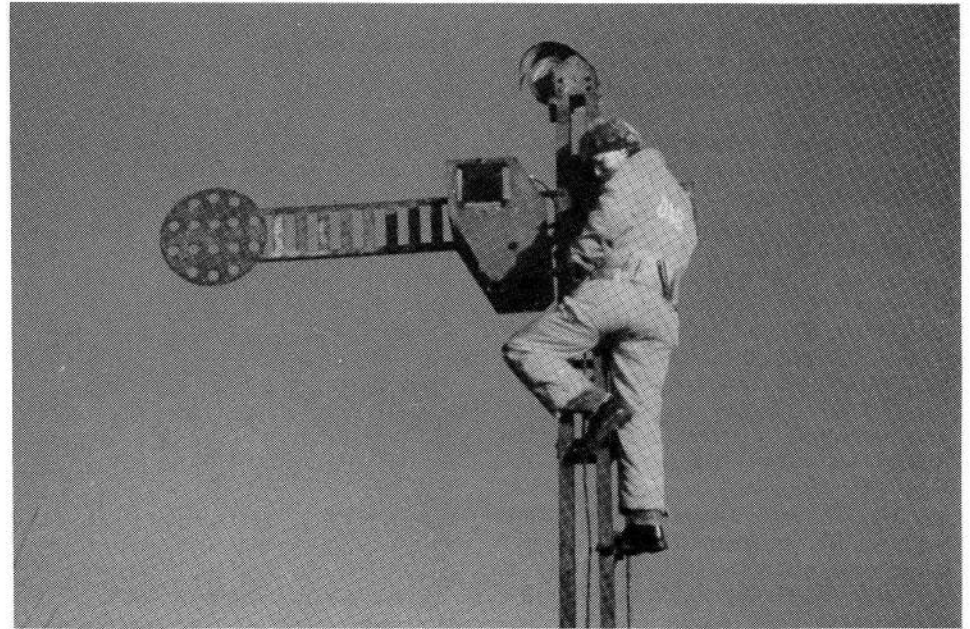
Og så gik det løs.

- Sikringerne til signalet blev fjernet.
- Signalvingen blev pillet ned.
- Det nye signal blev rejst.
- Ledninger i centralapparatet blev monteret.
- Signalet blev ibrugtaget.

Hov, hov. - Små slav' - så hurtigt gik det nu heller ikke!

OK - OK. Vi tar' det langsomt.

Når et armsignal skal aflyses, kræves der, at signalvingen skal



hænge lodret ned langs masten. Samt at der skal anbringes et hvidt kryds (ugyldighedskryds) på masten.

Hvem skulle op i masten? Einar iførte sig mastesele og kravlede op. Bjørn begyndte at skille signaldrevet ad. Armen lodret? - Det kunne den ikke komme på grund af lytteglasenes konstruktion! Altså måtte den helt af! (Rustne lort!). Einar bankede og regerede - og skulle samtidig passe på ikke at falde ned - eller få vingen i

hovedet.

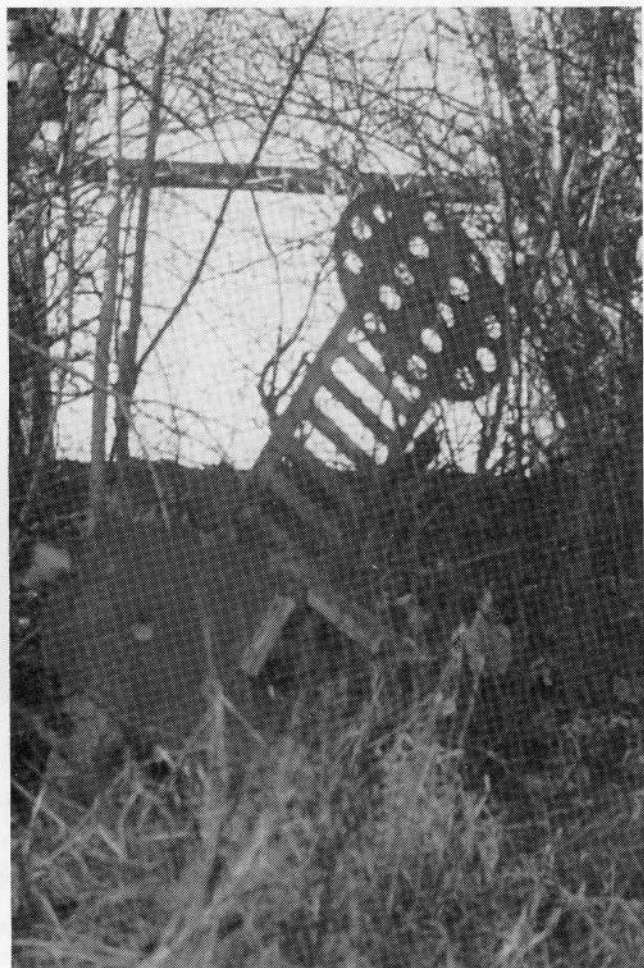
Endelig lykkedes det. Vingen faldt ned i buskene! Bjørn satte det hvide kryds på. - Og så gjaldt det det nye signal.

Hvor var troljen, der skulle rejse signalet? - Hovsa, den skulle først ind fra Kagerup. Endelig kom den, og signalet blev rejst.

Så skulle det gamle fremskudte signal ned (det skyggede for det nye indkørselssignal). - Ingen skærebrenner!!

Nå, så måtte troljens kran





skubbe signalet skråt ned i grøften, så det ikke skyggede mere. (Da masten var mindst 2 m nede i jorden, og forsynet med tværjern, kunne troljen ikke trække den op).

Så sagde alle farvel til troljen, og nu ventede man kun på folkene i kommandoposten.

Endelig var alle ledninger monteret. Det hele blev afprøvet (efter at nogle småfejl var blevet rettet). Der blev sat sikringer i, og lanterne blev indreguleret.

Kl. 15.10 blev så signalet tilyst!!

Det gamle signal? Ja, en jernbaneklub skal have stumperne, hvis de er i stand til at få det uskadt op!

Ja, sådan gik en begivenhedsrig dag. Vil man se armsignaler, må man nu tage til Jylland - eller til en veteranjernbane!



Ole Faurhøj

FRIPAS TIL MODELJERNBANER

Underkender vi betydningen af PR?

Jernbanefripas står vel for de fleste af os som noget meget specielt, noget forbeholdt højere repræsentanter fra øvrigheden eller jernbaner. Sådanne fripas var som regel tjenstlige i modsætning til det almindelige (abonnements)kort, hvor indehaveren betaler tariffmæssigt for en

given gyldighedsperiode og område.

Men i USA er det let at erhverve et jernbanefripas - ganske vist kun til modeljernbaner. Enhver modeljernbaneklub eller -ejer med respekt for sig selv fremstiller et fripas med banens navn, ofte trykt over et eller andet jernbanemotiv. Rent formelt indbydes modtageren til at "køre" på anlægget, ofte med en bemærkning om: - efter nærmere aftale; det er jo ikke en-

hver modelbane, der kører 24 timer i døgnet. I realiteten er fripasset en venskabelig hilsen fra en modelbane til en anden.

Kontakt mellem modeljernbaner etableres særligt gennem medlemsskab af National Model Railroad Association (NRMA), der omfatter en god snes tusinde medlemmer. Ved indmeldelse i foreningen indkodes interessefelt - herunder udveksling af fripas - i den årlige medlemsfortegnelse, et værk på ca. 250 sider,

LAURATAUK & BENDONNEIR

RAILROAD

4/69
DATE



546
NUMBER

"O GAUGE"

PASS J. & Kim Holm

GOOD ON ALL TRAINS
VALID UNTIL REVOKED

MEMBER - NMRA
MEMBER - NER

John J. Pollak

LAURA M. POLLAK - PRES.
JOHN J. POLLAK - GEN. MGR.

LITTLE CRUMMY RAILROAD



Issued to
Date *4/12/70*
No. *R*
Pres. *J. J. Graham*
Gen. Mgr. *J. J. Graham*

LAST TO ARRIVE

CONDITIONS

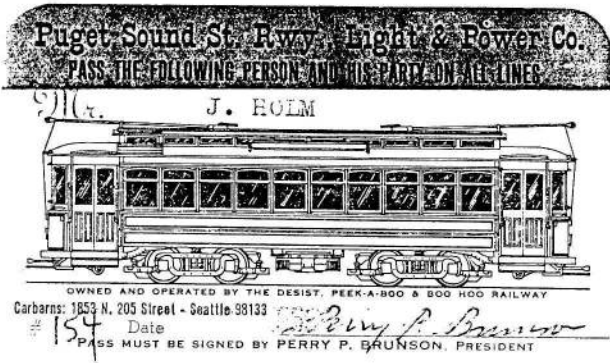
THE LITTLE CRUMMY R.R. can in no way be held responsible for anything.

LITTLE CRUMMY RAILROAD
8200 N.E. 7th Street
Vancouver, Washington 98664

GLENN O. GRAHAM . . . Pres.

112 SCHOENFELD BLVD.
PATCHOGUE, NEW YORK - 11772
ATLANTIC 9-1738

1. Male passengers shall, upon request by any duly authorized agent of this company, assist in clearing the right of way of landslide debris, wild animals, Farmer Zeb's bull, Farmer Zeb, and all other obstacles impeding the progress of the train.
2. Female passengers shall refrain from the use of strong language, intoxicating beverages, and chewing tobacco while riding the train.
3. Passengers who are boisterous, intoxicated, and/or related to or in the employ of Farmer Zeb, shall, upon request of the conductor, ride in the baggage section of the train.
4. The L. & B. Railroad shall not be held responsible for lost articles, pets, or children; nor for losses sustained in games of chance or train robberies; nor for injuries resulting from train movements, fistfights, marital disputes, etc.
5. The company is not responsible for the conduct or language of the engineer, fireman, or Farmer Zeb.



P
A
S
S



OWNERS & PRESIDENTS:
WAYNE & ANNETTE SCHENK
15 BRENTWOOD DRIVE
CHEEKTOWAGA, NEW YORK 14225

med oplysninger af enhver art incl. HO-standards. Herudover bringer månedsmagasiner som The Model Railroader (oplag ca. 200.000) og andre blade rubriker med navne på interesserede i bytte af fripas. Under en udstationering i San Francisco år tilbage opbyggede jeg uden besvær en samling på ca. 400 pas.

Som regel er passet trykt på let karton i formatet 6,5 x 9,5 cm. På forsiden er trykt modelbanens navn, indehaver, adresse m.v., som nævnt ofte oven på et jernbanemotiv. På bagsiden findes tit humoristiske eller fantasifulde regler for passets anvendelse; en genganger er, at anvendelsen af ordet "cute" (nuttet, sød) om modelbanen medfører omgående udsmidning. Flere firmaer tilbyder trykning af pas med fortløbende numre, man angiver tekst og vælger enten fra et katalog baggrundsmotiv og typografi eller betaler for fremstilling af egen kliche.

Langt de fleste pas/jernbaner har navne præget af lokal geografi eller forlængst nedlagte sidebaner, men ind imellem finder man besynderlige navne som Ecstasy & Frustration Railroad (begejstring og frustration), Clearwater Derailers (afsporerne i Clearwater), Delayd, Atroshus & Misgyded RR (formentlig be-

vidst forkert stavede ord for forsinket, gyselig og vildledt), Rhubarb Valley RR (Rabarberdalen) eller Hostlers RR (lidt tankevækkende idet ordet betyder staldkarl, men var det stavet med u i stedet for o: prostitueret).

Som nævnt betragtes disse fripas som en venskabelig hilsen fra en modeljernbaneklub eller -ejer til en anden. De mange pas hænger man op på en væg i lokalet med tegnestifter, så kan enhver beundre dem. Det er et lille tegn på ferrovialt sammenhold, hvor vi danske nok optræder temmelig individualistisk og - man fristes til at sige - uden særlig trang til at invitere andre og udveksle erfaringer. Man kunne spørge om ikke vi i Danmark mangler en paraplyorganisation for vor hobby - i bredere forstand - som i lighed med den tidligere nævnte NRMA kan forestå et samarbejde som f.eks. regelmæssigt at organisere møder mellem klubber og entusiaster med relevante besøg, byggekonkurrencer, foredrag og kollegialt samvær osv. Selvom vi senere som i andre lande skulle lære at mestre sponsoreringskunsten, vil modeljernbanesamfundet i Danmark næppe selv kunne realisere så ambitiøse planer, men paraplyorganisa-

tionen kunne udvides til at omfatte andre modelbyggere, der fremstiller fly, skibe, biler, tinsoldater m.v., ja om nødvendigt endog på skandinavisk basis.

Disse sprælske ideer fremsættes efter et besøg på Model Engineer and Modelling Exhibition i Alexandra Palace i en forstad til London i begyndelsen af januar d.å. Bortset fra fornemme udstillinger af modeller, herunder de præmierede i adskillige kategorier, var der godt 100 stande, heraf 33 fra klubber incl. 15 veteran- og modeljernbaneklubber. De øvrige udstillere var i det væsentlige forhandlere og fabrikanter af materialer, værktøj, bøger og blade til hobbyverdenen. Udstillingen blev besøgt af ca. 100.000 mennesker, udstillingskataloget indeholdt et væld af oplysninger samt en illustreret gennemgang af mange af de præmierede modeller.

Mon ikke det ville tjene vor hobby at være bedre organiseret, mere udadvendt og så lære sponsoreringskunsten?

Jørgen Holm

ROUNDHOUSE
HWY. 306 & WEST RD.

Issued To:

J. Holm

Validated By:

Henry C. Cordes
HENRY C. CORDES
CONSTRUCTION SUPT.



OR *Thelma A. Cordes*
THELMA A. CORDES
LANDSCAPE ARCHITECT

OFFICE
RT. #1, BOX 307



#613



RHAQUE & RHUIN RAILROAD

"THE ROUTE OF ADVERSITY"

171 Lehn Springs Drive

Williamsville, N. Y. 14221

PASS

No. 213

HO
GAUGE



Issued to *J. Holm* Date *1/2/68*
Bob Terryberry President
Wendy Terryberry Vice-President

MODELJERNBANEKLUBBEN HD

V/ P KJÆR-LARSEN

SKOUSANGERVEJ 4

2600 GLOSTRUP

SIGNALPOSTEN udsendes gennem Avispostkontoret som postadresseret blad.

Det blanke felt til højre herfor er beregnet til adresseringen.

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

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Det er uhyggeligt så hurtigt tiden går. Nu er vi igen nået til det sidste nummer i en årgang, og der skal gøres status for året som gik, og der skal skues fremad til det kommende år.

28. årgang blev på 184 sider - nogenlunde acceptabelt i betragtning af, at abonnentallet faldt faretruende i årets løb til 772 alt iberegnet (nedgang på godt 7%).

Indholdsmæssigt er jeg godt tilfreds, og det er mange læsere også, som det fremgår af alle de dejlige breve, der dumper ind.

For 29. årgang er der ingen revolutionerende ændringer under overvejelse. Vi fortsætter i samme stil som hidtil, omend den faste forfatterkreds fortsat udtyndes (se senere).

Men så til det alvorlige spørgsmål: Økonomien. 28. årgang kostede i abonnement kr. 155, og selv med det formindskede sidetal imødeser jeg, at årets øko-

nomiske lussing bliver på 10-12 tusinde kroner. Det klares ved at tære på kapitalen, men det bliver jo ikke ved med at gå!

For at skabe nogenlunde balance har jeg måttet sætte prisen på abonnement på 29. årgang, 1993, til kr. 175. Girokort på dette beløb vil altså dumpe ind ad brevsprækken nogenlunde samtidig med dette nummers ankomst.

Prisforhøjelsen skyldes flere faktorer:

1) bortfaldet af AMBI (som vi ikke betalte) og indførelse af tillægsmoms på 3%, som vi skal betale, betyder knap 4 kr. pr. abonnement.

2) et beløb til "udligning" af det faldende abonnenttal for at kunne holde sidetallet på 180-200 sider i årgangen, udgør ca. 12 kr.

3) mindre prisstigninger til reproduktion, papir, bogtrykker, bogbinder, forsendelse o.l. kan anslås til 2 kr. og

4) et beløb til "uforudseelige udgifter" og afrunding på ca. 2 kr. giver

en samlet nødvendig forhøjelse på 20 kr. pr. abonnement.

Det lyder uhyggeligt, og er det også. Men det er også en byden- de nødvendighed for SIGNALPOSTENS fortsatte eksistens!!

Jeg håber inderligt, at alle nuværende abonnenter vil "hænge på", og skulle halvdelen af de nuværende abonnenter være i stand til hver at overtale en jernbaneentusiast, bare halvt, til at tegne et abonnement - ja, så ville lykken være fuldkommen!

Jeg vil slutte med at ønske alle vore læsere

en rigtig glædelig jul

og et godt nytår!

Næste nummer vil være på gaden i slutningen af februar måned 1993.

På genhør!

Holtrup

I N MEMORIAM

Netop som jeg var begyndt forberedelserne til komposition af dette nummer og arbejdede med artiklen om asfaltværker, indløb den chokerende meddelelse, at

**fhv. fabrikinspektør og
kredschef for Arbejdstilsynet
i Esbjerg**

JØRGEN GULDBÆK CHRISTENSEN

pludselig var død den 15. september 1992 i en alder af 69 år.

Jeg kom første gang i kontakt med Guldbæk for 25 år siden i

forbindelse med udgivelse af vor første håndbog "DSB OLD-TIMERE i model", og samarbejdet fortsatte med "DAMPTRÆKKRAFT i model" og talrige senere artikler til vort blad.

Han brændte for jernbanesagen og var utrolig produktiv, både som modelbygger og som forfatter. Desuden havde han mange andre interesser, så han "kedede sig ikke", som han fortalte mig engang i en af de mange time-lange telefonsamtaler, jeg har haft fornøjelsen af at føre med ham.

Han var også flittig leverandør af stof til LOKOMOTIVET, bl.a. nogle pragtfulde særskrifter, hvor hans sans for detaljen kom stærkt til udtryk i de mange fotos, han har taget.

Guldbæk var en stærk personlighed, ærlig og humoristisk, ordholdende og præcis.

Det er en kæmpe, der er segnet.

Æret være hans minde

Holtrup